



PLAN DE INVERSIÓN DE MOVILIDAD DEL CORREDOR DE LONG BEACH AL ESTE DE LOS ANGELES

La versión corregida- 2 de Abril de 2024

ENERO 2024

PREFACIO

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

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

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

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

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

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

DEDICACIÓN



**En memoria de
Martha Fierro**

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

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

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

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

RECONOCIMIENTOS

Comité Consultivo

Organizaciones comunitarias y grupos de defensa

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Nat

Alberto Campos, Director Asociado, Southeast Los Angeles Collaborative (SELA Collaborative)

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

Justin Pivaral, Coordinador de Operaciones, Southeast Los Angeles Collaborative (SELA Collaborative)-

Laboral y económico/Desarrollo de la fuerza laboral

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

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

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

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

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

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

Agencias de Transporte

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

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

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

Michael Leue, Director Ejecutivo, Alameda Corridor (ACTA)

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

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

Roderick Diaz, Director de Planificación y Desarrollo, Metrolink

David Huang, Gerente de Planificación, Metrolink

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

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

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

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

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

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

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

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

Organizaciones comunitarias y grupos de defensa

~~Jennifer Ganata, Abogado Senior Staff, Communities for a Better Environment (CBE)~~

~~Janeth Preciado Vargas, Organizador juvenil del sudeste de Los Ángeles, Communities for a Better Environment (CBE)~~

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

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

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

~~Cassidy Bennett, Abogado Staff, Housing and Communities, Legal Aid Foundation of LA-LB (LAFLA)~~

~~Sean Bigley, Abogado Senior Staff, Housing and Communities Workgroup, Legal Aid Foundation of LA-LB (LAFLA)~~

~~Sylvia Betancourt, Gerente de Proyecto, Long Beach Alliance for Children with Asthma (LBACA)~~

~~Marlin Dawoodjee Vargas, Enlace Comunitario, Long Beach Alliance for Children with Asthma (LBACA)~~

~~Alberto Campos, Director Asociado, Southeast Los Angeles Collaborative (SELA Collaborative)~~

~~Wilma Franco, Director Ejecutivo, Southeast Los Angeles Collaborative (SELA Collaborative)~~

Industria de transporte y logística

Lena Kent, Directora General, Asuntos Públicos, BNSF Railway

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

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

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

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

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

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

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

Sharon Weissman, ~~Vicepresidente de Long Beach Board of Harbor Commissioners~~Comisionada, Port of Long Beach (POLB)

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

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

~~Christina Skacan, Analista de Investigación y Protocolo, Port of Long Beach (POLB)~~

~~Leah Douglas, Asistente Ejecutiva de la Junta de Comisionadas del Puerto, Port of Long Beach (POLB)~~

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

~~Maria Vannoy, Asistente ejecutiva del comisionado Weissman, Puerto de Long Beach (POLB)~~

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

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

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

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

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

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

Organizaciones medioambientales

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

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

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

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

~~Dr. Joe You, Presidente y CEO, Coalition for Clean Air (CCA)~~

Fernando Gaytan, Abogado Senior, Earthjustice

Adrian Martinez, Abogado Senior, Earthjustice

~~-Regina Hsu, Abogada Asociada, Earthjustice~~

[Cecilia Segal, Abogada Principal, Natural Resources Defense Council \(NRDC\)](#)
[Natalia Ospina, Abogada de la Organización, Natural Resources Defense Council \(NRDC\)](#)
Kimberly Leefatt, [Abogada de la Organización, Abogado, Natural Resources Defense Council \(NRDC\)](#)
[–Heather Kryczka, Abogada de la Organización, Natural Resources Defense Council \(NRDC\)](#)
Najah Louis, Socio Legal, Natural Resources Defense Council (NRDC)
[–Alec Cronin, Abogado y Socio Legal, Natural Resources Defense Council \(NRDC\)](#)
[Kala Babu, Pasante Jurídico de Verano, Natural Resources Defense Council \(NRDC\)](#)

Académico/Investigación/Políticas/Fundaciones

Alyssa Haerle, Directora, Administración de Incentivos de Infraestructura, CalStart
[–Alycia Gilde, Vicepresidente, Clean Fuels and Infrastructure, CalStart](#)
Niki Okuk, Director Adjunto, CalStart
[–Blair Schlecter, Director Adjunto, Asociaciones de Infraestructura Innovadora, CalStart](#)
Fidencio Gallardo, Adjunto de Innovación Educativa, Los Angeles Unified School District (LAUSD)
[Mark Harris, Director de Servicios de Transporte, Los Angeles Unified School District \(LAUSD\)](#)
[Jim Sweeney, Planificador Central de Transporte, Los Angeles Unified School District \(LAUSD\)](#)
[Ruben Suarez, Planificador Central de Transporte, Los Angeles Unified School District \(LAUSD\)](#)
[John Sterritt, Director, Oficina de Salud y Seguridad Ambiental, Los Angeles Unified School District \(LAUSD\)](#)
[Dee Apodaca, Coordinadora de Enfermería, Servicios de Enfermería, Los Angeles Unified School District \(LAUSD\)](#)
[Dr. Debra Duardo, Director Ejecutivo Interino, Salud Estudiantil y Servicios Humanos, Los Angeles Unified School District \(LAUSD\)](#)
[Dr. Anthony Martinez, Superintendente Interino, Montebello Unified School District](#)
[Dr. Ruth Perez, Superintendente, Paramount Unified School District](#)
Edward Muna, Gerente de Proyecto, USC Equity Research Institute (ERI)
[Dr. Manuel Pastor, Profesor Distinguido de Sociología y Estudios Americanos y Etnicidad y Presidente Turpanjian de Sociedad Civil y Cambio Social, USC Equity Research Institute \(ERI\)](#)
[Dr. Marlon Boarnet, Director, METRANS Transportation Consortium](#)
Sue Dexter, Investigadora, USC METRANS Transportation Consortium
Dr. Genevieve Giuliano, [Directora Comité Ejecutivo](#), USC METRANS Transportation Consortium

Jurisdicciones locales

Ali Saleh, Concejal, Ciudad de Bell
Maria Davila, Concejal, Ciudad de Bell
Elizabeth Alcantar, Concejal, Ciudad de Cudahy
Kevin Lainez, Concejal, Ciudad de Commerce
Oralia Rebollo, Alcaldesa Pro Tem, Ciudad de Commerce
Tina Backstrom, Directora Senior de Transporte, Oficina de la Alcaldesa Karen Bass, Ciudad de Los Ángeles
Kidada Malloy, Diputado de Planificación, Ciudad de Los Ángeles
[–Daniel Rodman, Director Adjunto, Servicios de Transporte, Ciudad de Los Ángeles](#)
Roberto Uranga, Concejal, Ciudad de Long Beach
Dr. Suely Saro, Concejal, Ciudad de Long Beach
[Chork Nim, Jefe de Personal de la Dra. Suely Saro, Ciudad de Long Beach](#)
[Tyler Curley, Administrador Adjunto de la Ciudad, Ciudad de Long Beach](#)
[Marisela Santana, Concejal, Ciudad de Lynwood](#)
Steve Burger, Director Adjunto, Transporte, Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles (DPW)
Mark Pestrella, Director, Departamento de Obras Públicas (DPW) del Condado de Los Ángeles
[Hank Hsing, Director de Proyectos, Departamento de Obras Públicas \(DPW\) del condado de Los Ángeles](#)
[Elaine Kunitake, Ingeniera Principal, Departamento de Obras Públicas \(DPW\) del condado de Los Ángeles](#)
Andrew Ross, Ingeniero Civil, Departamento de Obras Públicas (DPW) del Condado de Los Ángeles
[Bill Swindle, Ingeniero Civil Asociado, Departamento de Obras Públicas \(DPW\) del condado de Los Ángeles](#)
Waqas Rehman, Diputado, Obras Públicas, Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles (DPW)

Edel Vizcarra, Subdirectora de Relaciones Comunitarias y Gubernamentales, Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles (DPW)

Dave MacGregor, Subdirector del Departamento de Obras Públicas (DPW) del Condado de Los Ángeles

Benjamin Feldman, Diputado de Proyectos Especiales, Distrito Supervisor 1 del Condado de Los Ángeles

Karina Macias, Adjunta Senior de Transporte e Infraestructura, Distrito Supervisor 1 del Condado de Los Ángeles

Martin Reyes, Subdirector de Transporte, Distrito Supervisor 1 del Condado de Los Ángeles

Aydin Pasebani, Subdirectora de Proyectos Especiales y Ambientales, Distrito Supervisor 1 del Condado de Los Ángeles

Lilly O'Brien-Kovari, Adjunta Principal de Infraestructura y Transporte, Distrito Supervisor 2 del Condado de Los Ángeles

Viviana Gomez, Diputada de Transporte, Distrito Supervisor 4 del Condado de Los Ángeles

Luke Klipp, Adjunto Senior de Transporte, Distrito Supervisor 4 del Condado de Los Ángeles

–Jamie Hwang, Asistente de Planificación, Oficina de la Supervisora Janice Hahn, Distrito Supervisor 4 del Condado de Los Ángeles

Comité Consultivo Ex-Oficio

Tigran Agdaian, Gerente, Breathe Southern California

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

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

Gisele Fong, Directora del Programa de Long Beach, California Endowment

Mario Cordoba, Asistente Administrativo, California Endowment

Dr. Sydney Vergis, Director Ejecutivo Adjunto, Iniciativas y Fuentes Móviles, Junta de Recursos del Aire de California (CARB)

Matthew O'Donnell, Jefe de Sucursal, Subdivisión de Reducción de Riesgos, Junta de Recursos del Aire de California (CARB)

Robert Krieger, Jefe de Sucursal, Subdivisión de Reducción de Riesgos, Junta de Recursos del Aire de California (CARB)

Dr. Tom O'Brien, Director Ejecutivo, Centro de Comercio Internacional y Transporte, Universidad Estatal de California, Long Beach (CITT CSULB)

Héctor de la Torre, Director Ejecutivo, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities (GCCOG)

Marisa Pérez, Asesora de Políticas de Transporte, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities (GCCOG)

Nancy Pfeffer, (Antigua) Directora Ejecutiva/VP de Finanzas y Presupuesto, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities (GCCOG)

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

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

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

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

Dr. Aaron Katzenstein, Subdirector Ejecutivo, Oficina de Avance de Tecnología, Distrito de Gestión de Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD)

Dra. Sarah Rees, Directora Ejecutiva Adjunta, Planificación, Desarrollo e Implementación de Reglas, Distrito de Gestión de Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD)

Matt Miyasato, Director Ejecutivo Adjunto y Jefe de Tecnología, Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur (SCAQMD)

Morgan Capilla, Coordinadora de Justicia Ambiental, Agencia de Protección Medio Ambiental de los EE. UU., Región 9 (US EPA 9)

Connell Dunning, Científico Ambiental, Agencia de Protección Medio Ambiental de los EE. UU., Región 9 (US EPA 9)

Francisco Dóñez, Coordinador de Justicia Ambiental y Personal del Programa Diesel, Agencia de Protección Medio Ambiental de los EE. UU., Región 9 (US EPA 9)

Noora Shehab-Sehovic, Coordinadora de Justicia Ambiental, Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU., Región 9 (US EPA 9)

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

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

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



Comité de Liderazgo Comunitario

Leticia ~~Rodriguez~~Rodriguez, Bell
Luis Mesza, Bell—
Natalie Diaz ~~Rubio~~, Bell Gardens
Emmanuel Godinez, Boyle Heights
Fa'alagilagi Meni-Siliga, Carson
Alfonso Garate, Commerce
Phyllis Ollison, Compton
Irma Lopez, Cudahy
Martha Fierro, Cudahy
Amelia Carballo, Downey
Marjorie Wall, Downey
Guadalupe Arellano, East LA
Kathleen Barajas, East LA
Miyuki Gomez, East LA
Sinetta Farley, East/Rancho Dominguez (No incorporado)-
Jose Rodolfo Vallejo, Huntington Park
Dan Wamba, Lakewood
Marcos Lopez, Long Beach
Maria Reyes, Long Beach
Marlene Sanchez, Long Beach
Aide Castro, Lynwood
Ivan Rojas, Lynwood
Elizabeth Zamarripa, Lynwood
Jamilia Cervantes, Maywood
Andres Duarte, Montebello
Amber Bobadilla, Paramount
Esmerelda Hernandez, South Gate
Dora Douglas, Vernon

Viridiana Preciado Cervantes, Walnut Park
Tiesha Davis, Wilmington/San Pedro (San Pedro)
Manuel Arellano, Wilmington/San Pedro (Wilmington)
Kevin Shin, At-Large
Susan Adams, At-Large

Comité Coordinador

Representantes del Comité Consultivo

Comisionada Sharon Weissman, Puerto de Long Beach
Sylvia Betancourt, Alianza de Long Beach para Niños con Asma
Elizabeth Alcantar, Presidenta del Comité Ad Hoc del Consejo de Gobiernos de Gateway Cities

Representantes del Comité de Liderazgo Comunitario

Phyllis Ollison, Compton
Tiesha Davis, San Pedro
Viridiana Preciado Cervantes, Walnut Park

Grupo de Trabajo de Equidad

Representantes del Comité Consultivo

Randy Johnson, Access Services
Michael Leue, Corredor Alameda
Niki Okuk, CalStart
Ali Saleh, Ciudad de Bell
Kevin Lainez, Ciudad de Commerce
Dr. Joe Lyou, Coalition for Clean Air
Janeth Preciado Vargas, Communities for a Better Environment
Jennifer Ganata, Communities for a Better Environment
Ambar Rivera, Communities for a Better Environment
Dilia Ortega, Communities for a Better Environment
Karina Macias, Distrito de Supervisión del condado de Los Ángeles 1
Lily O'Brien Kovari, Distrito de Supervisión del condado de Los Ángeles 2
Luke Klipp, Distrito de Supervisión del condado de Los Ángeles 4
Viviana Gomez, Distrito de Supervisión del condado de Los Ángeles 4
Fernando Gaytan, Earthjustice
Vanessa Rivas Villanueva, Earthjustice
Adrian Martinez, Earthjustice
Taylor Thomas, East Yard Communities for Environmental Justice
Laura Cortez, East Yard Communities for Environmental Justice
Louie Diaz, International Brotherhood of Teamsters, Local Union 848
Waqas Rehman, Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
Ghirlandi Guidetti, Legal Aid Foundation of Los Angeles-Long Beach
Marlin Dawoodjee Vargas, Long Beach Alliance for Children with Asthma
Sylvia Betancourt, Long Beach Alliance for Children with Asthma
Marisol Barajas, Long Beach Transit
Lisa Patton, Long Beach Transit
Najah Louis, National Resources Defense Council
Kimberly Leefatt, National Resources Defense Council
Natalia Ospina, Natural Resources Defense Council
Thomas Jelenić, Pacific Merchant Shipping Association
David Libatique, Puerto de Los Angeles
Commissioner Sharon Weissman, Puerto de Long Beach
Dr. Wilma Franco, Southeast Los Angeles (SELA) Collaborative
Alberto Campos, Southeast Los Angeles (SELA) Collaborative
Lupe Valdez, Union Pacific Railroad
Edward Muna, USC Equity Research Institute

Representantes del Comité de Liderazgo Comunitario

Kevin Shin, General
Susan Adams, General
Luis Mesa, Bell
Natalie Diaz, Bell Gardens
Emmanuel Godinez, Boyle Heights
Fa'alagilagi Meni-Siliga, Carson
Alfonso Garate, Commerce
Phyllis Ollison, Compton
Irma Lopez, Cudahy
Guadalupe Arellano, East LA
Kathleen Barajas, East LA

Miyuki Gomez, East LA
Sinetta Farley, East/Rancho Dominguez (No incorporado)
Jose Rodolfo Vallejo, Huntington Park
Maria Reyes, Long Beach
Marlene Sanchez, Long Beach
Aide Castro, Lynwood
Jamila Cervantes, Maywood
Amber Bobadilla, Paramount
Esmeralda Hernandez, South Gate
Dora Douglas, Vernon
Tiesha Davis, Wilmington/San Pedro (San Pedro)
Viridiana Preciado Cervantes, Walnut Park

Representantes Ex-Officio

Tigran Agdaian, Breathe Southern California
Gisele Fong, California Endowment
Hector De La Torre, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities
Nancy Pfeffer, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities
Andrew Zellinger, Agencia de Protección Medioambiental de los EE. UU., Región 9
Morgan Capilla, Agencia de Protección Medioambiental de los EE. UU., Región 9

Grupo de Trabajo sobre Camiones de Cero Emisiones (ZET)

Randy Johnson, Access Services (Comité Consultivo)
Steven Burns, Access Services (Comité Consultivo)
Michael Leue, Alameda Corridor (Comité Consultivo)
Chris Wilson, BizFed (Comité Consultivo)
Lena Kent, BNSF Railway (Comité Consultivo)
Elizabeth John, Comisión de Energía de California
Mark Wenzel, Comisión de Energía de California
Hannah Walter, Comisión de Transporte de California
Niki Okuk, CalStart (Comité Consultivo)
Blair Schlechter, CalStart (Comité Consultivo)
Alycia Gilde, CalStart (Comité Consultivo)
Ali Saleh, Ciudad de Bell (Comité Consultivo)
Chork Nim, Ciudad de Long Beach (Comité Consultivo)
Tyler Curley, Ciudad de Long Beach (Comité Consultivo)
Michael Samulon, Ciudad de Los Angeles
Daniel Rodman, Ciudad de Los Angeles (Comité Consultivo)
Marisela Santana, Ciudad de Lynwood (Comité Consultivo)
Dr. Joe Lyou, Coalition for Clean Air (Comité Consultivo)
Christopher Chavez, Coalition for Clean Air (Comité Consultivo)
Dori Chandler, Coalition for Clean Air (Comité Consultivo)
Jennifer Ganata, Communities for a Better Environment (Comité Consultivo)
Ambar Rivera, Communities for a Better Environment (Comité Consultivo)
Dilia Ortega, Communities for a Better Environment (Comité Consultivo)
Fernando Gaytan, Earthjustice (Comité Consultivo)
Vanessa Rivas Villanueva, Earthjustice (Comité Consultivo)
Adrian Martinez, Earthjustice (Comité Consultivo)
Taylor Thomas, East Yard Communities for Environmental Justice (Comité Consultivo)

[Laura Cortez, East Yard Communities for Environmental Justice \(Comité Consultivo\)](#)
[Will Mitchell, Forum Mobility](#)
[Lynda Bybee, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities \(Comité Consultivo Ex-Officio\)](#)
[Hector De La Torre, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities \(Comité Consultivo Ex-Officio\)](#)
[Norman Emerson, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities \(Comité Consultivo Ex-Officio\)](#)
[Yvette Kirrin, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities](#)
[Karen Heit, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities \(Comité Consultivo Ex-Officio\)](#)
[Kekoa Anderson, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities](#)
[Marisa Perez, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities \(Comité Consultivo Ex-Officio\)](#)
[Matt Schrap, Harbor Trucking Association \(Comité Consultivo\)](#)
[Robert Loya, Harbor Trucking Association \(Comité Consultivo\)](#)
[Louie Diaz, International Brotherhood of Teamsters, Sindicato Local 848 \(Comité Consultivo\)](#)
[Eric Tate, International Brotherhood of Teamsters, Sindicato Local 848 \(Comité Consultivo\)](#)
[Jack Symington, Los Angeles Cleantech Incubator](#)
[Ghirlandi Guidetti, Legal Aid Foundation of Los Angeles-Long Beach \(Comité Consultivo\)](#)
[Sylvia Betancourt, Long Beach Alliance for Children with Asthma \(Comité Consultivo\)](#)
[Marlin Dawoodjee Vargas, Long Beach Alliance for Children with Asthma \(Comité Consultivo\)](#)
[Benjamin Feldman, Distrito de Supervisión del Condado de Los Ángeles 1 \(Comité Consultivo\)](#)
[Martin Reyes, Distrito de Supervisión del Condado de Los Ángeles 1 \(Comité Consultivo\)](#)
[Aydin Pasebani, Distrito de Supervisión del Condado de Los Ángeles 1 \(Comité Consultivo\)](#)
[Lily O'Brien Kovari, Distrito de Supervisión del Condado de Los Ángeles 2 \(Comité Consultivo\)](#)
[Luke Klipp, Distrito de Supervisión del Condado de Los Ángeles 4 \(Comité Consultivo\)](#)
[Viviana Gomez, Distrito de Supervisión del Condado de Los Ángeles 4 \(Comité Consultivo\)](#)
[Jack Symington, Los Angeles Cleantech Incubator](#)
[Waqas Rehman, Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles \(Comité Consultivo\)](#)
[Andrew Ross, Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles \(Comité Consultivo\)](#)
[Elaine Kunitake, Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles \(Comité Consultivo\)](#)
[Val Amezcua, Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles](#)
[Scott Briasco, Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles](#)
[George Payba, Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles](#)
[Jose Maria Paz, Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles](#)
[Jermaine Hampton, Los Angeles County Economic Development Corporation](#)
[Lynda Bybee, LSA Associates](#)
[David Huang, Metrolink \(Comité Consultivo\)](#)
[Najah Louis, Natural Resources Defense Council \(Comité Consultivo\)](#)
[Natalia Ospina, Natural Resources Defense Council \(Comité Consultivo\)](#)
[Kala Babu, Natural Resources Defense Council \(Comité Consultivo\)](#)
[Michele Grubbs, Pacific Merchant Shipping Association \(Comité Consultivo\)](#)
[Thomas Jelenić, Pacific Merchant Shipping Association \(Comité Consultivo\)](#)
[Commissioner Sharon Weissman, Puerto de Long Beach \(Comité Consultivo\)](#)
[Maria Vannoy, Puerto de Long Beach \(Comité Consultivo\)](#)
[Theresa Dau-Ngo, Puerto de Long Beach \(Comité Consultivo\)](#)
[Matt Arms, Puerto de Long Beach](#)
[Leela Rao, Puerto de Long Beach](#)
[Morgan Caswell, Puerto de Long Beach](#)
[Christina Skacan, Puerto de Long Beach \(Comité Consultivo\)](#)
[Kimberly Ritter, Puerto de Long Beach \(Comité Consultivo\)](#)
[Chris Cannon, Puerto de Los Ángeles](#)
[Tony Gioiello, Puerto de Los Ángeles \(Comité Consultivo\)](#)

Amber Coluso, Puerto de Los Ángeles
Tim DeMoss, Puerto de Los Ángeles
Jacob Goldberg, Puerto de Los Ángeles
Yolanda Mativa, Puerto de Los Ángeles
Teresa Pisano, Puerto de Los Ángeles
Miranda Von Roishmandt, Puerto de Los Ángeles
Tanya Peacock, SoCalGas
Matt Miyasato, South Coast Air Quality Management District (Comité Consultivo Ex-Oficio)
Alberto Campos, Southeast Los Angeles (SELA) Collaborative (Comité Consultivo)
Scott Strelecki, Asociación de Gobiernos del Sur de California (Comité Consultivo)
Alison Linder, Asociación de Gobiernos del Sur de California (Comité Consultivo)
Philip Law, Asociación de Gobiernos del Sur de California
Jason Groves, Southern California Edison
Damon Hannaman, Southern California Edison
Steven Tilk, Southern California Edison
Jennifer Kroepe, Departamento de Energía de los EE. UU.
Connell Dunning, Agencia de Protección Medioambiental de los EE.UU., Región 9 (Comité Consultivo Ex-Oficio)
Morgan Capilla, Agencia de Protección Medioambiental de los EE.UU., Región 9 (Comité Consultivo Ex-Oficio)
Karina O'Connor, Agencia de Protección Medioambiental de los EE.UU., Región 9 (Comité Consultivo Ex-Oficio)
Andrew Zellinger, Agencia de Protección Medioambiental de los EE.UU., Región 9 (Comité Consultivo Ex-Oficio)
Dr. Genevieve Giuliano, USC METRANS (Comité Consultivo)
Sue Dexter, USC METRANS (Comité Consultivo)

Representantes del Comité de Liderazgo Comunitario

Natalie Diaz, Bell Gardens
Fa'alagilagi Meni-Siliga, Carson
Phyllis Ollison, Compton
Kathleen Barajas, East LA
Miyuki Gomez, East LA
Maria Reyes, Long Beach
Aide Castro, Lynwood
Jamila Cervantes, Maywood
Dora Douglas, Vernon
Tiesha Davis, Wilmington/San Pedro (San Pedro)
~~**Grupo de Trabajo sobre Camiones de Emisiones Cero (ZET)**~~
~~James Shankel, Caltrans~~
~~Ryan Snyder, Caltrans~~
~~Elizabeth John, Comisión de Energía de California~~
~~Mark Wenzel, Comisión de Energía de California~~
~~Hannah Walter, Comisión de Transporte de California~~
~~Michael Samulon, Ciudad de Los Ángeles~~
~~Will Mitchell, Foro de Movilidad~~
~~Kekoa Anderson, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities~~
~~Lynda Bybee, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities~~
~~Héctor De La Torre, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities~~
~~Norman Emerson, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities~~
~~Yvette Kirrin, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities~~
~~Karen Heit, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities~~
~~Marisa Pérez, Consejo de Gobiernos de Gateway Cities~~

Alex Amadeo, LA Metro
Robert Naylor, LA Metro
Jack Symington, Los Angeles Cleantech Incubator
Val Amezquita, Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles
Scott Briasco, Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles
George Payba, Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles
José María Paz, Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles
Sue Dexter, METTRANS—
Matt Arms, Puerto de Long Beach
Leela Rao, Puerto de Long Beach
Morgan Caswell, Puerto de Long Beach
Chris Cannon, Puerto de Los Ángeles
Amber Coluso, puerto de Los Ángeles
Tim Demoss, puerto de Los Ángeles
Jacob Goldberg, puerto de Los Ángeles
Yolanda Mativa, puerto de Los Ángeles
Teresa Pisano, puerto de Los Ángeles
Miranda von Roishmandt, puerto de Los Ángeles
Tanya Peacock, SoCal Gas
Philip Law, Asociación de Gobiernos del Sur de California
Jason Groves, Southern California Edison
Damon Hannaman, Southern California Edison
Steven Tilk, Southern California Edison
Connell Dunning, Agencia de Protección Medio Ambiental de los EE. UU.
Karina O'Connor, Agencia de Protección Medio Ambiental de los EE. UU.
Jennifer Krobe, Departamento de Energía de los EE. UU.—

1 ANTECEDENTES

1.1 Propósito del Plan de Inversión

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

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

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

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

La I-710 es también el corredor de transporte de mercancías más perjudicial para la comunidad del país. A medida que la población del sur de California creció a lo largo de las décadas, también lo hizo la demanda de la I-710 para transportar pasajeros y mercancías regionales, lo que puso a prueba la capacidad limitada de la autopista, lo que provocó congestión de tráfico, problemas de seguridad y

tráfico indirecto en las carreteras principales paralelas a la autopista que sirven a las comunidades del Corredor LB-ELA. A medida que la economía nacional, estatal y regional prosperó gracias al aumento del movimiento de bienes y el comercio internacional respaldado por la I-710, las comunidades a través de las cuales se construyó la autopista soportaron la carga del aumento de la contaminación del aire y el tráfico de mercancías, el deterioro de la salud pública y la movilidad, el desplazamiento. En general, tenían una peor calidad de vida. Estos impactos negativos en la salud de la comunidad le han valido trágicamente al Corredor LB-ELA el apodo adecuado de “Zona de la Muerte Diésel”.

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

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

Metro escuchó estas preocupaciones e ideó un proceso centrado en la comunidad, el primero de su tipo, para desarrollar el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA (Plan de Inversión),¹ que volvería a idear cómo invertir en la infraestructura de transporte del corredor de una manera multimodal, enfocada localmente, pero regionalmente significativa a través de un proceso que llevó a las comunidades a la mesa con las partes interesadas regionales para encontrar un terreno común. Para apoyar este enfoque, Metro creó un Comité Consultivo y un Comité de Liderazgo Comunitario (CLC, por sus siglas en inglés) para servir como órganos asesores que determinarían la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Plan de Inversión, ayudarían a identificar y evaluar los proyectos propuestos, desarrollarían estrategias para aprovechar los fondos, llevarían a cabo una sólida participación comunitaria, encontrarían formas de llegar a un consenso y finalizarían las recomendaciones de financiación para la consideración por parte de la Junta Directiva de Metro. Empoderar a la comunidad y a las partes interesadas para que participen en este proceso ayudó a Metro a desarrollar un Plan de

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

Inversión que refleja la voz de la comunidad y la dirección de la Junta Directiva de Metro para asegurar que la planificación regional para las mejoras en las carreteras “debe incluir un compromiso renovado con la participación inclusiva y significativa de las comunidades, así como un compromiso firme para abordar la equidad, el desplazamiento, la calidad del aire, la congestión y las preocupaciones económicas que han plagado a las comunidades alrededor de los principales corredores de las autopistas”.²

Una de las principales preocupaciones planteadas constantemente por los residentes del Corredor fue la necesidad de elaborar un Plan de Inversión que no reintrodujera la ampliación de la autopista ni el desplazamiento de personas de sus hogares, dados los desafíos existentes para la cohesión de la comunidad, la propiedad de la vivienda y los costos de la vivienda. Esta opinión pública generalizada se refleja en varias políticas de Metro. En junio de 2022, la Junta Directiva de Metro adoptó su política de Objetivos de Inversión en Carreteras Multimodales, que incluye el siguiente objetivo: “Reconociendo la historia del Condado de Los Ángeles de políticas de inversión y construcción de carreteras inequitativas, trabajar con las comunidades locales para reducir las disparidades causadas por el sistema de carreteras existente y desarrollar enfoques holísticos y positivos para mantener y mejorar la integridad y la calidad de vida de esas comunidades con un desplazamiento mínimo o nulo durante la implementación de los proyectos de autopistas”. Además, la Junta Directiva de Metro adoptó una política que eliminó de la consideración del Plan de Inversión cualquier proyecto de “ampliación de la capacidad de la autopista”. Con este aporte de la comunidad y la política de la Junta Directiva de Metro en mente, el personal eliminó de la consideración los proyectos propuestos para evaluación que tenían impactos conocidos de desplazamiento y evaluó cuidadosamente cada proyecto y programa recomendado para financiamiento en el Plan de Inversión. **Metro se complace en afirmar que el Plan de Inversión, a diferencia del anterior Proyecto del Corredor Sur de la I-710, no recomienda ningún proyecto o programa con desplazamientos conocidos para su financiación y mantiene su compromiso de garantizar que estas políticas de la Junta permanezcan intactas a través de la implementación del Plan de Inversión.**

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

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

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

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

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

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

Este documento cumple con los requisitos de la Comisión de Transporte de California para que Metro adopte un Plan Integral de Corredor Multimodal calificado para el Corredor I-710/LB-ELA para permitir que los proyectos en el Plan de Inversión sean elegibles para recibir fondos del Programa de Soluciones para Corredores Congestionados del Proyecto de Ley 1 del Senado. El Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles alberga muchas comunidades vibrantes, multiculturales y resistentes que en conjunto representan el 12% de la población del condado de Los Ángeles. En la columna vertebral del Corredor se

encuentra el Río Los Ángeles, un importante recurso de transporte activo para el condado. El Río Los Ángeles se alinea con la I-710, que es el El corredor de mercancías más importante del país. La parte sur de la I-710 discurre 19 millas entre Long Beach y el este de Los Angeles, conectando el complejo portuario más activo del Hemisferio Occidental los Puertos de Long Beach y Los Angeles con terminales ferroviarias transcontinentales cerca del Centro de Los Angeles. La I-710 y las cinco autopistas que se cruzan (SR-60, I-5, I-105, SR-91 e I-405) reflejan el legado compartido de muchas autopistas estadounidenses, muchas de las cuales fueron encaminadas intencionalmente a través de los vecindarios de comunidades negras e indígenas y personas de color (BIPOC), desplazando a los residentes, desconectando a las comunidades de las oportunidades económicas y sometiendo desproporcionadamente a vecindarios enteros a daños ambientales e impactos relacionados con la salud.

La I-710, inicialmente conocida como “Autopista del Río Los Ángeles”, fue construida en 1964. En el corazón de este corredor de importancia nacional se encuentra la Interestatal 710 (I-710), que se construyó en 1964 y en la actualidad transporta decenas de miles de camiones pesados diariamente, dando servicio a los puertos, astilleros, almacenes, centros logísticos e instalaciones de transbordo. La I-710, junto con el Corredor Alameda y las principales arterias viarias, se encargan de trasladar el creciente volumen de carga que manejan los puertos tanto a destinos nacionales como locales. A medida que la población del Sur de California crecía a lo largo de las décadas, también lo hacía la demanda sobre la I-710 para transportar a los viajeros regionales, forzando la limitada capacidad de la autopista, dando lugar a congestiones de tráfico, problemas de seguridad y tráfico de desbordamiento en las carreteras arteriales paralelas a la autopista.

Mientras que la economía nacional, estatal y regional prosperaba gracias al aumento del movimiento de bienes y del comercio internacional apoyado por la I-710, las comunidades a través de las cuales se construyó la autopista soportaron la carga localizada del aumento de la contaminación del aire y del tráfico de mercancías, el deterioro de la salud pública y de la movilidad, el desplazamiento y la disminución del acceso a las oportunidades y a la calidad de vida. Estas externalidades negativas le han valido trágicamente al corredor entre Long Beach y el este de Los Ángeles el apelativo de “Zona de Muerte Diesel”. Estos impactos generacionales de la autopista exacerbaron el daño que estas comunidades han sufrido a causa de una larga historia de políticas discriminatorias y decisiones de inversión que precedieron a la construcción de la I-710 a principios de los años sesenta y continuaron durante décadas, ya que los beneficios regionales de una I-710 muy usada venían acompañados de impactos locales para los residentes del corredor, muchos de los cuales son Negros, Indígenas o Personas de Color miembros de las comunidades BIPOC y de bajos ingresos.

Desde la perspectiva de las comunidades, los ecos de estas heridas abiertas reverberaron cuando, tras dos décadas de estudio y evaluación, la Autoridad Metropolitana de Transporte del Condado de Los Ángeles (Metro) y el Departamento de Transporte de California (Caltrans) propusieron ampliar la I-710 para expandir la capacidad de la autopista y dar cabida a carriles de uso general. Estos carriles adicionales absorberían el aumento de viajes de camiones y vehículos para reducir la congestión del tráfico y los accidentes las colisiones, mejorar el movimiento de bienes a través de la región y apoyar las necesidades económicas de la región. Sin embargo, esta ampliación también provocaría un mayor

desplazamiento de personas y puestos de trabajo en las comunidades ya separadas por la autopista, un aumento de los impactos locales sobre la calidad del aire, la salud pública y el medio ambiente, y un continuo enfoque en satisfacer las necesidades económicas de la región a expensas de la calidad de vida de las comunidades del corredor.

A raíz de que la Agencia de Protección del Medio Ambiente de los Estados Unidos (EPA) manifestara su preocupación durante la revisión medioambiental de esta propuesta por considerar que el proyecto no cumpliría los requisitos de calidad del aire, Metro y Caltrans suspendieron su avance. Esta decisión marcó un punto de inflexión para Metro, al reconocer que el proyecto propuesto hace años ya no cumplía los marcos políticos federales, estatales y regionales actualizados ni se ajustaba a los enfoques actuales de la inversión en transporte desde una perspectiva multimodal, de calidad del aire, climática y de apoyo a la comunidad.

Metro escuchó estas preocupaciones e imaginó un proceso innovador centrado en la comunidad para repensar el futuro del Corredor, enfocándose en inversiones en transporte multimodal y el bienestar comunitario. Se necesitaría un nuevo enfoque para abordar las prioridades y preocupaciones de las numerosas partes interesadas del corredor, desde el transporte de mercancías por todo el país hasta el servicio a la salud, la conectividad y otras necesidades de calidad de vida de las comunidades locales.

El desarrollo del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-East Los Angeles (LB-ELA)³ (Plan de Inversión o CMIP, por sus siglas en inglés) refleja el liderazgo de la Junta Directiva de Metro a la hora de responder a estos cambios políticos y a las preocupaciones de la comunidad, replanteándose cómo invertir en la infraestructura de transporte del corredor de una manera multimodal, centrada en la comunidad y regionalmente significativa a través de un proceso que sentó a la mesa a las comunidades con las partes interesadas regionales para encontrar un terreno común. Metro reconoce que su planificación regional para mejoras de las carreteras “debe incluir un compromiso renovado con la participación inclusiva y significativa de las comunidades, así como un compromiso firme para abordar la equidad, el desplazamiento, la calidad del aire, la congestión y las preocupaciones económicas que han afectado a las comunidades alrededor de los principales corredores de las autopistas”.⁴ Este esfuerzo refleja se alinea con la política de Objetivos de Inversión en Carreteras Multimodales de Metro, adoptada en junio de 2022, que incluye el siguiente objetivo: “Reconocer la historia del condado de Los Ángeles de políticas injustas de inversión y construcción de carreteras, trabajar con las comunidades locales para reducir las disparidades causadas por el sistema de carreteras existente y desarrollar enfoques holísticos y positivos para mantener y mejorar la integridad y la calidad de vida de aquellas comunidades con un desplazamiento mínimo o nulo durante la implementación de los proyectos de carreteras”. el reconocimiento de Metro de que su planificación regional para la mejora de las autopistas “debe incluir un compromiso renovado con la participación inclusiva y significativa de las comunidades, así como un compromiso firme para hacer frente a la equidad, el desplazamiento, la calidad del aire, la congestión y las preocupaciones económicas que han plagado las comunidades alrededor de los

³ El nombre del estudio del corredor era anteriormente Corredor Sur I-710. A través de una encuesta de participación de la comunidad y el aporte de nombres recomendados para el estudio del corredor, el estudio fue renombrado al Plan de Mejora de la Movilidad del Corredor Long Beach-East LA.

⁴ Carta del CEO de Metro a la Junta Directiva, Reimaginando las Mejoras en las Carreteras, 25 de mayo de 2021.

~~principales corredores de autopistas".⁵ Sin ningún tipo de desplazamientos identificados en este plan, Metro sigue comprometido a garantizar estas políticas mediante la implementación.~~

~~El Plan de Inversión representa el apoyo consensuado de las partes interesadas de Metro que viven y trabajan a lo largo del Corredor LB-ELA. Su propósito es lograr una estrategia de inversión multidimensional y multimodal para mejorar la movilidad regional y local y la calidad del aire, fomentando al mismo tiempo la vitalidad económica, la equidad social, la sostenibilidad medioambiental, la mejora de la salud pública y el acceso a las oportunidades. Este documento también cumple los requisitos de la Comisión de Transporte de California para que un Plan Integral de Corredores Multimodales (CMCP) pueda optar a la financiación del Programa de Soluciones para Corredores Congestionados del Proyecto de Ley 1 del Senado. Este Plan de Inversión fue desarrollado con procesos equitativos para conducir a resultados equitativos, centrándose en el compromiso de las comunidades que han sido históricamente perjudicadas y desproporcionadamente impactadas. El Plan de Inversión propone soluciones multimodales en colaboración con los residentes y las partes interesadas locales y regionales para que Metro pueda ofrecer beneficios de movilidad y mejoras que muevan a las personas y bienes sin problemas, de manera equitativa y sostenible en todo el Corredor LB-ELA.~~

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

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

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

Las áreas cercanas a los puertos históricamente atrajeron diversas industrias, incluidas la pesca, las fábricas de conservas, la extracción de petróleo y la construcción naval a principio del siglo XX, e inversiones en infraestructura logística, incluidas redes de transporte ferroviario y por carretera e

⁵ Carta del CEO de Metro a la Junta Directiva, Reimaginando Mejoras en las Autopistas, 25 de Mayo de 2021.

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

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

El Corredor LB-ELA incluye 18 ciudades incorporadas y tres comunidades no incorporadas que son diversas, con historias de desarrollo y crecimiento únicas. Aunque el Corredor en su conjunto es un importante motor económico para la región, los beneficios y las cargas de ese desarrollo histórico no siempre se han distribuido de forma equitativa. Algunas comunidades de color y hogares con bajos ingresos sufren los efectos de decisiones políticas y de planificación poco equitativas tomadas mucho antes de que se construyera la I-710 en 1964. Las prácticas de préstamos discriminatorios y la zonificación excluyente que consolidaron la segregación racial residencial en el Condado de Los Angeles a mediados del siglo XX separaron algunos vecindarios, destruyeron otros y obligaron a algunas comunidades a soportar el peso del tráfico de transporte de bienes y de personas que viajan diariamente al trabajo que sustenta la región, el estado y una parte importante del país.

~~El desarrollo de la I-710 (antiguas rutas 15 y 7 de California) conectó el distrito manufacturero central del Sureste de Los Angeles con el ampliado complejo portuario de la bahía de San Pedro, facilitando el floreciente movimiento de bienes y el comercio. Las actividades económicas de la región en aquel momento no tuvieron en cuenta de forma equitativa las necesidades de todas las comunidades que se encontraban en el trayecto de la I-710.~~ Las desigualdades resultantes en los impactos comunitarios se han visto exacerbadas por la construcción y los cambios en la I-710 para satisfacer el aumento del volumen del comercio internacional en las últimas décadas.

1.3 La Necesidad de Mejoras en el Corredor Sur ~~de la I-710~~LB-ELA - Décadas en Proceso

En los años 90, la I-710 se enfrentaba a una convergencia de retos derivados del aumento del tráfico, la expansión de la población local, el crecimiento del comercio en el Complejo Portuario de la Bahía de San Pedro y el deterioro de las infraestructuras de transporte, lo que generaba problemas de seguridad y movilidad que no podían ignorarse. Algunos tramos de la autopista sufrían retrasos de tres o más horas

al día.⁶ ~~Los párrafos~~El siguiente ~~cronogramas~~ resume los esfuerzos realizados a lo largo de dos décadas para aliviar la congestión y mejorar la seguridad a lo largo del Corredor LB-ELA:

2000: Inicio de un importante estudio por parte de Caltrans, Metro, SCAG y GCCOG para redactar una estrategia preferida a nivel local que aborde la seguridad, la congestión y la calidad de vida a lo largo del Corredor de la I-710.

2003: Las preocupaciones de la comunidad sobre la calidad del aire y el desplazamiento residencial llevaron a la creación del Comité Asesor Comunitario por parte del Comité de Política de Supervisión para centrarse en cuestiones clave que afectan a las comunidades a lo largo del Corredor de la I-710.

2005: Finalización del Estudio de Corredor Principal, recomendando carriles separados para camiones, un aumento en los carriles de uso general, mejoras en los pasos elevados y mejoras en las calles principales del Corredor.

2007: Metro y GCCOG lanzaron el Plan de Acción para la Calidad del Aire en respuesta a las determinaciones del estudio, con el objetivo de mejorar la salud de los residentes y los empleados del corredor de transporte.

2008: Inicio del Proyecto EIR/EIS del Corredor de la I-710, incorporación de Grupos de Trabajo Temáticos y Comités Asesores Locales al Marco Asesor Comunitario e identificación de fondos de la Medida R para el Corredor de la I-710.

2011: Evaluación de Impacto en la Salud realizada por Metro y GCCOG como parte del Plan de Acción para la Calidad del Aire.

2012: Publicación del borrador del EIR/EIS, propuesta de la Alternativa Comunitaria 7 por parte de grupos medioambientales locales que abogaban por un mayor servicio de transporte público y camiones de cero emisiones y carriles separados para camiones de cero emisiones, y la publicación del Plan de Acción para la Calidad del Aire identificando estrategias para reducir las emisiones.

2013: CALSTART preparó el Estudio de Comercialización de Camiones Cero Emisiones del Proyecto I-710, contribuyendo al Plan Tecnológico para el Movimiento de Bienes emprendido por Metro y GCCOG.

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

⁶ Estudio de caso: I-710 California: La comunidad comprometida apoya la asociación para el estudio del corredor, https://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/shrp2/SHRP2_CS_C01_California-I-710.pdf.

2016: Los votantes del condado de Los Ángeles aprobaron la Medida M, que proporcionó fondos adicionales para el corredor LB-ELA. Esta medida tenía como objetivo aliviar la congestión del tráfico, reparar la infraestructura y ampliar el transporte público, al tiempo que subsidiaba las tarifas para los grupos vulnerables.

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

2017: El borrador revisado del EIR/borrador suplementario del EIS se publicó para su revisión pública, ofreciendo análisis detallados sobre las mejoras propuestas y sus impactos dentro del corredor.

2018: La Junta de Metro revisó las tres alternativas del borrador revisado del EIR/borrador suplementario del EIS: "No construir", Alternativa 5C y Alternativa 7. Finalmente, la Alternativa 5C fue aprobada como la Alternativa preferida localmente, que incluía el Programa de Camiones de Cero Emisiones de la I-710 y se enfocaba hacia una modernización integral de la I-710. Esta decisión también introdujo un Programa de Acción Temprana para brindar beneficios inmediatos en seguridad, movilidad y calidad del aire, priorizando varios proyectos antes de que comenzara cualquier trabajo en la autopista principal.

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

2020: La EPA determinó que se requería un análisis de puntos críticos de emisiones para la Alternativa Preferida Localmente (Alternativa 5C) debido a preocupaciones sobre la calidad del aire, lo que podría poner en peligro la aprobación federal del proyecto. Además, las crecientes preocupaciones estatales sobre el cambio climático y las emisiones de gases de efecto invernadero llevaron al retiro del apoyo por parte de Caltrans a la Alternativa 5C.

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

2021: El GCCOG formó el Comité Ad Hoc de la I-710 en julio, con el objetivo de integrar soluciones respaldadas localmente después de la suspensión de la aprobación de la Alternativa 5C.

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

2022: El proyecto pasó a llamarse Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA, lo que refleja un enfoque más amplio.

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

2000

- ~~Caltrans, Metro, la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG) y el Consejo de Gobiernos de las Ciudades de Acceso (GCCOG) iniciaron un importante estudio de Corredores sobre la I-710 con el fin de hacer un borrador de la estrategia preferida a nivel local para abordar los problemas de seguridad, congestión y calidad de vida a lo largo del Corredor.~~

2003

- ~~Los ciudadanos y grupos de defensa locales expresaron sus principales preocupaciones en relación con la calidad del aire y los impactos del desplazamiento residencial de las alternativas propuestas para la estrategia preferida localmente.~~
- ~~El Comité de Políticas de Supervisión integrado por funcionarios electos de 14 ciudades y del Condado de Los Angeles; personal ejecutivo de Metro, Caltrans y SCAG; y un Comisionado de cada uno de los Puertos de Long Beach y Los Angeles creó un Comité Asesor Comunitario, integrado por representantes de las Ciudades que abarcaban el Corredor I-170, para enfocarse en los temas clave que afectaban a sus comunidades.~~

2005

- ~~Se completó el Estudio Principal del Corredor. El estudio recomendaba una estrategia de preferencia local de carriles separados para camiones a lo largo de la I-710 entre los puertos y los patios ferroviarios intermodales de Commerce y Vernon; proponía un aumento del número de carriles de uso general e incluía mejoras en los intercambiadores; e incorporaba componentes de gestión de sistemas de transporte/gestión de la demanda de viajes y la mejora de las calles arteriales del Corredor.~~

2007

- ~~En respuesta a los hallazgos del Estudio Principal de Corredores, que indicaba la necesidad de un análisis de la calidad del aire en toda la región, Metro y el GCCOG lanzaron el Plan de Acción de Calidad del Aire para mejorar la salud de los residentes y empleados del corredor de transporte entre los Puertos de la Bahía de San Pedro y los corredores de mercancías hacia el norte, que incluye gran parte de la Subregión de Ciudades de Acceso.~~

2008

- ~~Se inició el Informe de Impacto Ambiental (EIR)/Estudio de Impacto Ambiental (EIS) del Proyecto del Corredor I-710 (estudios de viabilidad).~~



- Se añadieron Grupos de Trabajo Temáticos y Comités Consultivos Locales al Marco Consultivo Comunitario.
- Se identificó la financiación para el Corredor I-710 en la Medida R (una medida fiscal de medio centavo sobre las ventas del Condado de Los Ángeles para financiar nuevos proyectos y programas de transporte y acelerar los que ya estaban en marcha).

2011

- Metro y el GCCOG llevaron a cabo una Evaluación del Impacto en la Salud como parte de su Plan de Acción para la Calidad del Aire.

2012

- El borrador del EIR/EIS del Proyecto del Corredor I-710 se puso a disposición del público para su revisión y comentarios.
- Una coalición de grupos ecologistas locales propuso la Alternativa Comunitaria 7 como propuesta adicional para su consideración. La Alternativa Comunitaria 7 aumentaba el servicio de tránsito, un programa de salud comunitaria y una alternativa que incluía la construcción de dos carriles exclusivos para camiones en cada dirección de la I-710, que estarían restringidos a camiones de cero emisiones.
- Metro y el GCCOG publicaron el Plan de Acción para la Calidad del Aire, que identificaba estrategias a corto plazo que las Ciudades podrían aplicar para reducir las emisiones y la exposición a la contaminación atmosférica antes de que se desarrollaran estrategias de calidad del aire a más largo plazo.

2013

- CALSTART, una organización nacional sin fines de lucro que trabaja con socios del sector 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 el GCCOG como un componente del Plan de Tecnología para el Movimiento de Bienes.

2015

- Basándose en los comentarios de la comunidad sobre el borrador del EIR/EIS del Corredor I-710 y en los cambios en el funcionamiento de la cadena de suministro logístico, como un aumento significativo de la transarga, se inició el desarrollo de un borrador revisado del EIR/borrador suplementario del EIS. Este documento evaluó tres alternativas: un futuro No Construir (Alternativa 1), un proyecto de modernización de la autopista que mejoró la seguridad y las operaciones de tráfico en la I-710 e incluyó un Programa de Cero Emisiones de Camiones (Alternativa 5C), y la representación técnicamente factible de la Alternativa Comunitaria 7 (Alternativa 7).

**2016**

- La Medida M fue aprobada por los votantes del Condado de LA, con fondos adicionales identificados para el Corredor LB-ELA. Esta medida es un impuesto sobre las ventas del Condado de LA de medio centavo que financia proyectos para aliviar la congestión del tráfico, reparar las calles y aceras locales, expandir el transporte público, reacondicionar puentes contra terremotos y subsidiar las tarifas de transporte para estudiantes, personas mayores y personas con discapacidades.
- Metro y el GCCOG completaron un Plan Estratégico de Transporte (STP), que incluía una serie de proyectos de autopistas, carreteras arteriales, tránsito, ciclismo, peatones, tecnología y movimiento de bienes para mejorar la movilidad, accesibilidad, sostenibilidad y seguridad del sistema de transporte de la subregión. El STP avanzó la implementación de las recomendaciones de estudios anteriores y aplicó la última tecnología para satisfacer las crecientes demandas en el sistema de autopistas de la creciente población y la actividad de movimiento de bienes.

2017

- El borrador revisado del EIR del Corredor I-710/borrador suplementario del EIS se puso a disposición del público para su revisión y comentarios.

2018

- El personal presentó las tres alternativas estudiadas en el borrador revisado del EIR/borrador suplementario del EIS del Corredor I-710 a la Junta Directiva de Metro (: Alternativa 1, "No Construir"; Alternativa 5C; y la recomendación de los grupos ecologistas locales, Alternativa 7.
- La Junta Directiva de Metro aprobó la Alternativa 5C que incluía la modernización y ampliación de la I-710 y la creación del Programa de Cero Emisiones de Camiones de la I-710, entre otras mejoras como la alternativa preferida a nivel local (LPA) para que el proyecto avanzara en el proceso medioambiental hacia un EIR/EIS definitivo del Corredor I-710 y, en última instancia, avanzara hacia el diseño y la construcción. La moción también pedía al personal que pusiera en marcha un Programa de Acción Temprana que aportara rápidamente beneficios a la región en materia de seguridad, movilidad y calidad del aire, y que "volviera a evaluar y validar los elementos restantes de la Alternativa 5C" una vez finalizado el Programa de Acción Temprana. El Programa de Acción Temprana incluía muchos proyectos en todo el Corredor 710 Sur, como mejoras en calles e intercambiadores, instalaciones de transporte activo, el Programa de Camiones Limpios y el Programa de Beneficios para la Salud de la Comunidad. Estas mejoras del Programa de Acción Temprana debían completarse antes de que comenzaran las obras de la autopista principal. Los proyectos de Acción Temprana fueron propuestos y estaban empezando a ser definidos y avanzados a través del proceso de aprobación cuando la Junta de Metro detuvo el EIR/EIS.

**2020**

- La Agencia de Protección Medioambiental de los Estados Unidos (EPA) determinó que sería necesario un análisis de puntos conflictivos para la LPA (Alternativa 5C) debido a su preocupación por la conformidad del proyecto con la calidad del aire.

2021

- En julio, en respuesta a la acción de Metro, el GCCOG formó el Comité Ad Hoc I-710, compuesto por 14 miembros de la junta cuyo propósito es trabajar con Metro para asegurar la integración de soluciones apoyadas localmente a las mejoras abandonadas de la Alternativa 5C. El Comité Ad Hoc de la I-710 desarrolló su propio conjunto de principios y proyectos para el Corredor.
- En septiembre, la Junta de Metro y Caltrans iniciaron un enfoque más amplio para volver a involucrar a las comunidades afectadas y a las partes interesadas regionales para desarrollar un enfoque más multimodal, equitativo y sostenible para abordar los retos de transporte y de la comunidad creados por el movimiento pesado de personas y bienes a través del Corredor Sur I-710. El Comité Consultivo del Corredor Sur I-710 (Comité Consultivo) se formó con este propósito y está compuesto por organizaciones comunitarias y defensores, agencias de transporte, los Puertos de LA y Long Beach, la industria del Movimiento de Bienes, socios laborales, empresariales, académicos y reguladores. El Comité Consultivo también cuenta con el apoyo de un Comité de Liderazgo Comunitario (CLC), compuesto por miembros de la comunidad de las 18 Ciudades incorporadas, así como de varias comunidades no incorporadas a lo largo del corredor.

2022

- La Junta Directiva de Metro adoptó medidas formales para cambiar el nombre del proyecto a Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA, que también resultó en un cambio de nombre formal del Comité Consultivo del Corredor Sur I-710 al Comité Consultivo del Corredor LB-ELA.
- La Junta Directiva de Metro tomó una decisión sobre una solicitud de Caltrans para rescindir el LPA (Alternativa 5C) y, en su lugar, aprobar la Alternativa 1, la alternativa "No Construir", como el nuevo LPA para el Documento Medioambiental Final del Proyecto del Corredor Sur I-710 (Archivo Legistar #2022-0100). Esta solicitud se basó en un cambio de política estatal destinado a alinear las inversiones en transporte con la mejora de los efectos del cambio climático. Esta acción concluyó efectivamente el proceso medioambiental previo.

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

Cuando el mundo se paralizó en respuesta al COVID-19, quedó claro lo vital que es la industria del movimiento de bienes para mantener a la gente alimentada, a las empresas abiertas y a los hospitales

completamente abastecidos. La pandemia también arrojó luz sobre cómo las desigualdades preexistentes y la mala salud causadas por el movimiento de mercancías se vieron exacerbadas por los impactos de salud y económicos de esta devastadora pandemia mundial.

En respuesta a estos retos locales y globales, Metro reconoció la importancia de crear planes transformadores para hacer que el Condado de Los Angeles sea más competitivo económicamente, sostenible medioambientalmente y equitativo socialmente. El Plan Estratégico de Movimiento de Bienes del Condado de Los Angeles de 2021 de Metro y el Plan Integral del Corredor Multimodal de la Interestatal 405 (I 405) (CMCP) satisfacen esta necesidad y son planes transformadores que sirven de precursores del marco para el proceso del Comité Consultivo.

Metro puso en marcha el Plan Estratégico para el Movimiento de Bienes del Condado de Los Angeles a raíz de este mayor compromiso. Este plan buscó desde el principio comprender mejor la relación entre el movimiento de bienes y la equidad y la mejor manera de reconocer los impactos pasados, mitigar los problemas existentes e identificar las oportunidades futuras para mejorar la vida de los residentes del condado más afectados por el movimiento de bienes a través de la región -hoy y para las generaciones futuras.

Metro reconoció que era crucial involucrar a las comunidades afectadas en el desarrollo, perfeccionamiento y aplicación de los programas y estrategias del plan para lograr las metas del plan, es decir, apoyar las inversiones económicas y de transporte en el sistema de movimiento de bienes del Condado de Los Angeles que elevarán el bienestar y mejorarán las condiciones ambientales de nuestras comunidades más afectadas. El plan y el marco de competitividad sostenible del transporte de mercancías que ha surgido reflejan el compromiso colectivo de Metro y de las partes interesadas en el movimiento de bienes de establecer la equidad como el conductor fundamental para dar forma a las políticas, iniciativas y proyectos destinados a dar lugar a la competitividad económica inclusiva.

De este marco surgieron cinco estrategias a corto plazo conscientes de la equidad para poner en práctica la Visión del plan:

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

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

Ambos planes se desarrollaron dentro de un marco político evolucionado que daba prioridad a la participación de las partes interesadas y abordaba los problemas de calidad de vida a la hora de obtener financiación estatal y federal. Este enfoque se codificó en la creación del Programa de Soluciones para Corredores Congestionados, cuyo estatuto de habilitación indica que “Se dará preferencia a los planes de corredores que demuestren que los planes y las mejoras específicas de los proyectos que se vayan a emprender son el resultado de la colaboración entre el departamento y los socios locales o regionales que reflejen un enfoque global para abordar los problemas de congestión y calidad de vida dentro del corredor afectado mediante la inversión en transporte y soluciones medioambientales relacionadas.”⁷

Mediante el desarrollo y la aprobación del [CMIP de Plan de Inversión de LB-ELA](#), [este Plan de Inversión también proporciona](#) ~~Metro también está preparando~~ un CMCP de la I-710 que cumpla los requisitos para competir y conseguir una parte de los \$250 millones de financiación estatal disponibles a través del Programa de Soluciones para Corredores Congestionados del Proyecto de Ley 1 del Senado⁸. Esta financiación crítica apoya la capacidad de Metro para cumplir las Medidas R y M.

~~1.5 Creación del Comité Consultivo del Corredor Sur I-710 (Respuesta del Personal a las Mociones 47 y 48 de la Junta)~~

~~En la reunión de mayo de 2021, la Junta Directiva de Metro decidió suspender los trabajos de autorización medioambiental del LPA del Proyecto del Corredor I-710 debido a las preocupaciones medioambientales, de impacto en la comunidad y de desplazamiento que habían planteado las comunidades locales, Caltrans y la EPA.~~

~~La Junta de Metro dio instrucciones al personal para que buscara una vía alternativa y desarrollara un mejor programa de proyectos para el Corredor Sur I-710. Esto implicaba volver a involucrar a las comunidades afectadas y a las partes interesadas para desarrollar un enfoque más multimodal, equitativo y sostenible para abordar los retos de transporte y de la comunidad creados por el intenso movimiento de personas y bienes a través del Corredor Sur I-710.~~

⁷ Código de California sobre Calles y Carreteras 2022 Capítulo 8.5 Corredores Congestionados, <https://law.justia.com/codes/california/2022/code-shc/division-3/chapter-8-5/section-2392/>.

⁸ Proyecto de Ley de Reparación de Carreteras y Rendición de Cuentas de 2017 (SB 1), <https://www.metro.net/about/sb1/>.

La Junta Directiva de Metro también encargó al personal que determinara a) qué elementos del LPA podían seguir adelante, b) qué elementos podían modificarse para obtener apoyo estatal y federal, y c) si era necesario replantear el proyecto por completo.

La adopción de las Mociones 47 y 48 de la Junta de Metro del Comité Consultivo del Corredor Sur de la I-710 despejó el camino para que el Comité Consultivo presentara un nuevo conjunto de proyectos, programas y recomendaciones legislativas. Esto formaba parte del Plan de Inversión que la Junta Directiva de Metro debía considerar para proporcionar la tan necesaria inversión a las comunidades directamente afectadas por el movimiento de personas y bienes a través del Corredor Sur I-710.

En respuesta, Metro lideró el compromiso de reimaginar el Corredor Sur de la I-710 con equidad, buscando el compromiso con las comunidades afectadas, tratando de comprender las disparidades experimentadas por estas comunidades y desarrollando enfoques multimodales para ofrecer beneficios a estas comunidades al tiempo que se mejora la movilidad regional, la seguridad y la calidad del aire.

Metro también solicitó que el Comité Consultivo se asociara con el GCCOG. A través del proceso del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, esta asociación creó y entregó un Plan de Inversión que implementa proyectos y programas diseñados para realizar estrategias multimodales que aborden el propósito y la necesidad restablecidos.

La meta era un proceso de participación colaborativa en el que las partes interesadas locales, las comunidades afectadas y los socios regionales trabajaran juntos para desarrollar un enfoque innovador para invertir en el Corredor LB-ELA. El objetivo de esta inversión era reducir las disparidades, aumentar los beneficios y mejorar la movilidad y la seguridad en el corredor para los residentes locales y el movimiento regional de personas y bienes.

1.6 Introducción a la Sección 2.0, Proceso de la Constitución del Comité Consultivo

Metro y Caltrans crearon el Comité Consultivo en septiembre de 2021. El Comité Consultivo está formado por miembros de las comunidades locales, organizaciones comunitarias y defensores, personal de la agencia de transporte, los Puertos de LA y Long Beach, la industria de movimiento de bienes, mano de obra, empresas, académicos y socios reguladores para desarrollar una estrategia de inversión multimodal. Su misión es desarrollar un Plan de Inversión en movilidad multimodal para el Corredor que mejore la movilidad regional, la seguridad y la calidad del aire, a la vez que fomente la vitalidad económica, la equidad social, la sostenibilidad medioambiental y el acceso a oportunidades para el Condado de LA, especialmente para los residentes más afectados que viven junto a la I-710.

El proceso del Comité Consultivo es clave para lograr resultados equitativos para las comunidades y usuarios del Corredor LB-ELA. El Comité Consultivo y los grupos de trabajo y comités que lo componen se encargaron de promover conversaciones impulsadas por la comunidad para garantizar un proceso de toma de decisiones equitativo. El Comité Consultivo proporcionó, para su consideración por la Junta Directiva de Metro, aportaciones sobre estrategias multimodales y proyectos y programas prioritarios para el Corredor Sur LB-ELA. Como punto focal de la estrategia de participación de Metro, al Comité

Consultivo se le confió la responsabilidad de trabajar en colaboración y de forma constructiva para lograr los siguientes resultados: (1) revisar el propósito y la necesidad; (2) desarrollar estrategias multimodales y polivalentes para cumplir estas metas en consonancia con las políticas estatales y locales; (3) identificar proyectos y programas para llevar a cabo estas estrategias; y (4) crear un Plan de Inversión para implementar proyectos prioritarios que aprovechen la financiación local (Measure R/M) y proporcionen beneficios a las comunidades locales y a la región en general.

El Comité Consultivo representa el compromiso de Metro de pasar página a los inadecuados procesos de planificación de autopistas del pasado y, en su lugar, crear un nuevo proceso que sitúe a las comunidades afectadas en el centro de la discusión. Estas discusiones crearán un Plan de Inversión para los corredores de autopistas regionales que mejorará la movilidad, la seguridad, la salud pública, la equidad, la sostenibilidad medioambiental, las oportunidades económicas y la calidad de vida, tanto a nivel local como para todo el Condado de Los Angeles.

Metro y Caltrans desarrollaron el Comité Consultivo, los comités y los grupos de trabajo a través de un proceso de asociación colaborativo, abierto y constructivo para establecer conexiones con las comunidades, los grupos de defensa, las organizaciones comunitarias, los funcionarios electos, los socios estatales y federales y la industria del transporte de bienes. A través de estas asociaciones, el Comité Consultivo puede trazar un camino equitativo.

Paralelamente a este proceso, el GCCOG convocó un Comité Ad Hoc de la I-710, un grupo de miembros de la junta del GCCOG que representaban a las ciudades del Corredor, para crear un enfoque apoyado localmente con el fin de desarrollar recomendaciones para el futuro del Corredor LB-ELA. El Comité Ad Hoc elaboró sus recomendaciones sobre los principios del plan y un conjunto de proyectos para avanzar en el proceso del Comité Consultivo de Metro/Caltrans. Las recomendaciones del Comité Ad Hoc finalizaron en mayo de 2022. De los 28 proyectos recomendados por el Comité Ad Hoc, dos están totalmente o casi financiados y 26 están incluidos en este Plan como proyectos y programas recomendados para inversión inicial, Programas Modales o Programas Comunitarios.

2 EL COMITÉ CONSULTIVO Y EL PROCESO DE ELABORACIÓN DE LOS ESTATUTOS DEL COMITÉ CONSULTIVO

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

Al mismo tiempo, la Junta de Metro ordenó al Consejero Delegado de Metro que volviera a involucrar a las comunidades afectadas a lo largo de la I-710 Sur, que convocara a las partes interesadas y que desarrollara un nuevo plan de inversión en transporte multimodal, centrado en la comunidad y de importancia regional para el Corredor, que es un corredor de importancia nacional para el transporte de mercancías y la movilidad regional, con impactos sustanciales soportados por los residentes adyacentes a la autopista I-710.⁹

Para cumplir esta directiva, la Junta de Metro estableció el Comité Consultivo del Corredor de Long Beach al Este de Los Ángeles (LB-ELA) en Septiembre de 2021 para que actuara como órgano asesor de la Junta en el desarrollo de recomendaciones para el Plan de Mejoras de Movilidad del Corredor LB-ELA (Plan de Inversión).¹⁰ La Junta de Metro se enfocó en asegurar que este nuevo proceso, en contraste con el anterior, incluyera a personas de las comunidades afectadas que proporcionarían retroalimentación significativa hacia una visión compartida y promoverían un proceso de toma de decisiones inclusivo y representativo. La invitación a participar como miembro del Comité Consultivo se formuló deliberadamente para asegurar que los miembros pudieran participar plenamente, representar a sus comunidades e intereses, comprometer su tiempo y apoyar la meta de crear un Plan de Inversión apoyado por la comunidad.

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

En Mayo de 2021, la Junta Directiva de Metro aprobó ~~Al crear el Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, la Junta de Metro~~ Las Mociones 47 y 48¹¹ efectivamente despejando ~~despejó~~ el camino para que el Comité Consultivo proporcionara un nuevo conjunto de proyectos, programas y recomendaciones legislativas en lugar de la propuesta suspendida y finalmente terminada de la Alternativa 5C para ampliar la Interestatal. También se encargó al Comité Consultivo la elaboración de un Plan de Inversión para su consideración por la Junta de Metro, con el fin de proporcionar la tan necesaria inversión para

⁹ Consulte el Informe del Comité de Planificación y Programación de Metro, 18 de Mayo de 2022: Ítem 8 de la Agenda.

¹⁰ El cambio de nombre del proyecto del Corredor I-710 al Corredor Long Beach-East LA fue un cambio formal realizado por acción de la Junta de Metro en 2022.

¹¹ Consulte la Reunión de la Junta Directiva de Metro del 23 de Septiembre de 2021: Ítems 11 y 12 de la Agenda.



las comunidades directamente afectadas por el movimiento de personas y bienes a través del Corredor Sur de la I-710.

Metro también solicitó que el Comité Consultivo se asociara con el Consejo de Gobiernos de las Ciudades Gateway (GCCOG). A través del proceso del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, esta asociación creó y entregó un Plan de Inversión que recomienda la financiación de proyectos y programas diseñados para realizar estrategias multimodales que aborden el propósito y la necesidad restablecidos. Las aportaciones del GCCOG, especialmente a través de las recomendaciones de su Comité Ad Hoc de la I-710, se incorporaron al Plan de Inversión. Además, tres funcionarios de la ciudad del Comité Ad Hoc y representantes de Long Beach, el Puerto de Long Beach y los tres distritos supervisores del condado en el área de estudio son miembros con derecho a voto del Comité Consultivo, y el Director Ejecutivo del GCCOG es miembro de oficio.

Para que el Comité Consultivo fuera eficaz, sus miembros debían representar un amplio conjunto de voces comunitarias y regionales que reflejaran los numerosos retos a los que se enfrenta el Corredor, y que ayudaran a este grupo a reevaluar el propósito y la necesidad del proyecto del Corredor y a desarrollar estrategias, proyectos y programas multimodales y polivalentes, así como las prioridades de inversión correspondientes. La amplia y diversa composición del Comité Consultivo fue seleccionada para explorar y abordar los innumerables retos a los que se enfrentan sus respectivas comunidades de LB-ELA y los viajeros del Corredor, desde la congestión del tráfico y los problemas de seguridad, la mala calidad del aire y la salud pública, hasta la falta de oportunidades y opciones de movilidad multimodal.

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

~~El objetivo del Comité Consultivo era promover la equidad social, la sostenibilidad medioambiental, la movilidad, la vitalidad económica y el acceso a las oportunidades para las comunidades locales y la región.~~ El grupo estaba formado por unas 40 partes interesadas de la comunidad y la región, procedentes de una muestra representativa de comunidades, industrias, entidades públicas, expertos en políticas, empresas y organismos laborales. Todas estas partes interesadas representan a personas o intereses directamente afectados o dependientes del movimiento de personas y bienes en, a través y alrededor del Corredor LB-ELA (Apéndice 2-A). Desde Septiembre de 2021 hasta ~~Marzo~~ Abril de 2024, el Comité Consultivo se reunió 34 veces— normalmente por las tardes, para asegurar una participación óptima de los miembros.

~~Se encomendó al Comité Consultivo que trabajara de forma colaborativa y constructiva para reunir los puntos de vista importantes del Corredor con el fin de crear un Plan de Inversión en transporte multimodal que reflejara las necesidades de las comunidades y partes interesadas del Corredor.~~ El Comité Consultivo:



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

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

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

regional para la mejora de las autopistas "debe incluir un compromiso renovado con la participación inclusiva y significativa de las comunidades, así como un compromiso firme para abordar la equidad, el desplazamiento, la calidad del aire, la congestión y las preocupaciones económicas que han asolado a las comunidades en torno a los principales Corredores de autopistas"¹² El CLC ha demostrado ser fundamental en el proceso del Plan de Inversión, proporcionando recomendaciones críticas al Comité Consultivo sobre metas, propuestas y recomendaciones en los puntos de control de consenso clave. También se añadieron a la estructura Grupos de Trabajo, como se describe en la sección siguiente. Estos grupos, a los que también asistieron miembros del CLC y que proporcionaron orientación y aportaciones clave durante el proceso del Plan de Inversión, incluyen el Comité Coordinador, el Grupo de Trabajo de la Estrategia de Compromiso con la Comunidad (CES), el Grupo de Trabajo de Equidad y el Grupo de Trabajo de Camiones con Cero Emisiones (ZE).

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

2-12.2 Actividades del Comité Consultivo

The Task Force process was launched in 2021 and, with its establishment, superseded the previous project's environmental phase (Alternative 5C), which was suspended at first and ultimately terminated. This significant step initiated by the Metro Board acknowledged the need to consider what did not work in the prior process to address Corridor needs and understand the concerns and frustrations the community had historically voiced toward Metro and Caltrans related to the I-710 South Project. El equipo del proyecto [Metro](#) creó el Comité Consultivo como un foro para fomentar el diálogo y reparar y crear confianza entre Metro, la comunidad y las partes interesadas del Corredor y el Comité Consultivo, muchas de las cuales y entre estas partes interesadas, que no habían trabajado juntas antes, tenían puntos de vista diferentes o conflictivos, o no habían formado parte del proceso de toma de decisiones del proyecto anterior.

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

A lo largo de 2022, los miembros del Comité Consultivo se informaron sobre las condiciones existentes en el Corredor y discutieron el futuro que cada miembro prefería para el Corredor, a la vez que participaban en un amplio proceso basado en el consenso, comprobaban el pulso del grupo y votaban

¹² [Carta del CEO de Metro a la Junta Directiva](#), Reimaginando las Mejoras de las Autopistas, 25 de Mayo de 2021.



en los puntos de control clave. El resultado final fue la creación de un Comité Consultivo consensuado y una Visión, Metas y Principios Directivos aprobados por el CLC que proporcionan un marco claro para la toma de decisiones y el establecimiento de prioridades descritos en el Capítulo 4.

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

En 2023, los miembros del Comité Consultivo y del CLC votaron para aplicar 73 criterios de evaluación que promueven y están alineados con la Visión, las Metas y los Principios Directivos, a la lista de más de 200 proyectos. También proporcionaron comentarios sobre la aplicación de los criterios de evaluación aprobados a la lista de posibles proyectos y programas multimodales. Se llevaron a cabo tres reuniones híbridas para crear oportunidades de participación entre el Comité Consultivo y los miembros del CLC y la posibilidad de discutir los criterios de evaluación propuestos. Se llevaron a cabo cinco reuniones virtuales e híbridas adicionales para el CLC con el fin de proporcionar oportunidades adicionales para promover la discusión y proporcionar información detallada sobre la evaluación propuesta, los criterios de priorización y el análisis de niveles. Para perfeccionar los borradores de las puntuaciones de clasificación de los proyectos, los miembros del Comité Consultivo se reunieron en pequeños grupos con el equipo del proyecto, con la participación abierta de los miembros del CLC.

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

Figura 2-12-12-2-1. Proceso del Comité Consultivo





- ◆ Board Action and Milestone Decision
- ◆ Board Status Report

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

Tabla 2-1. Análisis Demográfico

Ciudad / Comunidad	Tagalo	Jemer	Coreano	Chino	Español	Notas
"X" indica que ≥5% de la población (de 5 años o más) de una o más zonas censales de la jurisdicción habla la lengua indicada.						
Long Beach	X	X	—	—	X	
Signal Hill	X	X	—	—	X	
Carson	X	—	—	—	X	
Lakewood	X	—	—	—	X	
Bellflower	X	—	—	—	X	
Paramount	—	—	—	—	X	
Compton	X	—	—	—	X	
Downey	—	—	—	—	X	
Lynwood	—	—	—	—	X	
South Gate	—	—	—	—	X	
Huntington Park/ Cudahy/Bell/Bell Gardens	—	—	—	—	X	
Commerce	—	—	—	—	X	
Vernon/Maywood	—	—	—	—	X	
East Los Angeles	—	—	—	X	X	



Ciudad / Comunidad	Tagalo	Jemer	Coreano	Chino	Español	Notas
Boyle Heights	X	—	X	—	X	
East Rancho Dominguez	—	—	—	—	X	
Walnut Park	—	—	—	—	X	
Wilmington	—	—	—	—	X	
San Pedro	X	—	—	—	X	

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

mediante la realización de Se determinó que los tres idiomas con dominio limitado del inglés más representados se tendrían en cuenta en el proceso del Comité Consultivo. Todas las reuniones del Grupo de Trabajo se llevaron a cabo en inglés con interpretación simultánea al español, jemer y tagalo, y las reuniones del CLC se realizaron en inglés con interpretación simultánea al español. Todos los videos de presentación se pusieron a disposición del público en inglés, español, jemer y tagalo para las Reuniones del Comité Consultivo, y los videos de presentación para las Reuniones del CLC se pusieron a disposición del público en español. Los materiales y folletos de las reuniones también se pusieron a disposición del público en inglés y español, y en otros idiomas si así se solicitaba.¹³⁴⁴ En su mayor parte, las reuniones del Comité Consultivo y del CLC se llevaron a cabo en formato virtual, aunque en algunas sesiones se ofreció la posibilidad de asistir en persona. Todas las reuniones del Comité Consultivo estuvieron abiertas al público.

2.22.3 Estatutos del Comité Consultivo

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

El Grupo de Trabajo sobre Estatutos y Estructura de Gobierno propuso un modelo de creación de consenso (**Figura 2-22-2**) en el que los individuos se comprometen a apoyar una decisión, incluso en ausencia de un acuerdo unánime. Este enfoque implicaba la introducción de un tema de discusión, seguido de una propuesta presentada por el equipo del proyecto. Posteriormente, los miembros

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



compartieron sus puntos de vista sobre la propuesta. A través de un proceso iterativo, el equipo del proyecto revisaba las propuestas para dar cabida a las preocupaciones hasta que una mayoría “apoyaba” activamente las propuestas o las consideraba suficientemente aceptables para “vivir con ellas.”

Figura 2-22-22-2-2. Modelo de Creación de Consenso



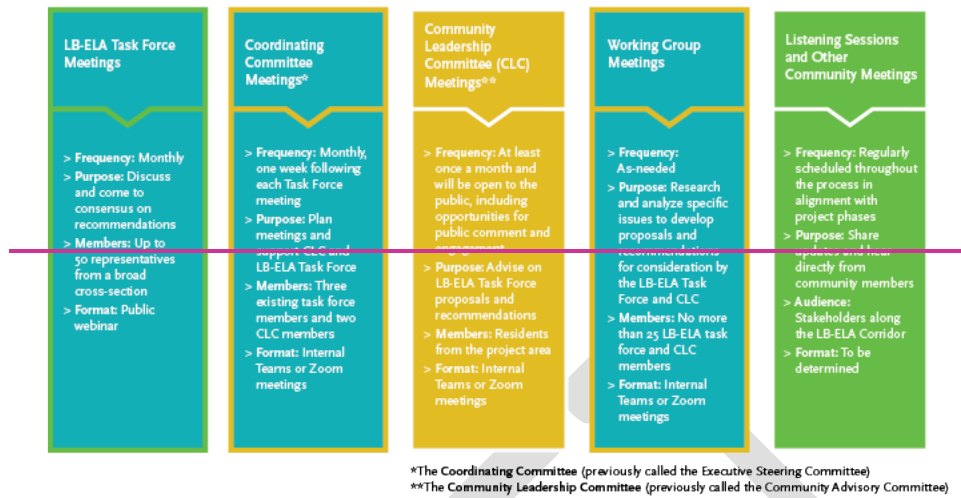
Posteriormente, el Comité Consultivo y el CLC implementaron el modelo de creación de consenso, empleándolo sistemáticamente a lo largo de todo el proceso para evaluar el grado de acuerdo sobre las recomendaciones propuestas. Una vez finalizado este enfoque de búsqueda de consenso, el Comité Consultivo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

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

Los estatutos (Apéndice 2-B) también establecieron el CLC y otros grupos de trabajo para apoyar el trabajo del Comité Consultivo. Los Grupos de Trabajo, que incluían a miembros del Comité Consultivo y el CLC, así como a expertos en la materia, se reunieron para investigar y profundizar en el análisis y discusión de cuestiones específicas relacionadas con el proyecto y desarrollar propuestas para su consideración por parte del Comité Consultivo y el CLC. La **Figura 2-32-3** proporciona una descripción detallada de los distintos tipos de reuniones, su frecuencia, propósito, composición y formato.



Figura 2-32-32-2-3. Descripción de las Reuniones del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA



*The Coordinating Committee (previously called the Executive Steering Committee)

**The Community Leadership Committee (previously called the Community Advisory Committee)

***Examples of working groups include Zero-Emission Truck Working Group and Equity Working Group.

2.3 Compensación

De acuerdo con la Política de Compensación de Órganos Asesores (ABC) de Metro,¹⁵ los miembros elegibles del Comité Consultivo y el CLC fueron compensados con una tarifa de \$200 por reunión para los miembros regulares de los órganos asesores y \$50 para las reuniones de los grupos de trabajo. Todos los miembros elegibles del Comité Consultivo decidieron no aceptar la compensación. De Enero de 2022 a Febrero de 2024, Metro compensó a 27 miembros del CLC con \$128,400 por su papel en el proceso del Comité Consultivo. Esta fue una de las primeras aplicaciones por parte de Metro de la Política ABC en el órgano asesor de un proyecto de esta envergadura. En apoyo de la Plataforma de Equidad, la Política ABC reconoce la experiencia de los miembros de la comunidad y el valor de su tiempo, experiencia y puntos de vista. Su uso inicial en el proceso del Plan de Inversiones del CMIP LB-ELA produjo un alto nivel de participación y compromiso de calidad por parte de los miembros del CLC.

2.3.2.4 Grupos de Trabajo

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

2.3.12.4.1 Comité Coordinador

El Comité Coordinador (CC)¹⁶ trabajó con el equipo del proyecto en la planificación de las reuniones del Comité Consultivo y realizó aportaciones sobre el contenido y el enfoque de las reuniones del Comité Consultivo.

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

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

¹⁵ Puede encontrar más información sobre la Política ABC de Metro en: <https://equity-lametro.hub.arcgis.com/pages/engagement-resources#ABCP>

¹⁶ El Comité Coordinador se conocía anteriormente como Comité de Dirección Ejecutiva; este cambio de nombre refleja el papel de este grupo y se actualizó a principios de 2022.



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

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

2.3.22.4.2 Comité de Liderazgo Comunitario

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

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

El Comité de Liderazgo Comunitario (CLC) estaba formado por un grupo de residentes comprometidos con el Corredor que asesoraron al Comité Consultivo. La Junta de Metro dejó claro en sus instrucciones al CEO en Mayo de 2022 que la voz de las comunidades afectadas y de los residentes tendría que ser la base de cualquier nueva recomendación que se presentara para reemplazar la Alternativa 5C del proceso medioambiental del proyecto anterior¹⁷. En el proceso de la Alternativa 5C, se crearon Comités Consultivos Locales en cada una de las Comunidades del Corredor LB-ELA para asegurar la retroalimentación de las partes interesadas desde "abajo hacia arriba". Sin embargo, los Comités Consultivos Locales no se crearon o no estuvieron activos en todas las comunidades LB-ELA. Por el contrario, este proceso del Comité Consultivo buscó integrar la plena participación de cada comunidad del Corredor a través de un nuevo órgano representativo de la comunidad local, el Comité de Liderazgo Comunitario. Aunque en un principio el Comité Consultivo del Corredor LB-ELA estaba

formado por una amplia gama de partes interesadas y líderes, este grupo no representaba plenamente la diversa gama de experiencias, necesidades y voces de la comunidad. Era necesario incluir a los residentes de la comunidad directamente en el proceso de toma de decisiones para asegurar que las decisiones tomadas por el Comité Consultivo reflejaran las experiencias vividas y las prioridades de las personas directamente afectadas por vivir en el Corredor. El CLC revisó y asesoró sobre las metas,

¹⁷ En el proceso de la Alternativa 5C, se crearon Comités Asesores Locales en cada una de las Comunidades del Corredor LB-ELA para asegurar la retroalimentación de los interesados desde "abajo hacia arriba". Sin embargo, los Comités Asesores Locales no estaban establecidos o no estaban activos en todas las comunidades LB-ELA. Este proceso del Comité Consultivo buscó integrar la plena participación de cada comunidad del Corredor a través de un nuevo órgano representativo de la comunidad local, el Comité de Liderazgo Comunitario.



propuestas y recomendaciones del Comité Consultivo cada mes ~~mensualmente~~. Los miembros del CLC también participaron en grupos de trabajo, ayudaron a contrastar datos y asesoraron sobre los esfuerzos de participación de la comunidad.

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

Para lograr un resultado lo más equitativo posible, se prestó especial atención a los criterios de selección de los miembros del CLC. En cada jurisdicción se eligió al solicitante o solicitantes con mayor puntuación. Desde Diciembre de 2021 hasta Enero de 2022, el Comité Consultivo y los Grupos de Trabajo hicieron aportaciones sobre un sistema de puntos para seleccionar a los miembros del CLC. Estos criterios incluían:^[2]

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

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

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

Categoría	Porcentaje	Demografía
Raza/Etnia ¹	75	Latino
	13	Negro/Afroamericano
	13	Asiático/Isleño del Pacífico

^[2] Reunión 1 del Comité de Liderazgo Comunitario (CLC), Marzo de 2022.



Categoría	Porcentaje	Demografía
	4	Prefiero no responder
Edad ²	8	Menor de 18 años
	8	18 – 24
	17	25 – 34
	25	35 – 49
	33	50 – 64
	8	65+

Notas:

¹ Redondeado. Los encuestados podían seleccionar más de una respuesta, no equivale al 100%.

² Redondeado.

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

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

El CLC se congregó en treinta y un dos reuniones entre Diciembre de 2022 y ~~Marzo~~ Abril de 2024, cuatro de las cuales fueron reuniones combinadas del Comité Consultivo y el CLC. ~~Se realizaron 27 reuniones del CLC entre Diciembre de 2022 y Febrero de 2024, de las cuales 4 fueron reuniones combinadas del Comité Consultivo y el CLC.~~ Las reuniones del CLC se realizaron en inglés con interpretación simultánea al español. Antes de todas las reuniones, las presentaciones y los materiales también estaban disponibles en inglés y español. Los miembros del CLC también recibieron con frecuencia material bilingüe impreso antes de las reuniones. Todas las reuniones del CLC se llevaron a cabo de forma virtual, y en algunas sesiones se ofreció la posibilidad de asistir en persona. Todas las reuniones del CLC estuvieron abiertas al público.



2.3.32.4.3 Grupo de Trabajo sobre la Estrategia de Participación Comunitaria

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

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

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

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

2.3.42.4.4 Herramienta de Planificación y Evaluación de la Equidad

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



y d. Debemos comprender las causas profundas de estas desigualdades para desarrollar soluciones que ayuden a los que peor lo están pasando a mejorar el acceso a las oportunidades para todos.

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

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

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

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

Sección 2: Analizar Datos apoyó un amplio análisis de datos cualitativos y cuantitativos para identificar las condiciones, necesidades y disparidades existentes entre las distintas comunidades del Corredor y, en comparación, con el Condado de Los Ángeles. La guía de la EPET ayudó a identificar las fuentes de datos apropiadas y las áreas afectadas, basándose en los problemas y las áreas de oportunidad identificados en la Sección 1. Los datos se analizaron principalmente en relación con las condiciones socioeconómicas, las condiciones medioambientales, la salud de la comunidad y los patrones de viaje



relacionados con el reparto modal, las emisiones, el rendimiento y la seguridad. Los datos de la encuesta comunitaria y las opiniones anecdóticas de los miembros del CLC y el Comité Consultivo se usaron para complementar y validar los datos cuantitativos con el fin de obtener un conocimiento más exhaustivo de las comunidades del Corredor LB-ELA.

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

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

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

2.3.52.4.5 Grupo de Trabajo sobre Equidad

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

Entre Abril de 2022 y Febrero de 2024 se convocaron ~~Quince~~ dieciséis reuniones del Grupo de Trabajo sobre Equidad. Las reuniones se llevaron a cabo en inglés, con interpretación en vivo y materiales de reunión traducidos disponibles en español. Las reuniones del Grupo de Trabajo sobre Equidad consistieron normalmente en una presentación y una discusión relacionadas con las fases de trabajo técnico en la selección y evaluación de proyectos, el desarrollo de la documentación EPET y el proceso general del Comité Consultivo y el Plan de Inversión. Aunque el Grupo de Trabajo sobre Equidad no es



un órgano formal de toma de decisiones, se realizaron votaciones ocasionales para proporcionar recomendaciones al Comité Consultivo antes de las votaciones formales.

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

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

2.3.62.4.6 Grupo de Trabajo de Camiones de Cero Emisiones

Como parte de su compromiso de mejorar la calidad del aire para las comunidades a lo largo del Corredor, la Junta de Metro actuó en Octubre de 2021 (Moción 16¹⁸) para comprometer \$50 millones como capital semilla para un Programa de Camiones de Cero Emisiones (ZET) en la I-710 Sur que se convertiría en parte del trabajo del Comité Consultivo. En respuesta, Metro inició un Grupo de Trabajo de Camiones de Cero Emisiones (ZET). El grupo de trabajo, que incluye miembros del Comité Consultivo, el CLC y representantes de la industria, se encargó del desarrollo del Programa ZET bajo la dirección de los parámetros tecnológicos ZE adoptados por la Junta.

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

- Metas y objetivos del Programa ZET en el contexto de la Moción 16 (Directores Hahn y Dutra);
- Perspectivas de la industria y papel de las partes interesadas en el Comité Consultivo del Corredor LB-ELA;
- Retos y oportunidades sobre la calidad del aire y la justicia medioambiental para el Corredor LB-ELA, presentados por la EPA;

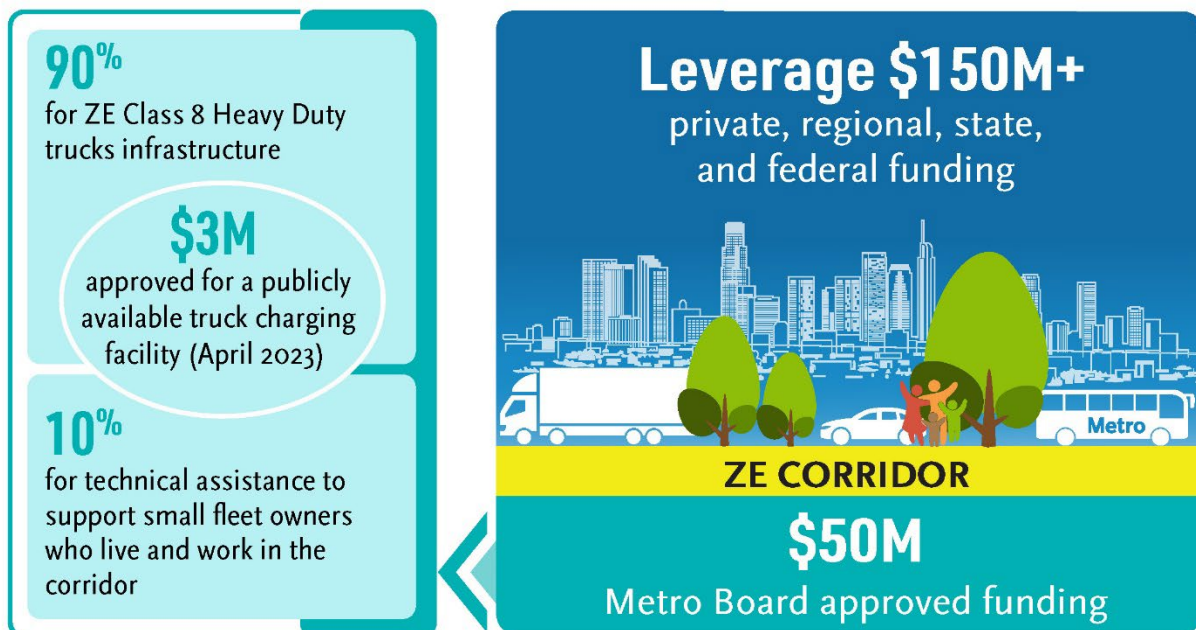
¹⁸ Moción 16



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

De Marzo a Junio de 2022, el Grupo de Trabajo ZET buscó finalizar un el marco y los principios para aprovechar los \$50 millones en capital inicial asignados para este esfuerzo por la Junta de Metro para alcanzar un objetivo mínimo de financiación de \$200 millones, como se muestra en la **Figura 2-42-4**.

Figura 2-42-4. Financiación de Metro para Camiones Cero Emisiones



El grupo de trabajo ZET se reunió para abordar otros temas, como el desarrollo de la fuerza laboral, la investigación de parcelas para la posible ubicación de infraestructuras de recarga ZE accesibles al público y el desarrollo de estrategias eficaces de participación de la comunidad a nivel regional con fines de planificación y a nivel local para propuestas específicas. Como resultado, el grupo de trabajo decidió dedicar \$45 millones de su capital semilla para invertir en el desarrollo de infraestructura ZE y aprovechar los \$5 millones restantes como una reserva estratégica para apoyar a los pequeños propietarios de flotas en la transición. Además, el grupo de trabajo adoptó los siguientes principios para guiar sus esfuerzos:



12

maximizar el efecto multiplicador del capital semilla colaborando con socios regionales y organismos de financiación;

despliegue expeditivo de los recursos para maximizar el poder adquisitivo y los beneficios de la inversión, apoyando al mismo tiempo el compromiso de la comunidad y una divulgación eficaz;

coordinación con los socios regionales y de financiación, los organismos gubernamentales y las principales partes interesadas;

compromiso de la comunidad que centre a los residentes del Corredor y a las partes interesadas en todo el proceso de desarrollo;

desarrollo de la fuerza laboral que asegure los beneficios para la comunidad y el acceso a las oportunidades mediante la búsqueda e implementación de tecnología ZE;

Beneficios para la comunidad del Corredor mediante la creación de oportunidades económicas, la mejora de la calidad del aire y la reducción de los impactos de larga data sobre la salud generados por los camiones diésel;

~~resultados equitativos asegurados por métricas de rendimiento que evalúen resultados sostenibles; y una plataforma legislativa diseñada para apoyar el despliegue acelerado y equitativo de la tecnología ZE mediante la reducción de las barreras y el aumento de los incentivos para su adopción.~~

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

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

El Grupo de Trabajo ZET también ha recibido presentaciones y ha discutido las oportunidades de entrenamiento y desarrollo de la fuerza laboral.¹⁹ Esto incluyó presentaciones de invitados y discusiones con el Centro de Comercio y Transporte Internacional, la Junta de Inversión en Fuerza Laboral del Sur de la Bahía y programas vocacionales para identificar oportunidades de coordinación regional para avanzar en el principio de desarrollo de la fuerza laboral del grupo de trabajo. Los principales resultados de estas discusiones incluyeron la necesidad de crear un plan de divulgación estructurado para llegar a las personas potencialmente interesadas, colaborar con los colegios comunitarios y la Junta de Fuerza Laboral del Condado de Los Ángeles para implementar el desarrollo de la fuerza laboral y las oportunidades de entrenamiento y comprometerse con las partes interesadas directamente para aumentar la preparación de la comunidad.

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

¹⁹ Todos los materiales y recursos de las reuniones del Grupo de Trabajo ZET del Corredor LB-ELA se pueden encontrar en el Centro del Proyecto, en <https://www.metro.net/projects/lb-ela-corridor%20plan/#documents>.



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

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

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

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

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

A diferencia del espacio de los vehículos de pasajeros ~~de cero emisiones~~ ZE, que ya está bien establecido tras décadas de investigación, desarrollo e inversión, los camiones ~~de cero emisiones~~ ZET están todavía en fase de desarrollo. Esto significa que las tecnologías siguen evolucionando rápidamente y que las partes interesadas, tanto públicas como privadas, se apresuran a satisfacer la creciente demanda a la vez que aportan beneficios para la comunidad, la salud y el clima. La realización de una red de



infraestructuras ZET en el Corredor LB-ELA requerirá un fuerte compromiso y una estrecha colaboración de todas las partes interesadas. Las próximas prioridades del grupo de trabajo de ZET en 2024 son avanzar en los objetivos enumerados anteriormente. ~~Esto se hará~~ mediante la realización de estudios de viabilidad de camiones ZE para identificar ubicaciones y coordinar con los socios regionales para agilizar la identificación y el desarrollo de sitios que se alineen con los Principios del Programa ZET y la Visión, Metas y Principios Directivos del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA.

2.42.5 Valores y Acuerdos Comunitarios para Crear Consenso

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

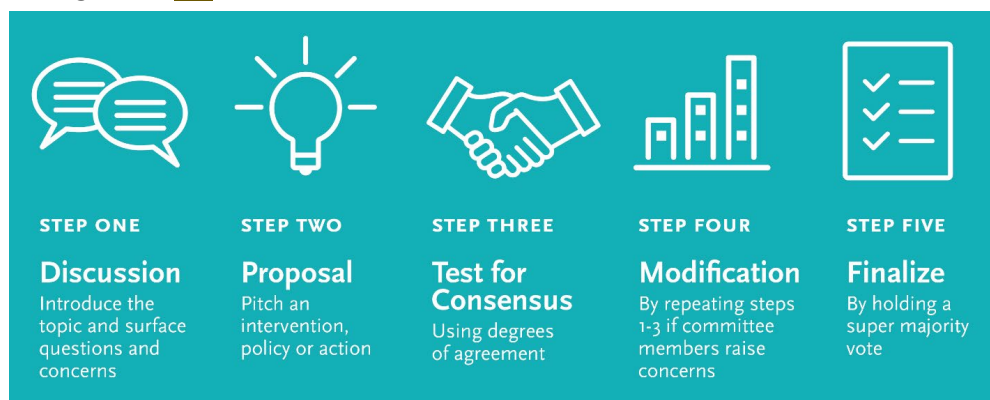
Los siguientes valores, que se incluyeron en los Estatutos del Comité Consultivo, demuestran el enfoque de la toma de decisiones usado por todos los miembros del Comité Consultivo, fomentando el compromiso y la participación activa:

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

El Comité Consultivo adoptó un modelo de toma de decisiones basado en el consenso de cinco pasos (Figura **2-52-5**).



Figura 2-52-52-52-5. Modelo de Toma de Decisiones en Cinco Pasos



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

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

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

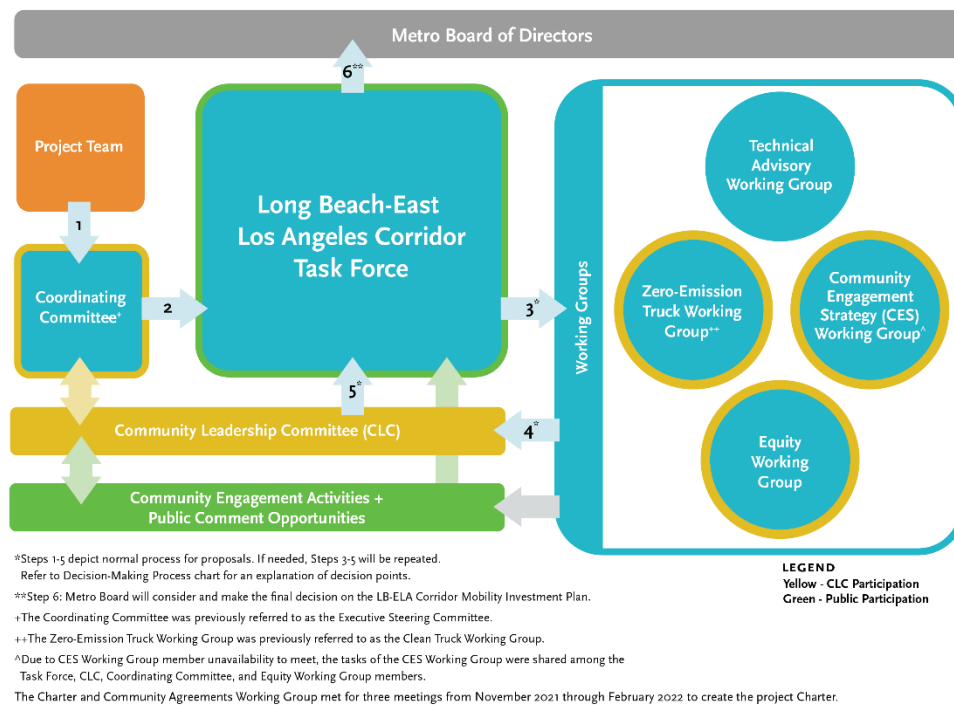
2.52.6 Proceso del Plan de Trabajo

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

La Figura 2-62-6 ilustra las etapas secuenciales que guían la progresión hacia los hitos y puntos de control de consenso. Representa visualmente el flujo de información y los esfuerzos de colaboración entre el equipo del proyecto, el Comité Consultivo, el Comité Coordinador, el CLC, los Grupos de Trabajo, el público y la Junta de Metro.



Figura 2-62-62-62-6. Proceso de Flujo de Trabajo



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

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

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

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

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

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



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

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

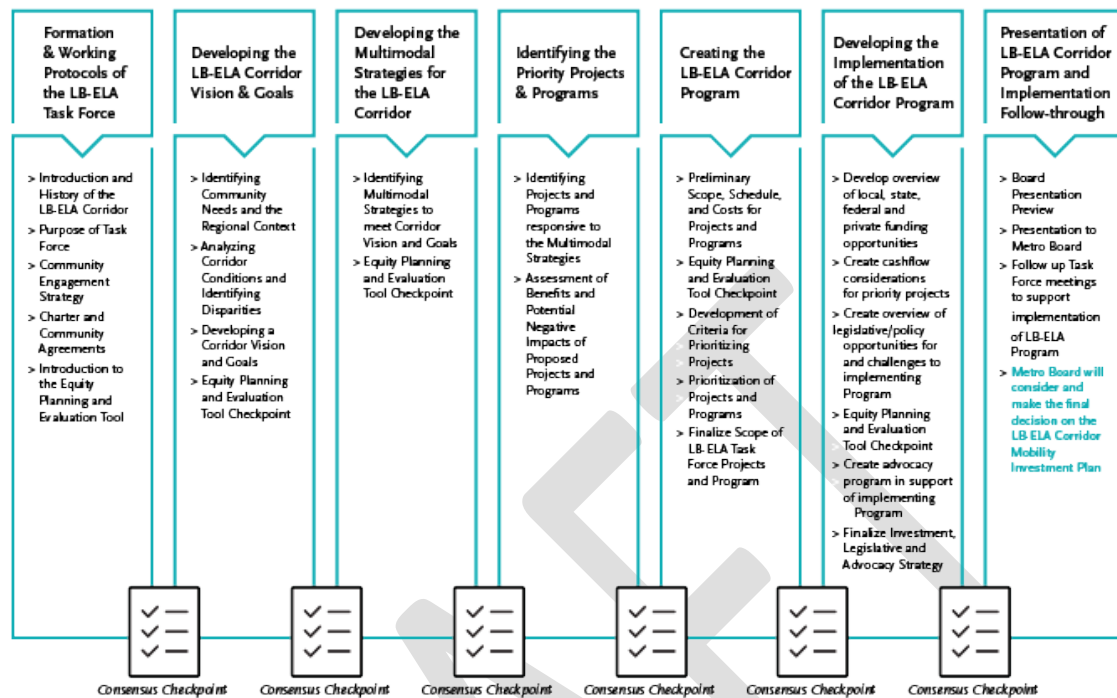
En el Paso 5, las recomendaciones de los Grupos de Trabajo fueron compartidas con el CLC y evaluadas por éste. Si el CLC estaba de acuerdo con las recomendaciones, las compartía con el Comité Consultivo. Si había preocupaciones pendientes, la cuestión volvía a los grupos de trabajo para reevaluar las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

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

El Comité Consultivo examinó los diversos temas identificados por el equipo del proyecto y los miembros y buscó el consenso en cada fase del Plan de Trabajo antes de pasar a la siguiente fase. El punto de control del consenso incluyó el logro de un consenso interno dentro del Comité Consultivo para pasar a la siguiente fase, la divulgación y discusión con la comunidad y la notificación a la Junta de Metro de los avances del Comité. El proceso de control del consenso (**Figura 2-72-7**) fue desarrollado por el Grupo de Trabajo de los Estatutos y la Estructura de Gobierno y adoptado por el Comité Consultivo.



Figura 2-72-72-7. Plan de Trabajo y Puntos de Control del Consenso de los Estatutos



2-62.7 Proceso de Participación Pública, Incluyendo la Asociación con CBOs

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

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

El equipo del proyecto implementó su Estrategia de Asociación con Organizaciones de Base Comunitaria (CBOs) inicial con 17 Organizaciones de Base Comunitaria CBOs del Corredor LB-ELA siguiendo las mejores prácticas descritas en la Estrategia de Asociación con CBOs de Metro. El equipo del proyecto trabajó con las CBOs que sirven a las comunidades a lo largo del Corredor durante la fase Multimodal,



Estrategias, Proyectos y Programas (MSPP). La meta del equipo del proyecto era involucrar a estas comunidades mediante la recopilación de aportes de las CBOs y las personas a las que sirven para identificar estrategias, proyectos y programas multimodales que constituyen necesidades y prioridades para estas comunidades impactadas. De Septiembre a Noviembre de 2022, las CBOs ayudaron a recopilar información de las partes interesadas y los residentes en sus redes a través de una encuesta y una herramienta de mapeo interactivo en talleres comunitarios organizados por las CBOs, reuniones virtuales y eventos pop-ups.

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

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

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

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

- Reuniones comunitarias;
- Reuniones virtuales;



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

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

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

Se empleó un enfoque equitativo para asegurar que todas las jurisdicciones con Comunidades Enfocadas en la Equidad tuvieran al menos una actividad. Además de las 15 organizaciones comunitarias asociadas que participaron en la primera fase de divulgación para generar información y concienciación en la comunidad, el equipo del proyecto se asoció con otras 20 organizaciones comunitarias locales para ampliar los esfuerzos de divulgación en todo el Corredor durante la publicación del Plan de Inversión, hasta llegar a las 35 organizaciones comunitarias que han participado activamente en las actividades de participación de este proyecto. En ambas rondas de participación, se pagaron \$128,000 en estipendios a las CBOs por su asociación, un promedio de aproximadamente \$3,600 por CBO. Las 35 CBOs asociadas a lo largo de este proceso son: ~~Se empleó un enfoque equitativo para asegurar que todas las jurisdicciones con Comunidades Enfocadas en la Equidad tuvieran al menos una actividad. Además, el equipo del proyecto trabajó para asociarse con entre 20 y 30 CBOs locales adicionales para ampliar los esfuerzos de divulgación en todo el Corredor durante el lanzamiento del Plan de Inversión CMIP. El monto del estipendio previsto para este esfuerzo fue de \$52,000.~~

~~El equipo del proyecto se reunió con docenas de CBOs al inicio del plan de compromiso, culminando en 28 CBOs que han participado activamente en actividades de compromiso para este proyecto:~~



ALL operating within Equity Focused Communities in the project area

> <u>Avance Latino</u>	> <u>Mujeres Unidas Sirviendo Activamente</u>
> <u>Black Women Rally for Action</u>	> <u>National Council of Negro Women (Long Beach Section)</u>
> <u>Calvary Chapel Compton</u>	> <u>Northwest Downey Little League</u>
> <u>COFEM (SELA Collaborative)</u>	> <u>Rancho Los Amigos National Rehabilitation Center/Foundation</u>
> <u>Compton Advocates Coalition</u>	> <u>Regional Hispanic Institute</u>
> <u>Eastmont Community Center</u>	> <u>Streets Are For Everyone (SAFE)</u>
> <u>East LA College (ELA)</u>	> <u>Salvation Army Red Shield</u>
> <u>East LA College (South Gate)</u>	> <u>South Gate Junior Athletics Association</u>
> <u>FoodCycle</u>	> <u>Southeast Community Development Corporation (SELA Collaborative)</u>
> <u>Good Faith Missionary Baptist Church</u>	> <u>Tower of Faith Evangelic Church</u>
> <u>Hoops 4 Justice</u>	> <u>Unearth and Empower Communities</u>
> <u>La Comadre (Somos Sureste)</u>	> <u>YMCA – Montebello/Commerce</u>
> <u>MAOF – Downey</u>	> <u>YMCA – Southeast Rio Vista (Maywood)</u>
> <u>MAOF – HQ Montebello</u>	> <u>YMCA – Weingart East LA</u>

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

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



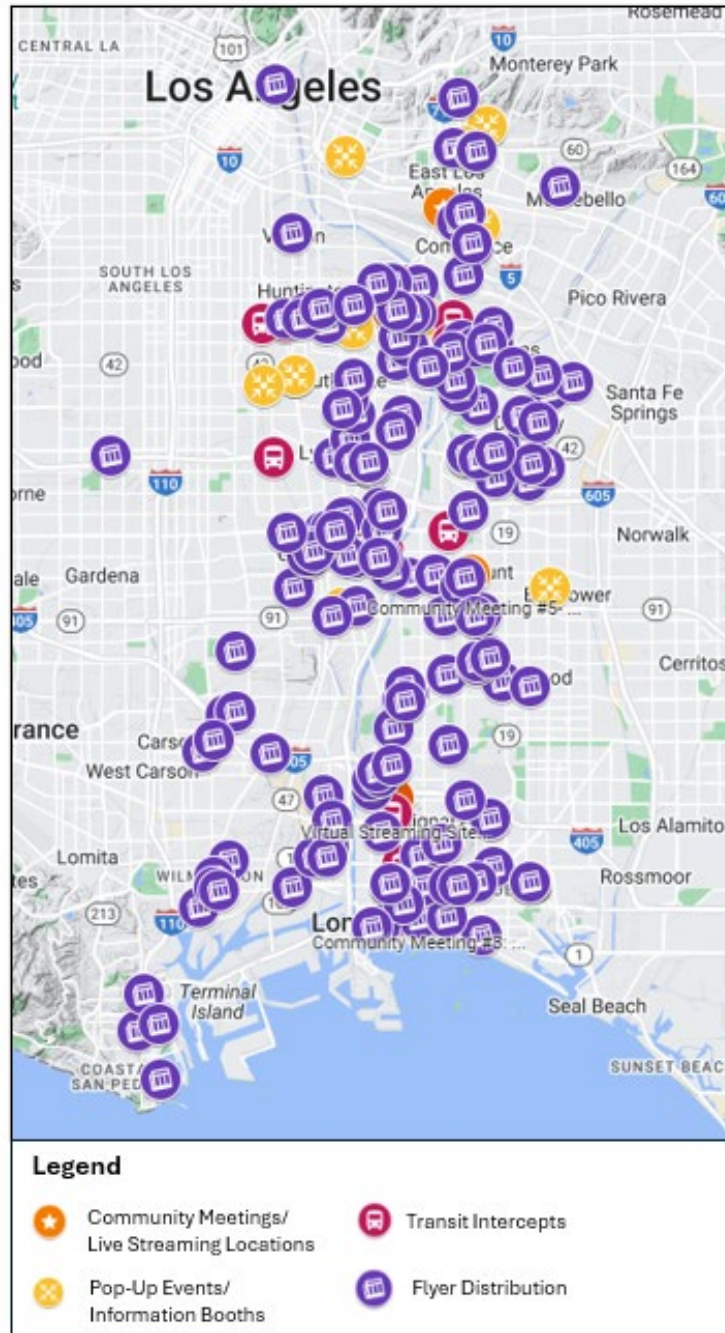
- National Council of Negro Women (Long Beach Section)
- Northwest Downey Little League
- Rancho Los Amigos National Rehabilitation Center/Foundation
- Regional Hispanic Institute
- Streets Are for Everyone (SAFE)
- Salvation Army Red Shield
- South Gate Junior Athletics Association
- Southeast Community Development Corporation (SELA Collaborative)
- Tower of Faith Evangelic Church
- Unearth and Empower Communities
- YMCA – Montebello/Commerce
- YMCA – Southeast Rio Vista (Maywood)
- YMCA – Weingart East LA

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

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



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



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

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

En cuanto a la participación, la iniciativa incluyó:

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

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

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

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

- Reuniones Comunitarias En Persona (5)
 - Commerce, Lynwood, Long Beach, Compton, Paramount
- Reuniones Virtuales (5)
- Reuniones del Comité de Liderazgo Comunitario (2)
- Reunión(es) de Grupos Pequeños (1)

- Reunión(es) del Comité Consultivo (1)
- Reuniones/Eventos Liderados por CBOs (3)
- Panel de Control y Email del Proyecto
- Línea Directa del Proyecto

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

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

Infraestructura de Autopistas y Carreteras:

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

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

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

Mejoras en el Transporte Público:

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

Participación de la Comunidad y Transparencia:

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

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

Financiación y Asignación:

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

Seguridad y Protección:

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

Impacto en la Salud y el Medio Ambiente:

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

Transporte Activo y Espacios Verdes:

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

Problemas Sociales y de Equidad:

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

Implementación y Gestión del Proyecto:

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

Proyectos y Áreas de Enfoque Específicos:

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

Planificación Tecnológica y Futura:

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

Incorporación de las Perspectivas de los Jóvenes e Inclusividad:

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

3 CONDICIONES EXISTENTES Y PROYECCIONES FUTURAS

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

En enero de 2022, el equipo del proyecto presentó un video inicial sobre las condiciones existentes¹ ante el Comité Consultivo, el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC) y los Grupos de Trabajo, en el que se invitaba a debatir los datos y a hacer aportaciones sobre métricas adicionales que deberían añadirse al análisis, específicamente desde una perspectiva de equidad. Posteriormente, en junio de 2022, el equipo del proyecto produjo una presentación de las condiciones existentes de planificación equitativa del proyecto², que incorporó nuevas métricas basadas en los aportes de la comunidad y del Comité Consultivo, y aplicó las Comunidades de Enfoque de Equidad (EFC) de Metro como una superposición para identificar patrones y disparidades en las condiciones para las áreas de EFC y no EFC dentro del Corredor. Este capítulo recopila los hallazgos de ambos conjuntos de condiciones existentes, que fueron fundamentales para desarrollar la Visión, Metas y Principios Directivos del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA; la Lista de Estrategias, Proyectos y Programas Multimodales; los Criterios de Evaluación y Priorización; y las Recomendaciones de Financiamiento.

3.1 Área de Estudio del Corredor LB-ELA

Como se muestra en la **Figura 3-1** y **Figura 3-2**, el Área de Estudio del Corredor LB-ELA (a la que se hace referencia a lo largo de este capítulo como “el Área de Estudio” o “el Corredor”) incluye la extensión de 19 millas de la Interestatal 710 (I-710) desde la Ruta Estatal (SR) 60 en el ~~centro~~ Este de Los Angeles hasta su final sur en Long Beach, además de las principales carreteras principales paralelas y cruzadas, y la totalidad o parte de diecinueve ciudades y algunas partes no incorporadas del Condado de Los Angeles -que rodean la I-710. El límite occidental del Área de Estudio incluye partes de Alameda Street, Central Avenue, Wilmington Avenue y la Interestatal 110 (I-110). El límite oriental del Área de Estudio incluye segmentos de Garfield Avenue, Interestatal 5 (I-5), Lakewood Boulevard y Cherry Avenue. A principios de 2022, el Comité Consultivo adoptó los límites del Área de Estudio del Corredor LB-ELA. La amplitud del Área de Estudio le permite contener una importante infraestructura vial y ferroviaria de carga que complementa el movimiento de personas y bienes a lo largo de la I-710.

¹ [Punto N.º 2 de la Agenda - Condiciones Existentes del Corredor Sur de la I-710.mov \(dropbox.com\)](#)

² [Presentación de la Reunión N.º 4 del Grupo de Trabajo de Equidad- 6-30-22.pdf \(dropbox.com\)](#)

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

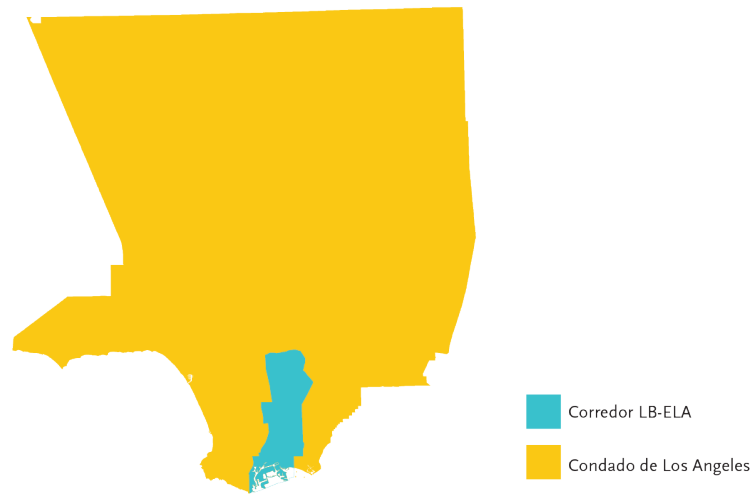
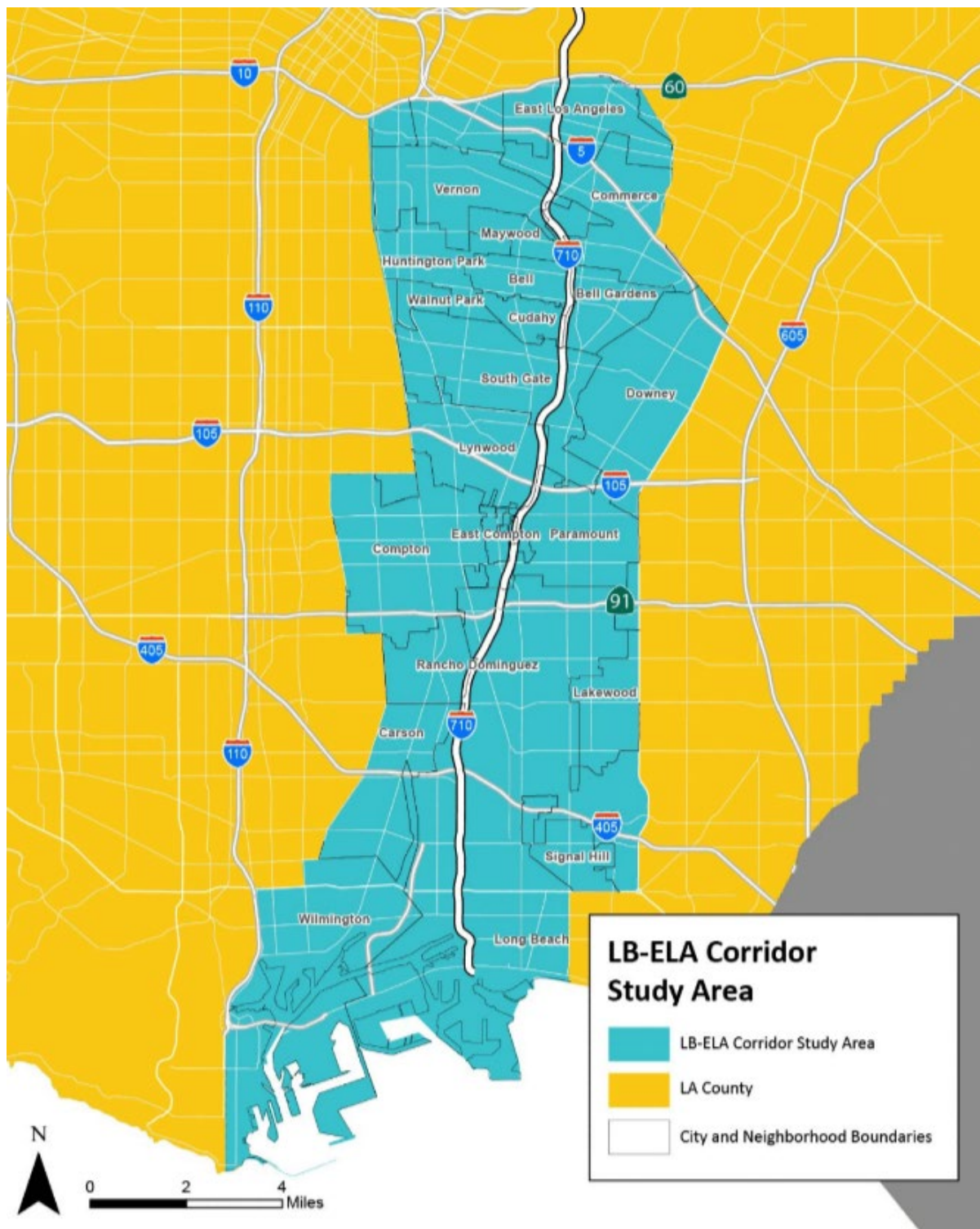


Figura 3-2. Área de Estudio del Corredor LB-ELA



Fuente: LA Metro, Caltrans, Los Angeles Times

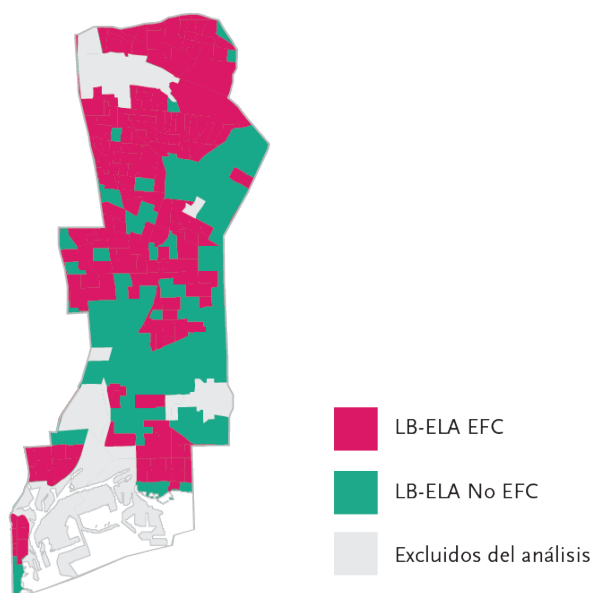
3.2 Características de la población

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

3.2.1 Descripción general de las Comunidades de Enfoque de Equidad

Metro define las EFC³ como secciones censales con mayores necesidades de transporte al considerar la concentración de tres criterios asociados con las barreras de movilidad: hogares de bajos ingresos que ganan menos de \$60,000 por año, residentes negros, indígenas o personas de color (BIPOC) y hogares sin acceso a un automóvil. ~~La evaluación de EFC clasifica todas las secciones censales en el condado de Los Angeles por nivel de necesidad en términos de acceso equitativo a las oportunidades.~~ El Índice de Necesidad de Equidad de Metro ([MENI](#)) ~~clasifica todas las zonas censales del condado de Los Angeles por nivel de necesidad en términos de acceso equitativo a oportunidades y clasifica coloca~~ las secciones censales en quintiles, con el 40 por ciento superior (categorías de Necesidad Alta y Necesidad Muy Alta) categorizado como EFC. Las personas que viven en estas secciones censales enfrentan más barreras de movilidad que las personas que viven en secciones censales que no pertenecen a las EFC. Alrededor de 842,650 residentes (73 por ciento de la población del Corredor LB-ELA) viven en un área de EFC. La **Figura 3-3** muestra la prevalencia de EFC en toda el Área de Estudio del corredor LB-ELA. Las áreas de baja población se excluyen del análisis de [MENI](#) y EFC, como el Puerto de Long Beach y el Puerto de Los Angeles, el Aeropuerto de Long Beach, los patios ferroviarios intermodales en Vernon y otras áreas fuertemente industrializadas.

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



³ [equity-focus-communities-overview.pdf \(dropbox.com\)](#)

Fuente: LA Metro

3.2.2 Características socioeconómicas y demográficas

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

3.2.2.1 Características socioeconómicas

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

El mapa del “Nivel de Pobreza” en la **Figura 3-4** **Figura 3-5** muestra que hay concentraciones de residentes por debajo del nivel de pobreza en toda el Área de Estudio, incluyendo Long Beach, Wilmington, Lynwood y gran parte de la parte norte del Área de Estudio. En general, el Área de Estudio tiene una tasa de pobreza del 18.3% en comparación con la tasa de pobreza del Condado del 15%. El nivel de pobreza es definido por la Oficina del Censo, que utiliza un conjunto de umbrales de ingresos que varían según el tamaño y la composición de la familia para determinar quién está en situación de pobreza. Si los ingresos de una familia están por debajo de ese umbral, se considera que esa familia y todos sus miembros están en situación de pobreza.

El mapa “Mayores de 65 años” en la **Figura 3-4** **Figura 3-6** muestra que las áreas con la mayor cantidad de personas mayores de 65 años incluyen Lakewood, Downey y partes de Long Beach. En general, las comunidades al oeste de la I-710 tienden a tener una población más joven que las del este. Como se muestra en la **Figura 3-5**, el Área de Estudio también tiene una mayor proporción de residentes menores de 10 años población más joven que la del condado de Los Ángeles en su conjunto.

El mapa “Porcentaje de personas con discapacidad” en la **Figura 3-4** **Figura 3-7** muestra tasas de discapacidad variadas en toda el Área de Estudio y que el Área de Estudio contiene una mayor proporción de personas con discapacidades que el Condado de Los Ángeles en su conjunto. En general, el Área de Estudio tiene una tasa de discapacidad del 8.5%, comparada con la tasa de discapacidad del Condado del 6%. La tasa de discapacidad varía a lo largo del Área de Estudio.

El mapa “Propiedad de automóviles” en la **Figura 3-4** **Figura 3-8** muestra las tasas más altas de hogares sin vehículos (Zero Vehicle Households, ZVH) ubicadas en las zonas censales de Long Beach, el este de Los Ángeles, Huntington Park, South Gate, Lynwood y Compton. que el Área de Estudio tiene más hogares sin vehículos que el Condado en su conjunto, excepto aquellos hogares en el centro de Long

Beach. La parte norte del Área de Estudio tiene tasas de propiedad de automóviles más bajas. En general, el área de estudio tiene una tasa ZVH promedio del 3.8%, en comparación con la tasa ZVH del condado del 2.9%.

Los datos del censo demuestran las disparidades existentes en los resultados entre los grupos demográficos del Corredor, como el ingreso promedio per cápita de \$33,870 para los residentes blancos no hispanos en comparación con \$18,297 para los residentes hispanos o latinos.⁴ Debido al tamaño del Área de Estudio y a la amplia gama de conjuntos de datos relevantes, no fue posible desglosar todos los datos relacionados con las condiciones ambientales, la infraestructura o los servicios por raza/etnia o niveles de ingresos. Sin embargo, las EFC de Metro se aplicaron como un filtro de superposición y geoprocusamiento para documentar las disparidades en las áreas con las concentraciones más altas de hogares de bajos ingresos, residentes BIPOC y la proporción de hogares sin acceso a un vehículo.

⁴ Datos del Censo de las EE. UU., Hallazgos por raza: Blancos no hispanos (\$33,870), asiáticos (\$29,904), negros/afroamericanos (\$25,120), otro (\$18,540), latino/hispano (\$18,297).

Figura 3-4. Características Socioeconómicas de los Residentes del Área de Estudio

Figura 3-4. Ingreso medio familiar

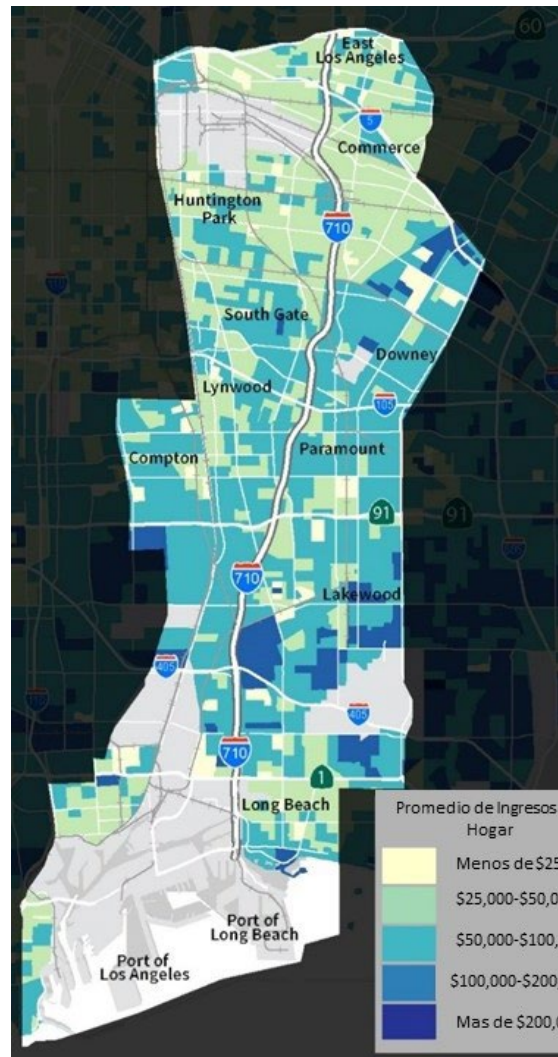


Figura 3-5. Nivel de pobreza

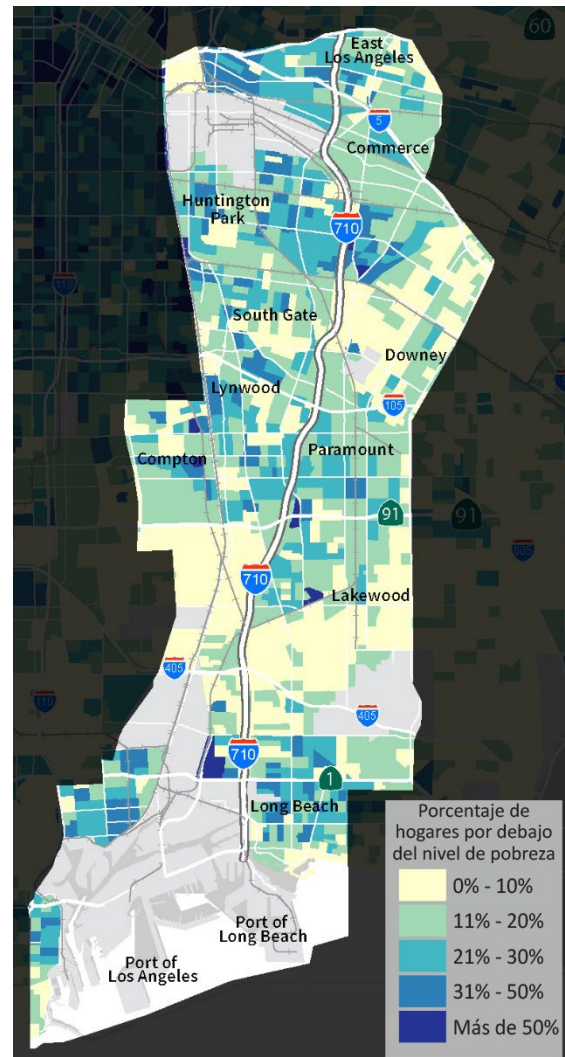


Figura 3-6. Mayores de 65 años

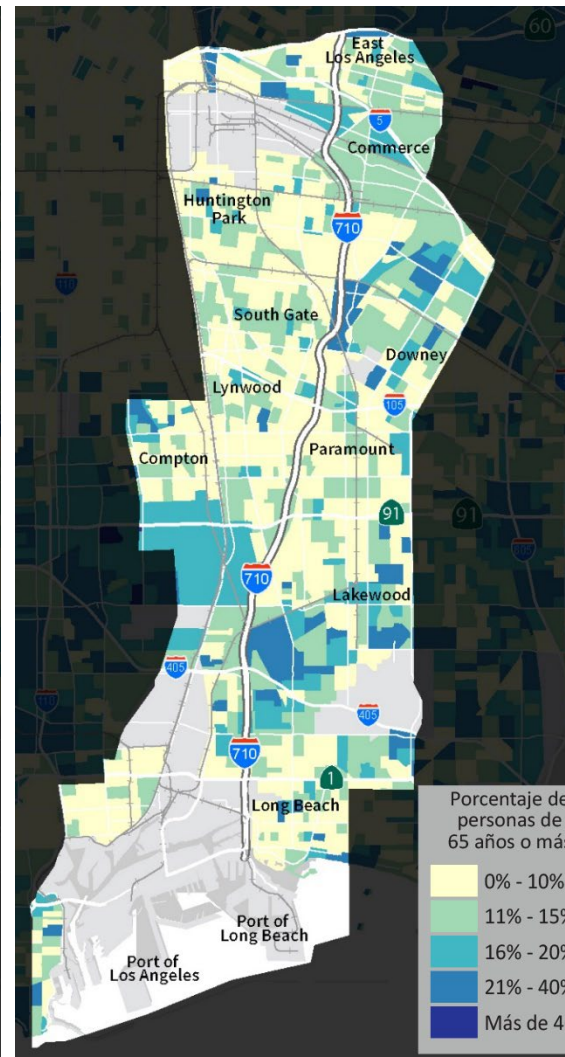


Figura 3-7. Porcentaje de personas con discapacidad

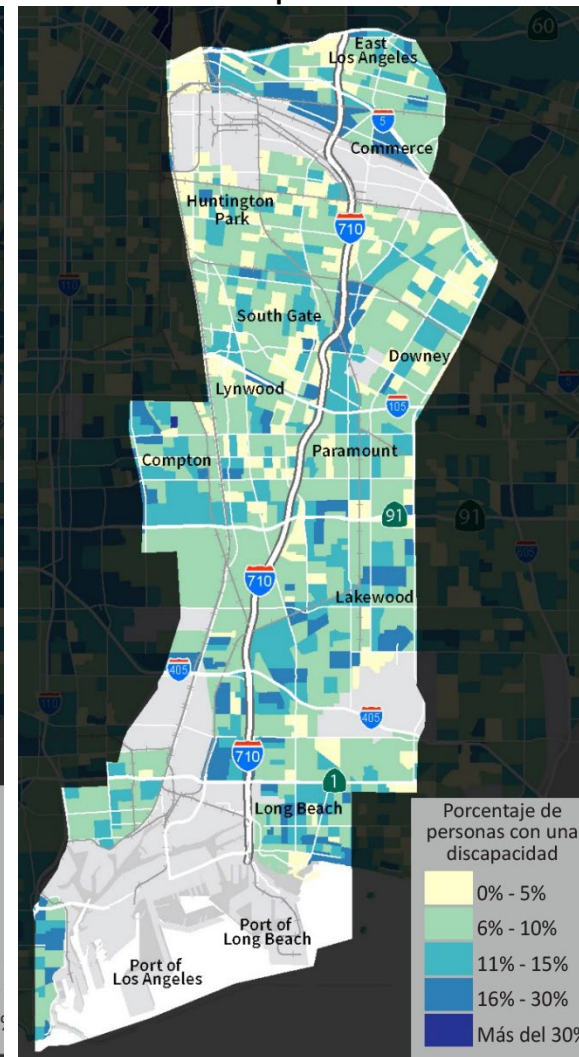
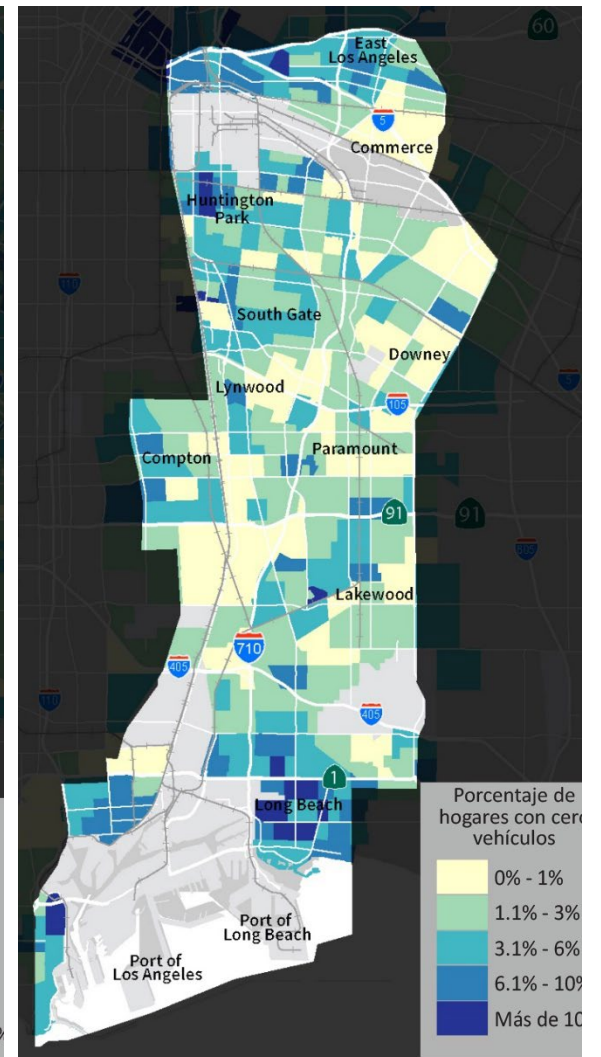
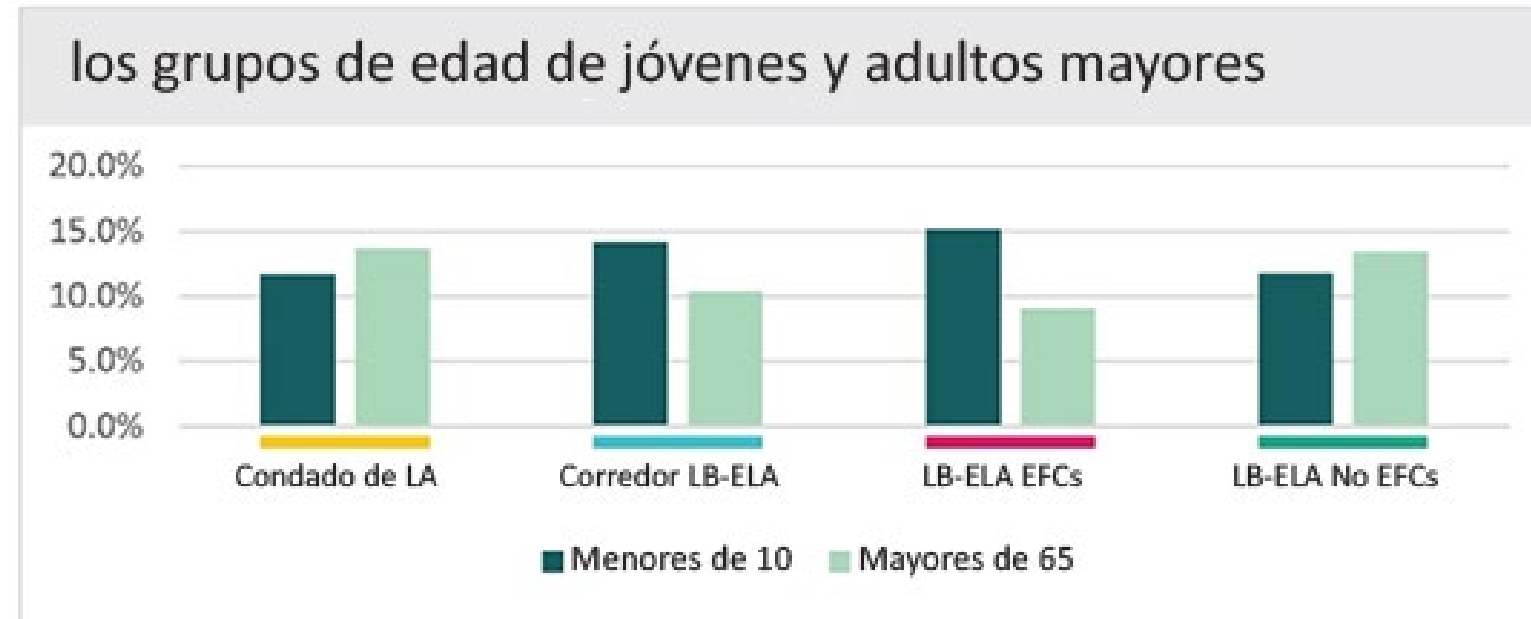


Figura 3-8. Propiedad de automóviles



Fuente: 2015-2019 American Community Survey

Figura 3-59. Comparación de los grupos de edad de jóvenes y adultos mayores



Fuente: LA Metro, 2015-2019 American Community Survey

3.2.2.2 Raza y etnia

Las Figuras 3-10, 3-11, 3-12 y 3-13 3-6 muestra el desglose de la población por raza y etnia en el Área de Estudio. Estos mapas utilizan datos y categorías de la Oficina del Censo de los Estados Unidos, por lo que es importante reconocer que estas categorías no capturan la gama completa de identidades representadas en el Área de Estudio, ni la terminología preferida con la que se identifican algunas comunidades e individuos. Los residentes que se identifican como hispanos o latinos son la población más prevalente dentro del Área de Estudio (77 por ciento de la población del Corredor). Wilmington, el centro de Long Beach y las áreas generalmente al norte de la SR 91 incluyen una mayor densidad de residentes que se identifican como hispanos o latinos. Los residentes que se identifican como asiáticos son los menos prevalentes en el Área de Estudio, con las concentraciones más altas de residentes asiáticos ubicadas al sur de la SR 91 y dentro de West Long Beach. Los residentes que se identifican como blancos generalmente se concentran en áreas de Lakewood, Long Beach y en la parte norte del Área de Estudio cerca del centro de Los Angeles. Los residentes que se identifican como negros o afroamericanos generalmente se concentran al sur de la Interestatal 105 (I-105), específicamente alrededor de las áreas de Compton y Lynwood. Como se indica en la Figura 3-714, el Área de Estudio tiene un porcentaje mucho más alto de residentes hispanos o latinos, y un porcentaje más bajo de residentes blancos y asiáticos, que el condado de Los Angeles en su conjunto. La mayoría de los vecindarios dentro del Área de Estudio contienen más del 80 por ciento de los residentes que se identifican con una raza que no sea blanca.

Figura 3-6. Composición racial y étnica del Área de Estudio

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

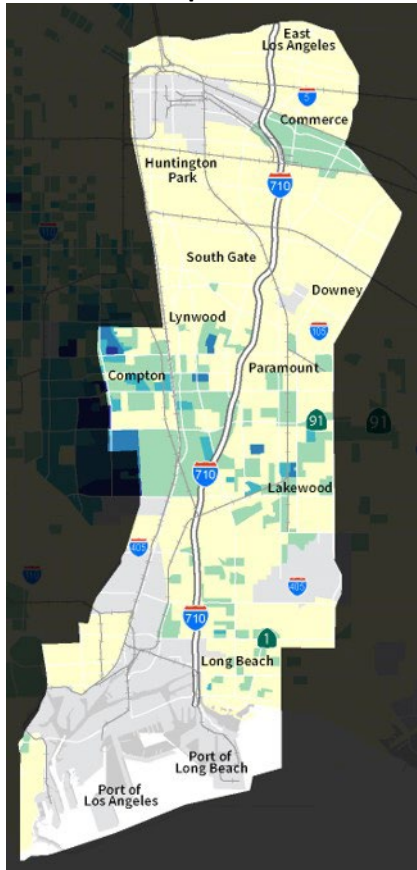


Figura 3-11. Solo asiáticos, no hispanos

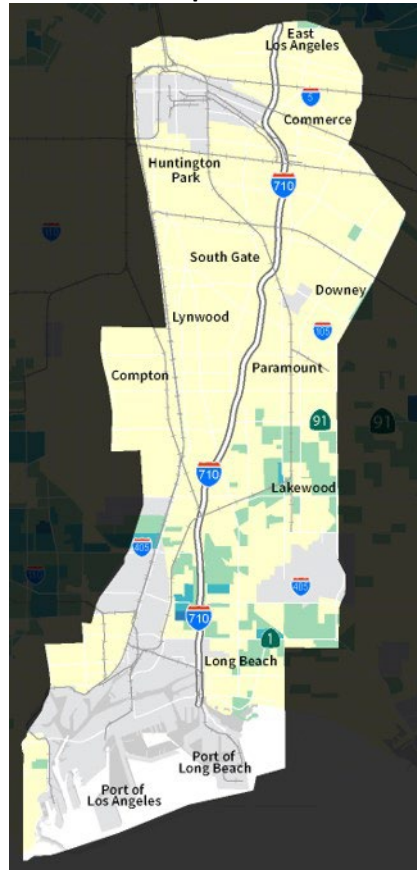


Figura 3-12. Hispanos o latinos

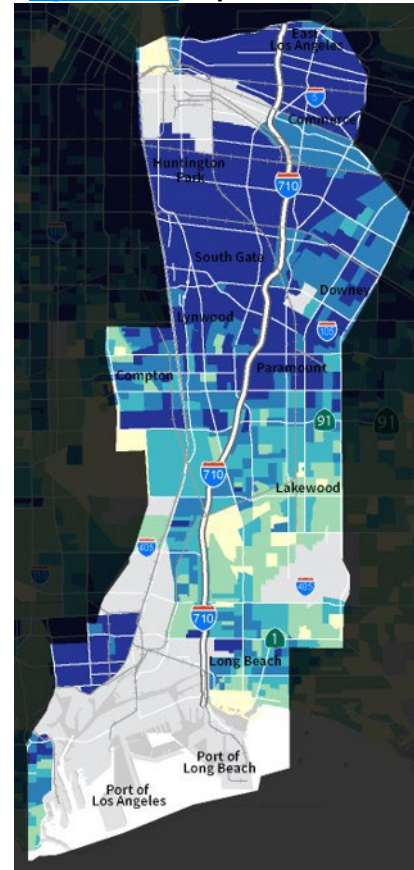
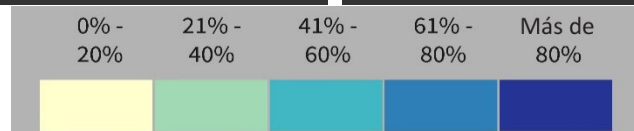
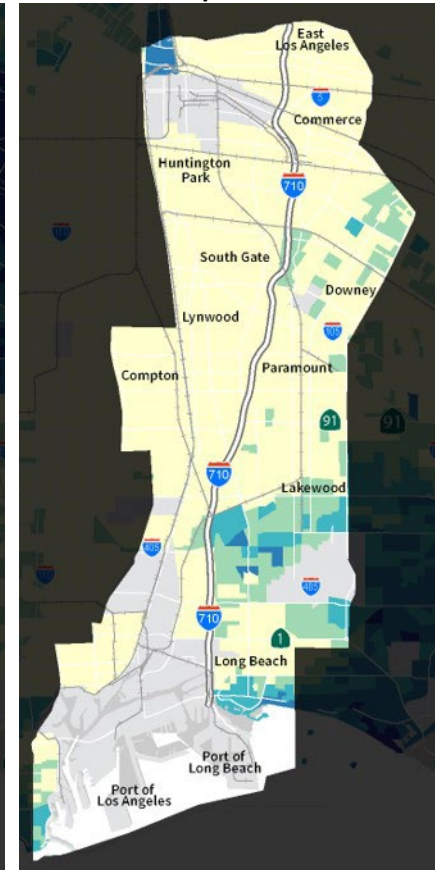
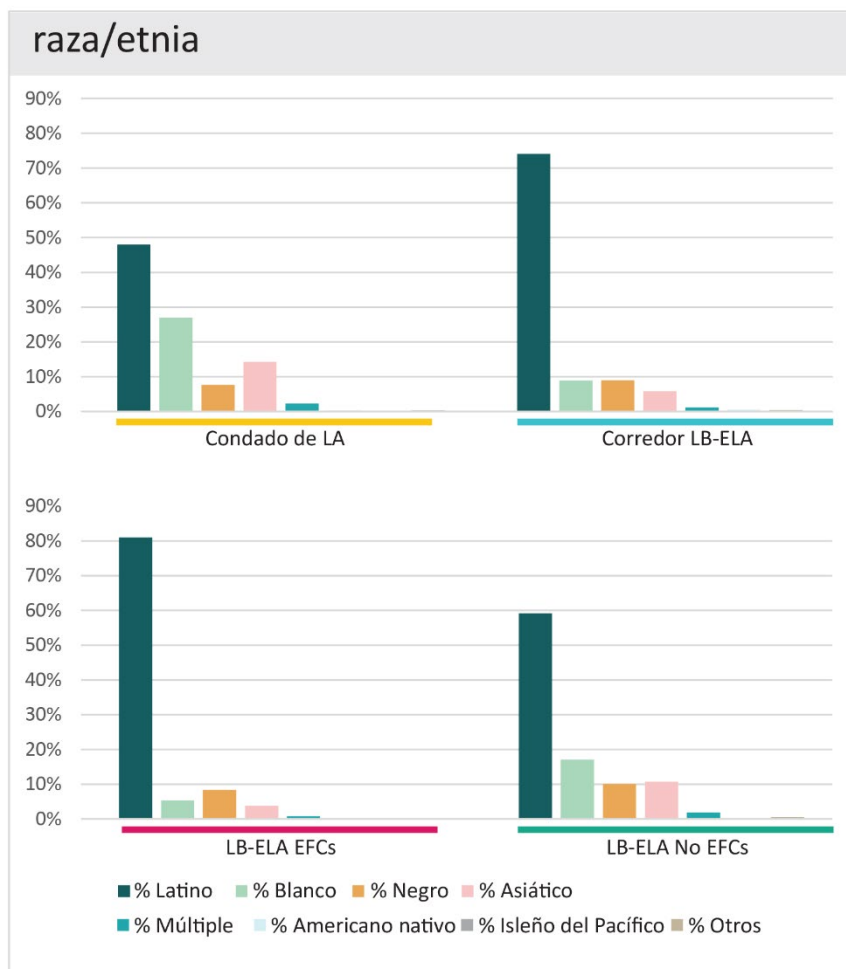


Figura 3-13. Solo blancos, no hispanos



Fuente: 2015-2019 American Community Survey

|
=

Figura 3-714. Comparación de raza y etnia


Fuente: LA Metro, 2015-2019 American Community Survey

3.2.2.3 Densidad de población y empleo

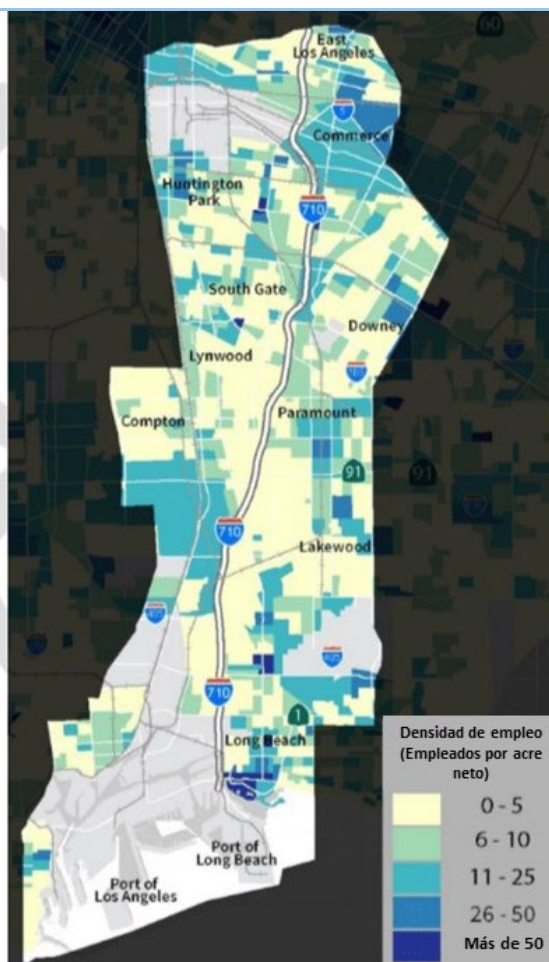
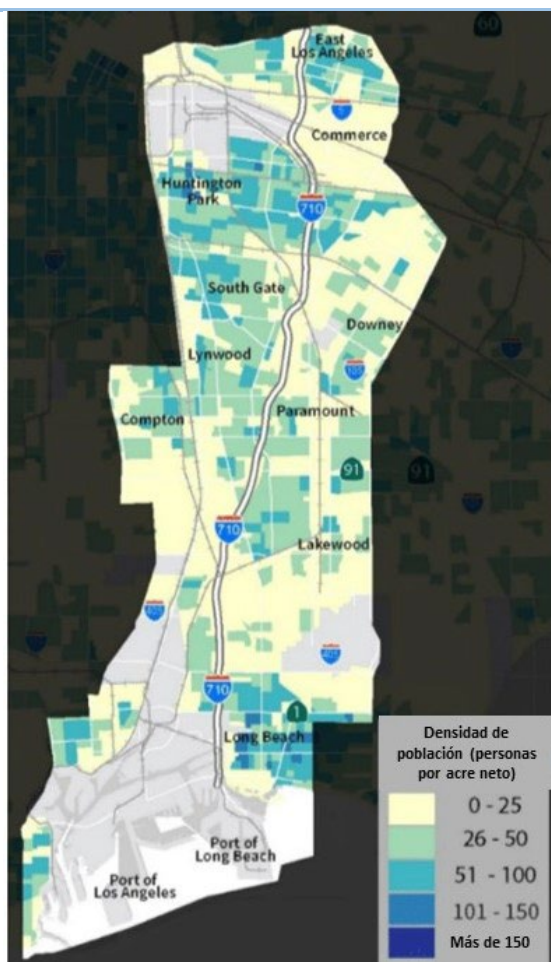
Como se muestra en la [Figura 3-815 y 3-16](#), la parte norte del Área de Estudio y el centro de Long Beach tienen las densidades de población más altas, con áreas dispersas de alta densidad en lugares como Lynwood, Paramount, North Long Beach y Wilmington. Alrededor del 11 por ciento de los empleos en el condado de Los Angeles (0.5 millones) están dentro de esos límites. En términos de densidad de empleo, los focos de áreas con mayor densidad de empleo incluyen el centro de Long Beach, el este de Los Angeles, la ciudad de Commerce, Carson/Dominguez Hills, al oeste de la I-710 entre la SR 91 y la Interestatal 405 (I-405), y las cercanías del aeropuerto de Long Beach.

Figura 3-8. Densidad de población y densidad de empleo en el Área de Estudio

Figura 3-15. Densidad de población

empleo

Figura 3-16. Densidad de



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

3.2.2.4 Ocupación

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

Las Figuras 3-17 a 3-20 ~~La Figura 3-9~~ muestran la distribución de las diferentes categorías de trabajo en el Área de Estudio. Las categorías de trabajo se basan en el Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte (NAICS) e incluyen “comercial”, “industrial”, “servicios profesionales, científicos y técnicos” y “otros servicios”.⁵ Los “trabajos comerciales” incluyen el comercio al por mayor, el comercio al por menor, las artes, el entretenimiento y las recreaciones, y los servicios de alojamiento y comida. Los “trabajos industriales” incluyen la construcción, la fabricación, el transporte y el almacenamiento, y los servicios públicos. Los “servicios profesionales, científicos y técnicos” incluyen finanzas y seguros, bienes raíces, servicios educativos y empleos de atención médica y asistencia social. “Otros servicios” incluyen reparaciones, actividades religiosas, concesión de subvenciones, defensa, lavandería, cuidado personal, cuidado de la muerte y otros servicios personales.

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

⁵ [Sistema de Clasificación Industrial de América del Norte, 2022](#)

Figura 3-9. Categorías de trabajo del Área de Estudio

Figura 3-17. Trabajos comerciales



Figura 3-18. Trabajos industriales

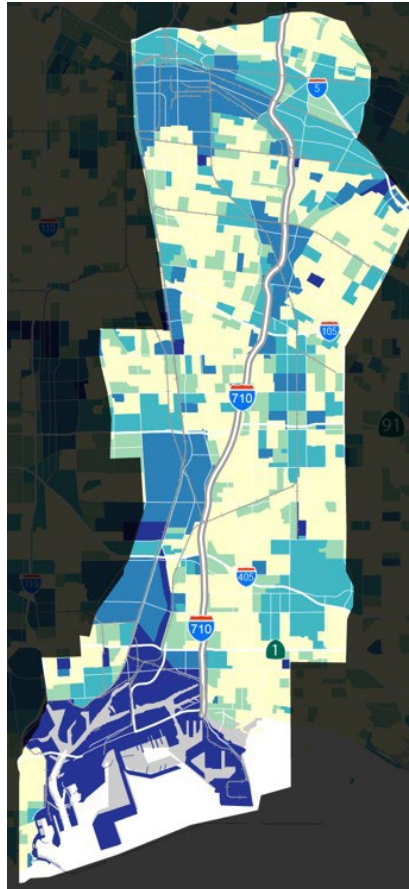
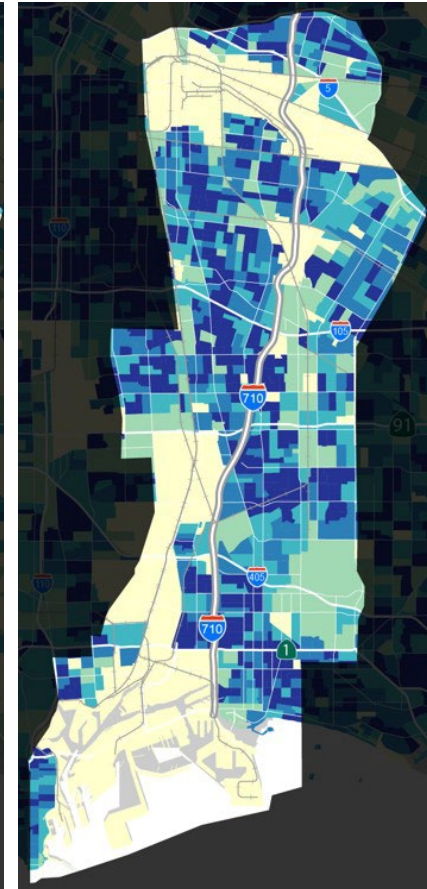


Figura 3-19. Servicios profesionales, científicos y técnicos



Figura 3-20. Otros trabajos de servicios

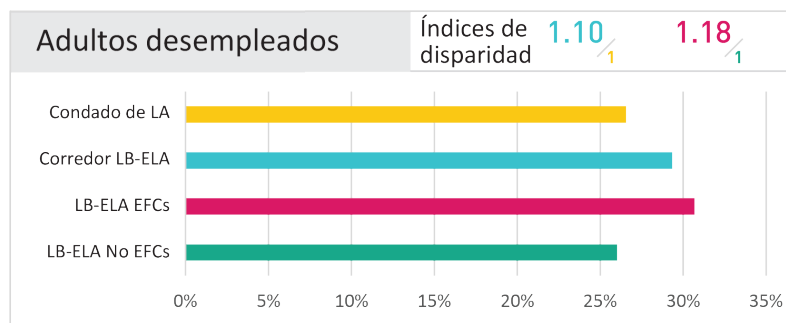


Fuente: Dinámicas Longitudinales Empleador-Vivienda 2019 (LEHD)

3.2.2.5 Tasa de desempleo

A pesar de su importancia para la economía regional, el Corredor tiene un porcentaje promedio ligeramente más bajo de la fuerza laboral que está empleada (71 por ciento) que el Condado de Los Angeles (74 por ciento), con una mayoría de las tasas de empleo más bajas del Corredor (tan bajas como 49 por ciento) asociadas con las EFC.⁶ Como se muestra en la **Figura 3-21**, las altas tasas de desempleo parecen reflejar áreas con tasas de logro educativo más bajas, como Compton, Lynwood, Huntington Park y el este de Los Angeles. En la **Figura 3-22**, los datos de ACS indican que las personas en el Corredor y las EFC experimentan disparidades moderadas en las tasas de desempleo en comparación con el Condado y las que no son EFC, respectivamente. La discrepancia entre la importancia económica regional del Corredor y sus resultados de empleo local es una de las principales preocupaciones planteadas por las comunidades del Corredor. Metro se compromete a asegurar que los residentes del Corredor estén bien posicionados para beneficiarse de las oportunidades económicas generadas por los proyectos y programas dentro del Plan de Inversión. El Plan de Inversión tiene un potencial significativo para crear, expandir y aumentar el acceso a oportunidades de empleo para los residentes del Corredor al catalizar nuevos proyectos de infraestructura que brindan empleos de alta calidad a través de la construcción y la operación, mejorar las opciones de viaje para conectar a los residentes con centros de empleo, escuelas e instituciones vocacionales, y apoyar políticas y programas comunitarios que promueven el desarrollo económico y laboral local.

Figura 3-21, Comparación de las tasas de desempleo

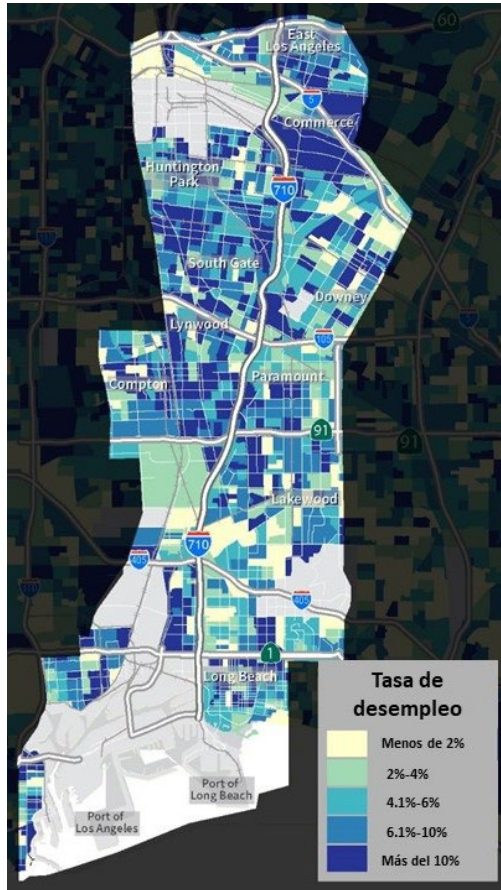


Fuente: LA Metro, 2015-2019 American Community Survey

⁶ Este de Los Ángeles, Commerce, Compton, East Compton, Long Beach, Wilmington y San Pedro.

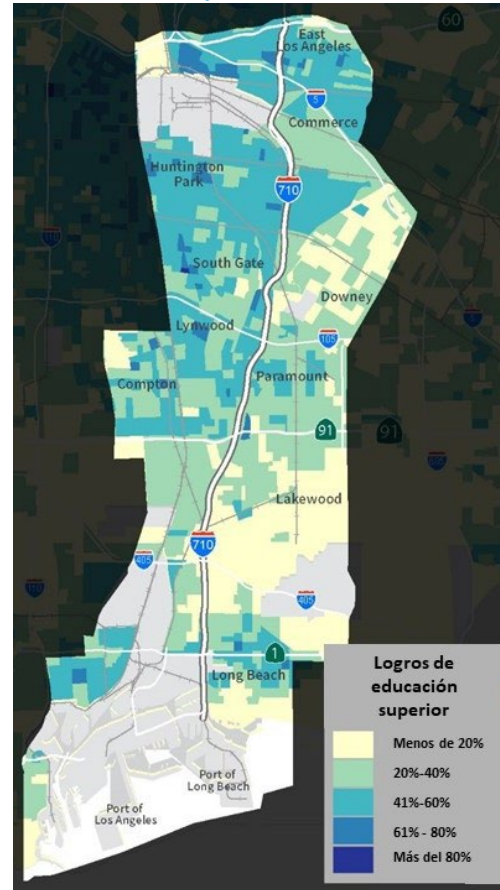
Figura 3-11. Tasa de desempleo y factores relacionados

Figura 3-22. Tasa de desempleo



Fuente: 2015-2019 American Community Survey

Figura 3-32. Individuos sin título de escuela secundaria o superior



3.2.2.6 Indicadores de la carga de la vivienda

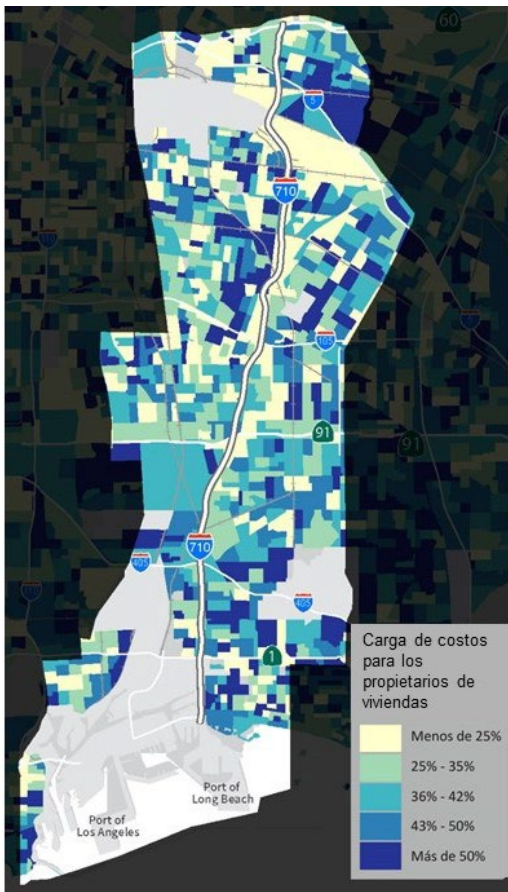
La carga de la vivienda para los inquilinos se define como el porcentaje de inquilinos dentro de un grupo de bloque censal que gastan más del 30 por ciento de sus ingresos familiares en renta cada mes. Como se muestra en el mapa de Carga de Costos del Inquilino en la [Figura 3-24](#) [Figura 3-12](#), en ciertas áreas, como el centro de la ciudad y el centro de Long Beach, las altas tasas de carga de la renta reflejan el alto costo de vida y los mercados de alquiler competitivos en ubicaciones urbanizadas con una alta población de inquilinos. En el Área de Estudio del Corredor LB-ELA, también podemos ver altas cargas de inquilinos en centros de actividad comercial con mayores restricciones en las existencias de viviendas de alquiler. Es importante tener en cuenta que las altas tasas de carga de costos de los inquilinos en áreas predominantemente industriales probablemente reflejen poblaciones muy pequeñas dentro de esas grandes áreas de bloques censales.

La carga de la vivienda para los propietarios se define de manera similar a la de los inquilinos, pero utilizando los pagos de la hipoteca en lugar de la renta. Como se muestra en el mapa de Carga de Costos del Propietario de Vivienda en la [Figura 3-12](#) [Figura 3-25](#), las altas tasas de carga de costos para los propietarios de viviendas no parecen seguir un patrón geográfico claro, pero generalmente aparecen en áreas residenciales de baja densidad.

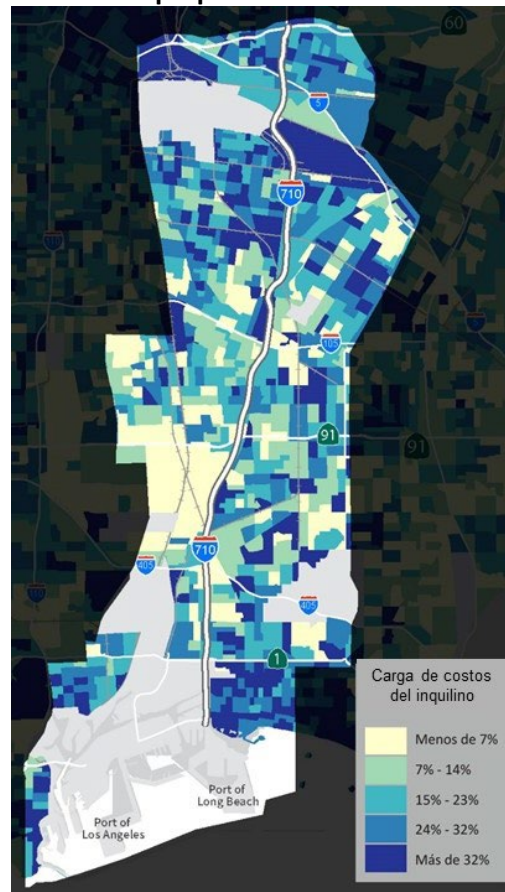
El cuadro comparativo de la carga de la vivienda en la [Figura 3-13](#) [Figura 3-26](#) indica una notable disparidad en la proporción de hogares de bajos ingresos con problemas de vivienda en las EFC (27 [por ciento%](#)) en comparación con los que no lo son en el Corredor (19 [por ciento%](#)).⁷

[Figura 3-12. Indicadores de Carga de la Vivienda](#)

[Figura 3-24. Carga de costos del inquilino](#)



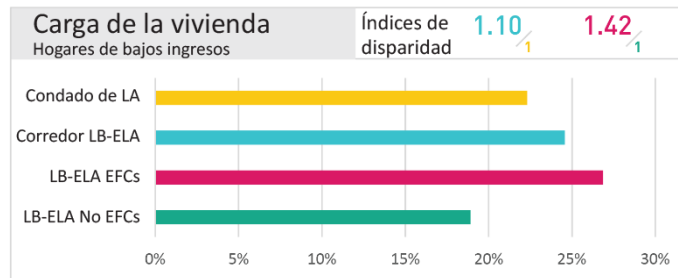
[Figura 3-25. Carga de costos para los propietarios de viviendas](#)



Fuente: 2015-2019 American Community Survey

⁷ Datos de las estimaciones de 5 años de la 2015-2019 American Community Survey

Figura 3-1326. Comparación de la carga de la vivienda



Fuente: LA Metro, 2015-2019 American Community Survey

3.3 Impactos en la comunidad

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

3.3.1 Calidad del aire y condiciones medio ambientales

3.3.1.1 Material ~~particulado~~particulado

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

Las PM_{2.5} son pequeñas partículas que tienen menos de 2.5 micras de diámetro. Respirar contaminación por partículas puede ser perjudicial para la salud. Varios estudios han evaluado la relación entre las PM_{2.5} y el consiguiente riesgo de aparición y muerte por cáncer de pulmón. Sus hallazgos han indicado que las PM_{2.5} pueden ser un factor de riesgo para el cáncer de pulmón. Un estudio basado en datos prospectivos de cohortes recopilados por la Sociedad Americana Contra El Cáncer⁸ declaró que la exposición prolongada a PM_{2.5} afectaba significativamente a la supervivencia, con cada aumento de 10 microgramos por metro cúbico (µg/m³) asociado con un aumento de aproximadamente el 8 por ciento en el riesgo de muerte por cáncer de pulmón. Los niveles de PM_{2.5} se mide en µg/m³. Niveles superiores a 12 µg/m³ exceden el estándar federal para PM_{2.5}. La [Figura 3-14](#) [Figura 3-27](#) muestra que las concentraciones más altas de PM_{2.5} ocurren en las porciones media y norte del Área de Estudio.

⁸ Pope CA 3rd, Burnett RT, Thun MJ, Calle EE, Krewski D, Ito K, Thurston GD. Cáncer de pulmón, mortalidad cardiopulmonar y exposición a largo plazo a la contaminación atmosférica por partículas finas. JAMA. 2002; 287(9):1132–41.

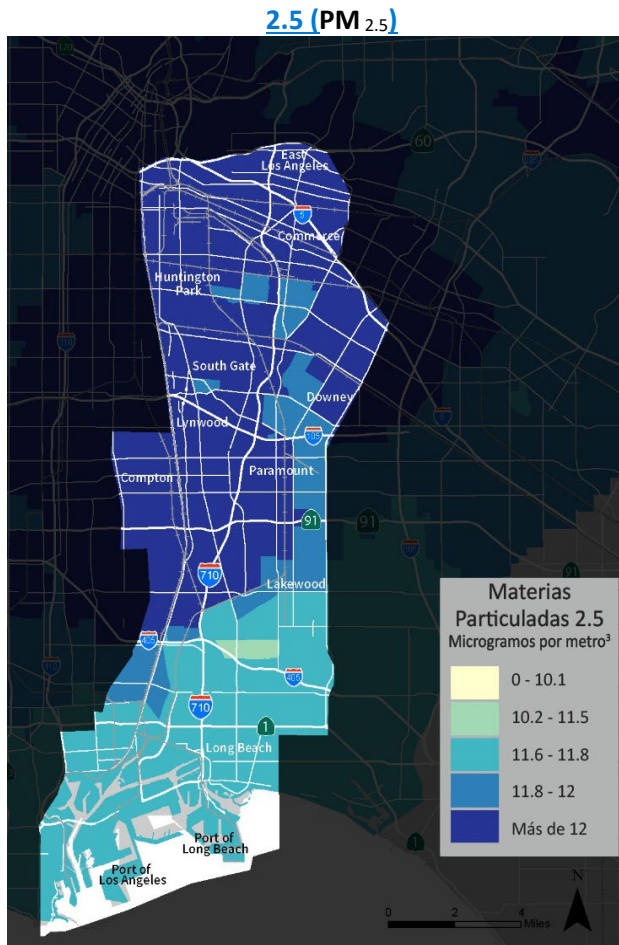
El DPM proviene de los gases de escape de camiones, autobuses, trenes, barcos y otros equipos con motores diésel. El mapa DPM en la [Figura 3-14](#) [Figura 3-28](#) muestra toneladas de DPM emitidas por año por fuentes móviles y fijas en las partes pobladas cercanas de cada distrito censal. Las concentraciones de DPM ocurren en toda el Área de Estudio, incluso alrededor de los puertos, el sur de Long Beach, cerca del cruce de la I-710/SR 91, a lo largo de la I-710 y en la parte norte del Área de Estudio.

La [Figura 3-15](#) [Figura 3-29](#) muestra ligeras disparidades en $PM_{2.5}$ frente a las EFC del Corredor y del Corredor, pero sugiere que las principales variaciones en $PM_{2.5}$ generalmente ocurren a una escala regional mayor.

La [Figura 3-16](#) [Figura 3-30](#) muestra que la contaminación por DPM es una disparidad crítica en la calidad del aire que afecta al Corredor y a las EFC del Corredor.

Figura 3-14. Partículas

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



Fuente: CalEnviroScreen 4.0

Figura 3-28. Material particulado diésel (DPM)

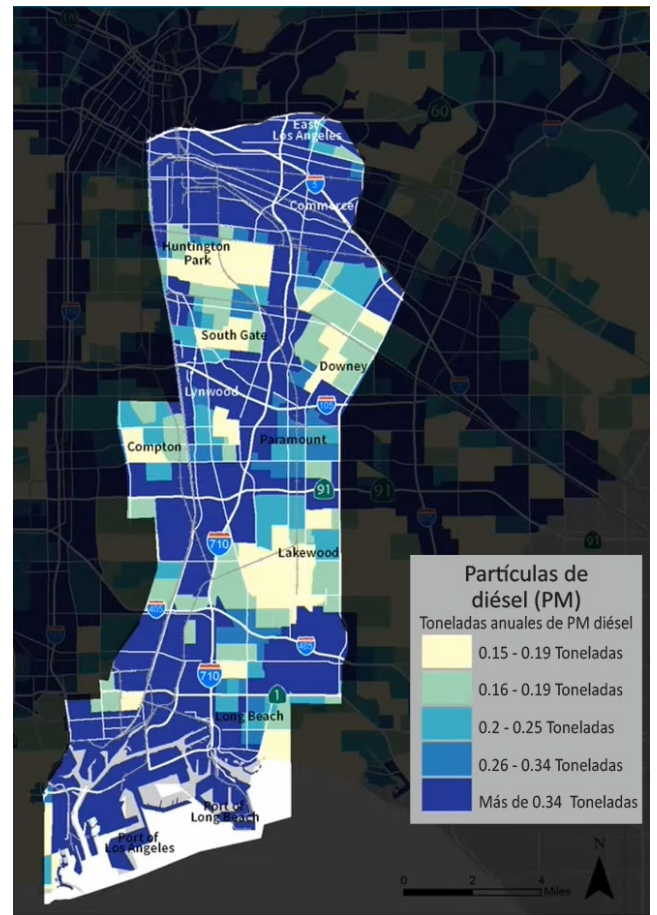
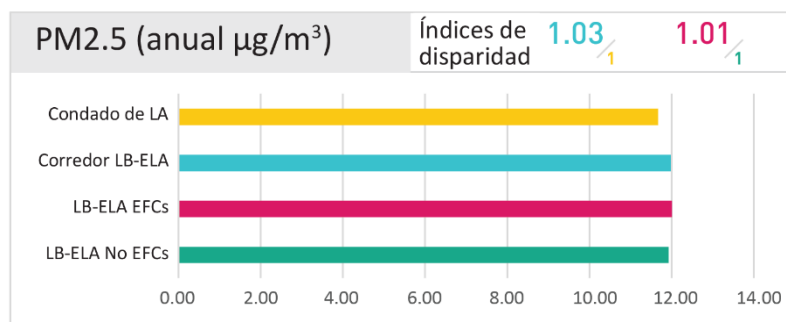
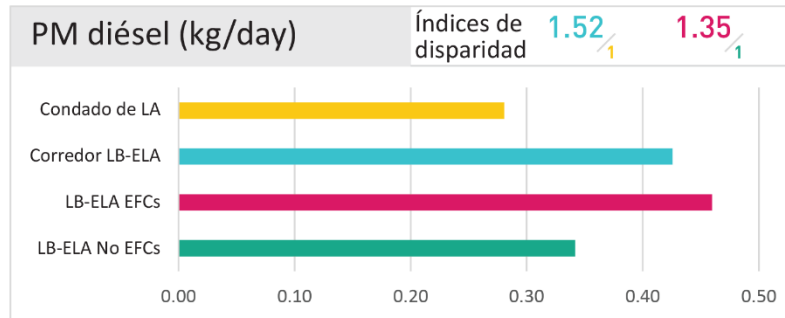


Figura 3-1529. Comparación de material particulado 2.5



Fuente: LA Metro, CalEnviroScreen 4.0

Figura 3-1630. Comparación de material particulado diésel



Fuente: LA Metro, CalEnviroScreen 4.0

3.3.1.2 Indicadores medio ambientales

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

“Dosel arbóreo” se refiere a la capa de hojas, ramas y tallos de los árboles que proporcionan cobertura arbórea al suelo cuando se ven desde arriba. Un dosel de árboles robusto puede ayudar a reducir las temperaturas y la contaminación del aire, proporcionar sombra, mejorar la estética del vecindario, mejorar el valor de las propiedades y atraer a residentes/negocios. El mapa muestra el porcentaje ponderado por población del área del distrito censal con dosel arbóreo (el porcentaje de tierra cubierta por dosel arbóreo, ponderado por personas por acre). El Corredor LB-ELA tiene muchas áreas que carecen de dosel arbóreo. Las áreas con menos del 3 por ciento de la población cubierta por dosel arbóreo están dispersas por todas partes, incluyendo Commerce, Vernon y partes de Compton, Paramount y Long Beach. Las áreas con un mayor porcentaje de la población cubierta por dosel arbóreo (7 a 10 por ciento) también están dispersas por todas partes, incluidos los vecindarios dentro y alrededor de Lakewood, South Gate y Long Beach. Como se muestra en la [Figura 3-31](#), el Corredor y las EFC enfrentan disparidades en la cobertura del dosel arbóreo. El dosel arbóreo promedio en el condado de Los Angeles es del 5.5 por ciento, en comparación con el 4.2 por ciento en el Corredor. En las áreas de EFC dentro del Área de Estudio, el dosel arbóreo es ligeramente más bajo, con un 4.1 por ciento, en comparación con las que no son EFC, con un 4.6 por ciento.⁹

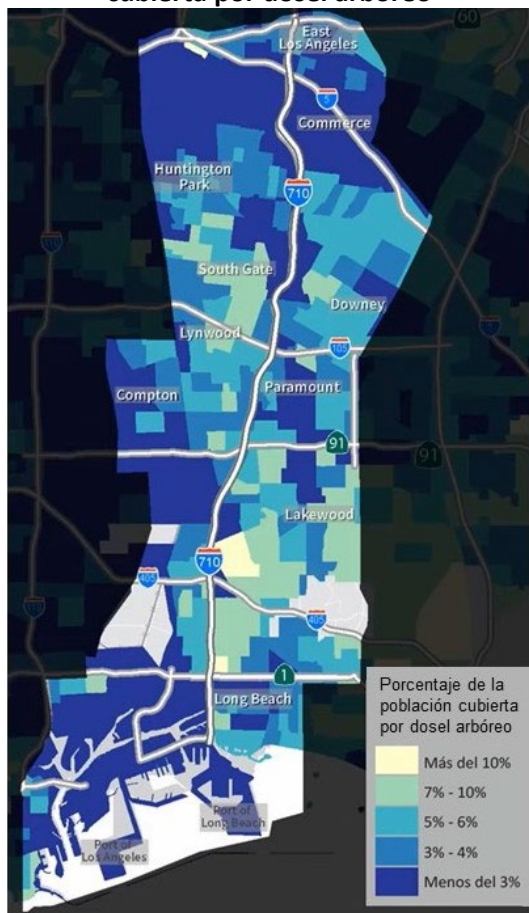
Las islas de calor se crean por una combinación de superficies que absorben el calor, actividades generadoras de calor y la ausencia de vegetación, típicamente asociadas con áreas altamente urbanizadas. La puntuación del índice mide el UHIE calculando la diferencia de temperatura entre las zonas urbanas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

⁹ CDPH/Base de Datos Nacional de Cobertura del Suelo, a la que se accede a través del Índice de Lugares Saludables de California

aire más cálido. A una escala más localizada, la falta de dosel arbóreo y de cobertura vegetal del suelo también puede contribuir al UHIE.

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

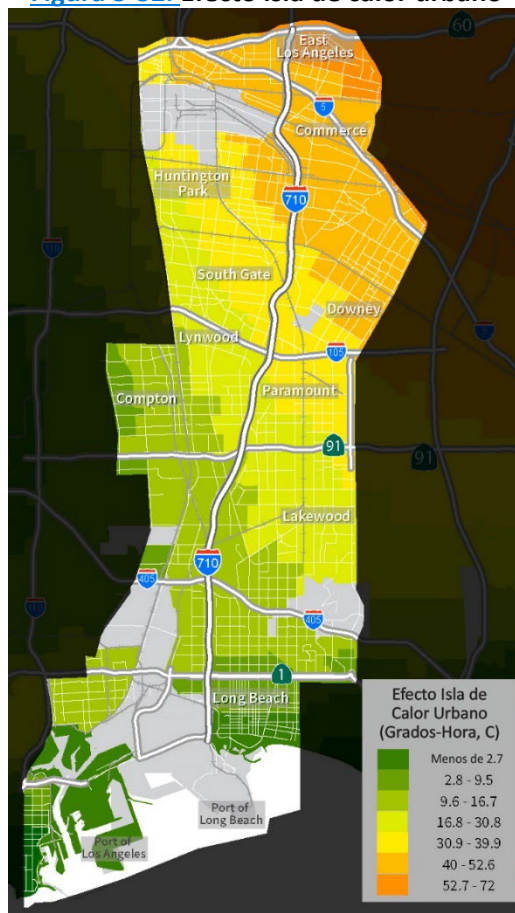
Figura 3-31. Porcentaje de la población cubierta por dosel arbóreo



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

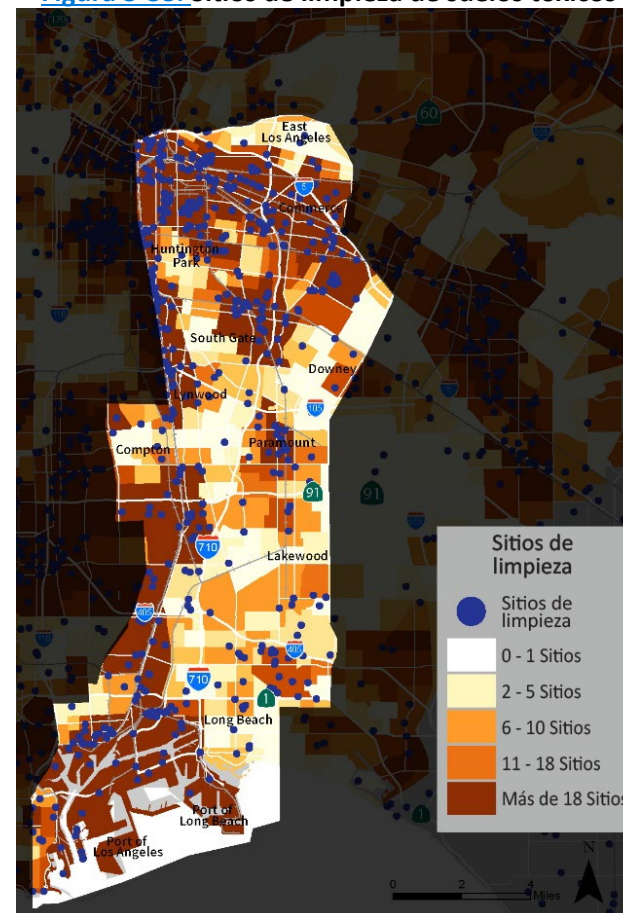
Figura 3-17. Indicadores medio ambientales

Figura 3-32. Efecto isla de calor urbano



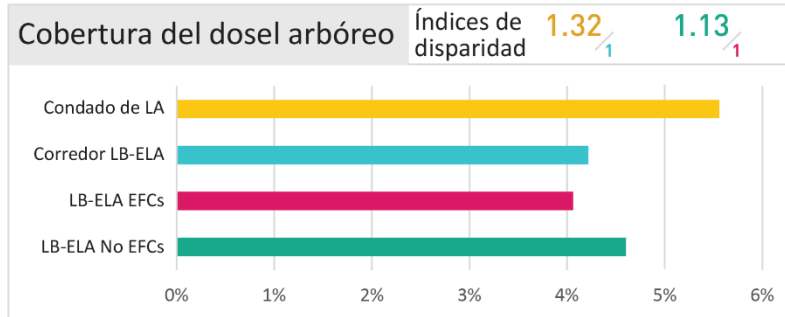
Fuente: CalEPA

Figura 3-33. Sitios de limpieza de suelos tóxicos



Fuente: Base de datos de sitios de limpieza de EnviroStor

Figura 3-1834. Comparación de la cobertura del dosel arbóreo



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

3.3.2 Resultados de salud

Las comunidades dentro del Corredor LB-ELA enfrentan disparidades significativas en la salud, que han sido constantemente resaltadas por el Comité Consultivo, el Grupo de Trabajo, el CLC y los miembros de la comunidad a lo largo del proceso de planificación del Comité Consultivo, y están documentadas por herramientas de evaluación de la salud y la justicia ambiental como CalEnviroScreen, el Índice de Lugares Saludables de California, el Explorador del Índice de Justicia Medio Ambiental del Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades, y una serie de estudios relacionados con la contaminación vehicular y los resultados de salud en torno a la I-710 y en toda la región^{10,11,12,13}. El análisis de esta sección destaca cómo los indicadores clave impactan a las comunidades a lo largo del Corredor y examina las disparidades que enfrentan el Corredor y las EFC.

3.3.2.1 Indicadores de salud

La “tasa de asma” se puede medir estimando el número de visitas a la sala de emergencias por asma por cada 10,000 personas. La [Figura 3-20](#) [Figura 3-35](#) muestra que se pueden encontrar altas tasas de incidentes de asma en toda el Área de Estudio, particularmente al sur de la I-105, y en Vernon y desde el este de Los Angeles al norte. La [Figura 3-19](#) [Figura 3-36](#) muestra que existe una disparidad sustancial en las tasas de hospitalización por asma cuando se compara el Corredor con el Condado de Los Angeles.

El “riesgo de cáncer” se expresa como el número de casos adicionales de cáncer que ocurren a lo largo de una vida de 70 años por cada millón de personas expuestas a contaminantes tóxicos del aire. La [Figura 3-20](#) [Figura 3-37](#) muestra el mayor riesgo de cáncer en las áreas de POLB y el centro de Long Beach y el riesgo más bajo en la parte centro-oriental del Área de Estudio.

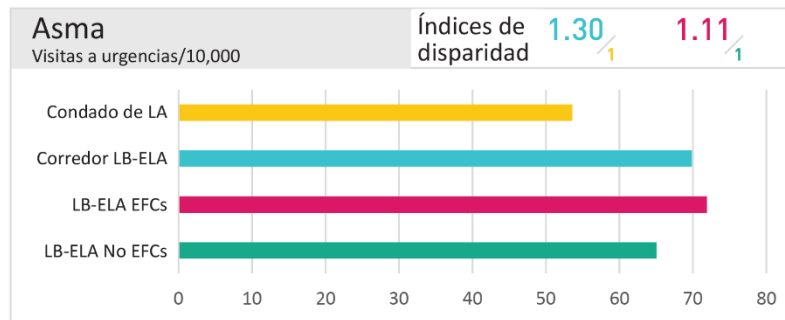
¹⁰ <https://humanimpact.org/wp-content/uploads/2017/09/HIA-I710-Air-Quality-Plan.pdf>

¹¹ <https://la.myneighborhooddata.org/2019/09/community-health-in-the-710-corridor/>

¹² https://www.metrotrans.org/assets/research/psr-20-19_boeing_final-report_v2.pdf

¹³ https://www.metrotrans.org/assets/research/psr-18-sp91_giuliano_final-report.pdf

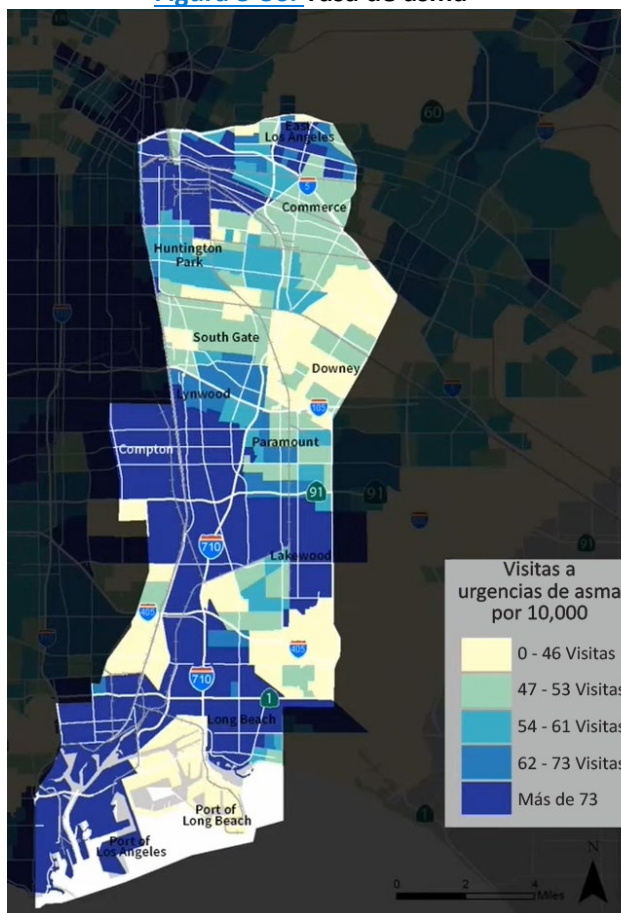
Figura 3-1935. Comparación de asma



Fuente: LA Metro, CalEnviroScreen 4.0

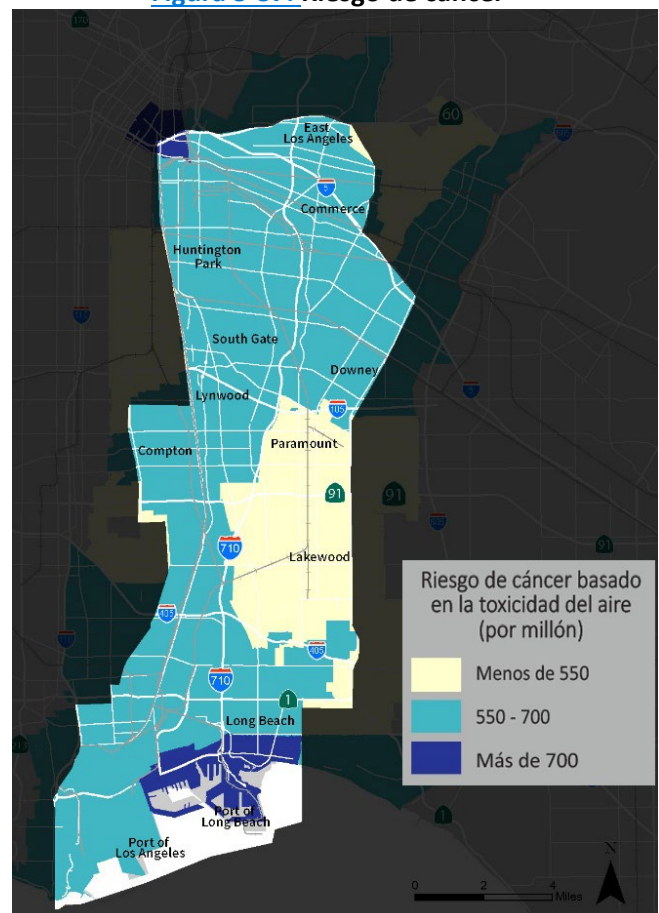
Figura 3-20. Indicadores de salud

Figura 3-36. Tasa de asma



Fuente: CalEnviroScreen 4.0

Figura 3-37. Riesgo de cáncer



Fuente: Estudio de Exposición a Múltiples Tóxicos del Aire V

3.3.3 Seguridad

3.3.3.1 Accidentes de bicicletas y peatones

El mapa de “Ubicación y gravedad de los accidentes de bicicletas o peatones” en la [Figura 3-21-Figura 3-38](#) muestra que el centro de Long Beach tiene una alta concentración de accidentes con ciclistas o peatones involucrados. Otras áreas con concentraciones de accidentes de bicicletas y peatones incluyen partes de Lakewood/North Long Beach, Carson, Compton, East Los Angeles, Wilmington y la parte noroeste del Área de Estudio.

El mapa de “Accidentes de bicicletas o peatones, muertes y lesiones graves” en la [Figura 3-21-Figura 3-39](#) muestra la ubicación de las lesiones graves y las muertes en el Área de Estudio. Al igual que en el total de accidentes de bicicletas y peatones, las concentraciones más altas de accidentes con una muerte o lesiones graves ocurren en el centro de Long Beach, Carson, Compton, Lakewood, la parte noroeste del Área de Estudio y el Este de Los Angeles.

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

Figura 3-21. Accidentes de bicicletas y peatones

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

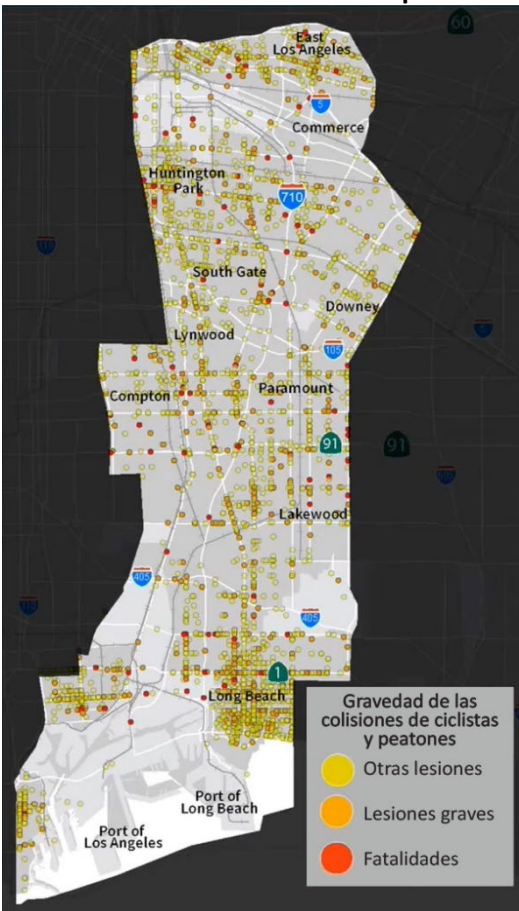
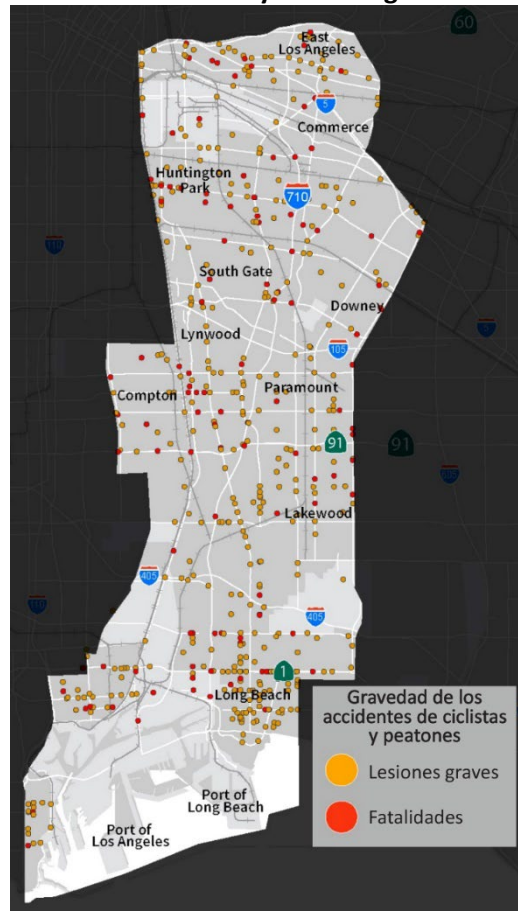


Figura 3-39. Accidentes de bicicletas o peatones, muertes y lesiones graves



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

3.3.3.2 Accidentes de camiones

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

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

3.3.3.3 Todos los accidentes

Las ~~Figura 3-23~~ [Figuras 3-40, 3-41 y 3-42](#) muestran la ubicación y la gravedad de todos los accidentes en el Área de Estudio, incluidos los que se producen en la I-710. Mirando todos los accidentes, incluidos los accidentes de vehículos, ciclistas y peatones, la parte norte del Área de Estudio y el centro de Long Beach tienen la mayor concentración de accidentes.

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

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

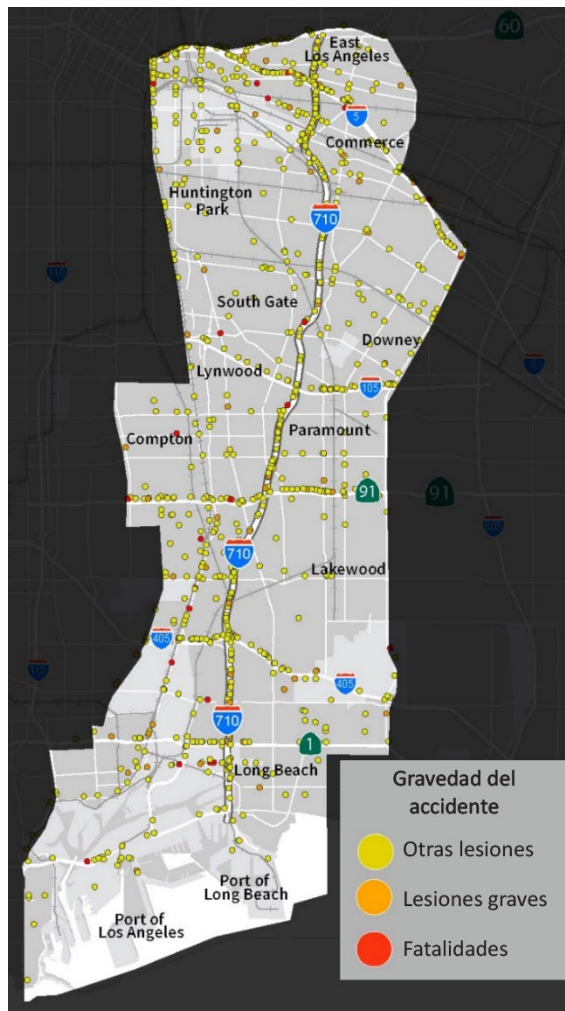


Figura 3-41. Concentraciones de accidentes de camiones

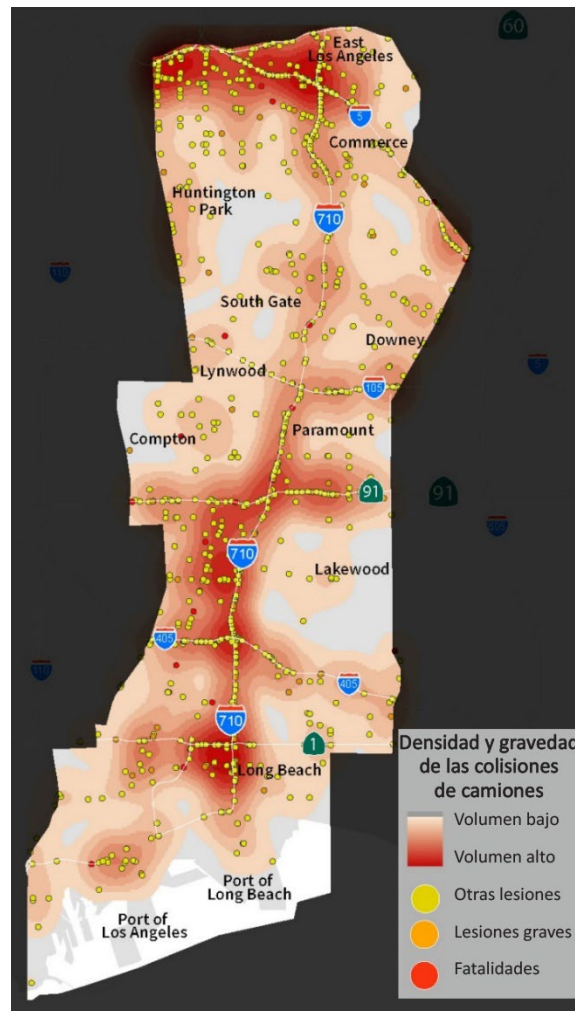
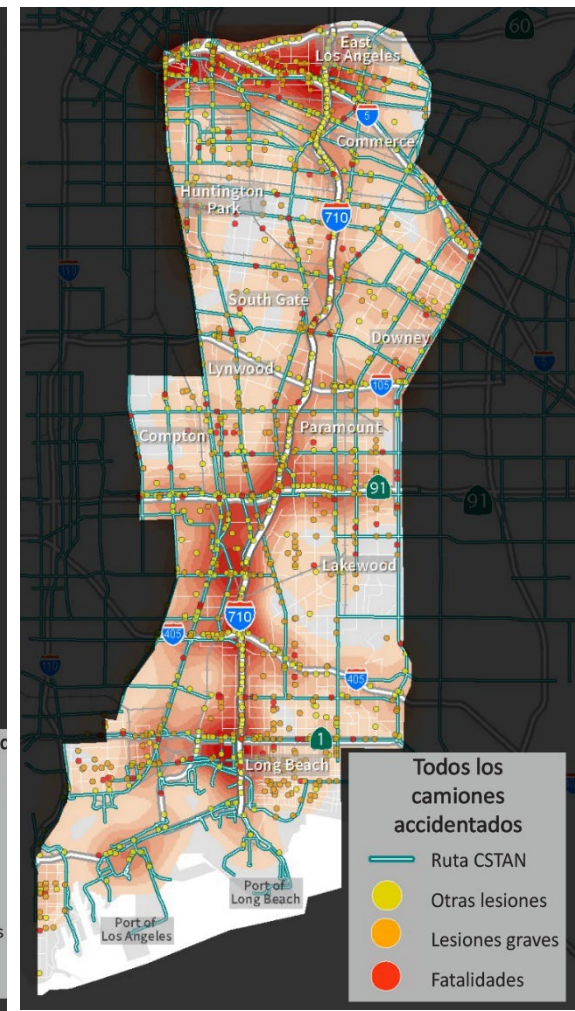


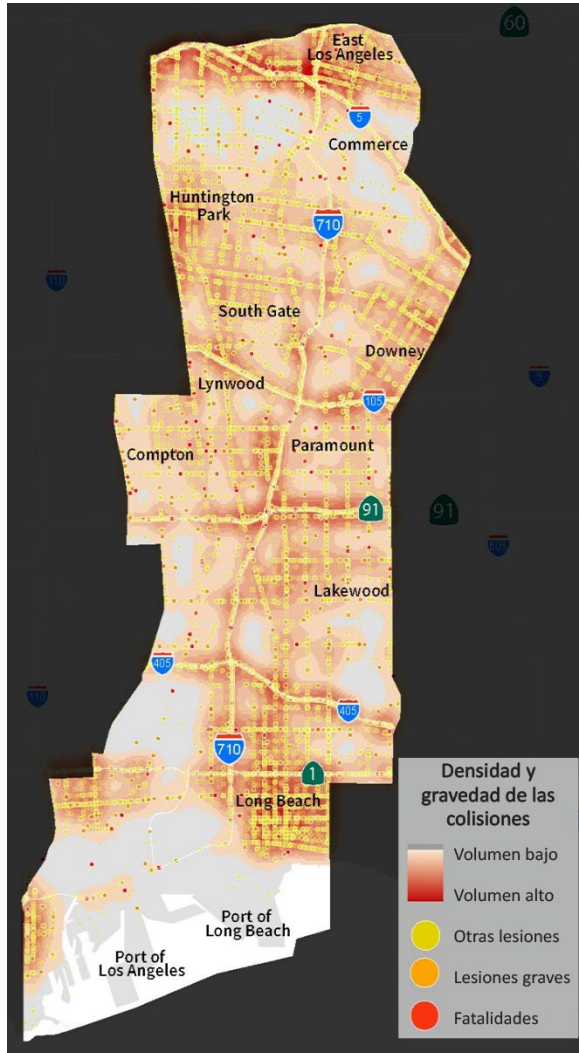
Figura 3-42. Accidentes de camiones con CSTAN



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

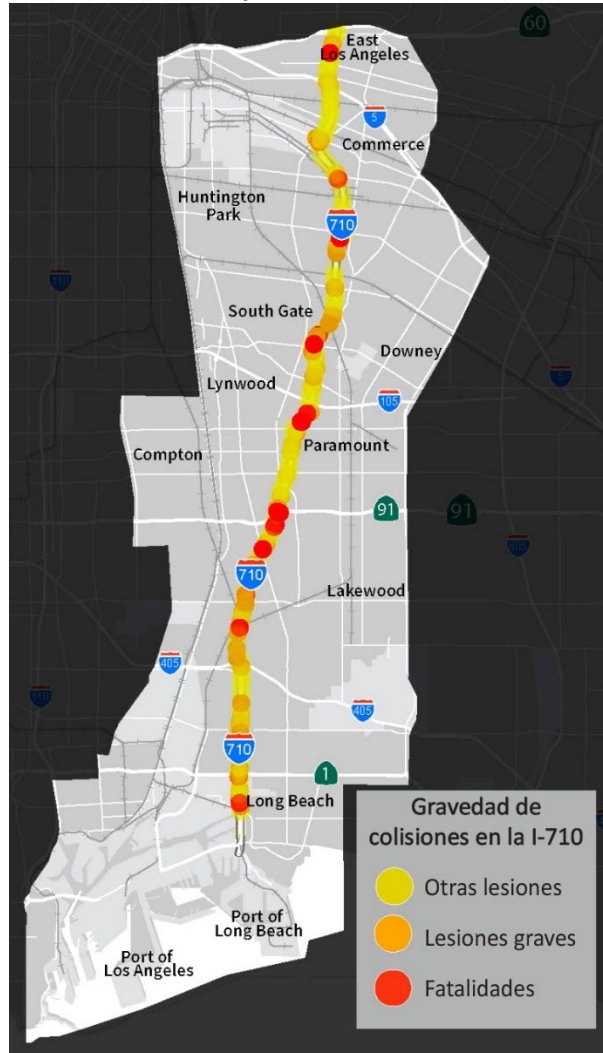
Figura 3-23. Todos los accidentes en el Área de Estudio

Figura 3-43. Todos los accidentes



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

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



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

3.3.4 Acceso a los recursos

El acceso a los recursos se mide mediante cinco indicadores en esta sección: “Falta de acceso a parques”, “Falta de acceso a supermercados”, “Área con transporte público de alta calidad (HQTA)”, “Acceso al río de Los Angeles” y “Acceso a escuelas públicas” (ver [Figura 3-24](#) a [Figuras 3-45 a 3-49](#)).

3.3.4.1 Falta de acceso parques

El acceso a parques se define como el porcentaje de la población que vive a una distancia caminable ($\frac{1}{2}$ milla) de un parque, playa o espacio abierto de 1 acre o más. Tener parques cerca puede fomentar la

actividad física, reducir las enfermedades crónicas, mejorar la salud mental y fomentar la conexión con la comunidad. Las áreas con el porcentaje más bajo de la población con acceso a parques incluyen vecindarios dentro y alrededor de Huntington Park, South Gate, Downey, Paramount, Compton y Long Beach. Grandes porciones del resto de las Áreas de Estudio tienen un mayor porcentaje de la población con acceso a parques, incluyendo vecindarios como Commerce, Compton, Lakewood y Long Beach.

3.3.4.2 Falta de acceso a supermercados

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

3.3.4.3 Áreas con transporte público de alta calidad (2045)

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

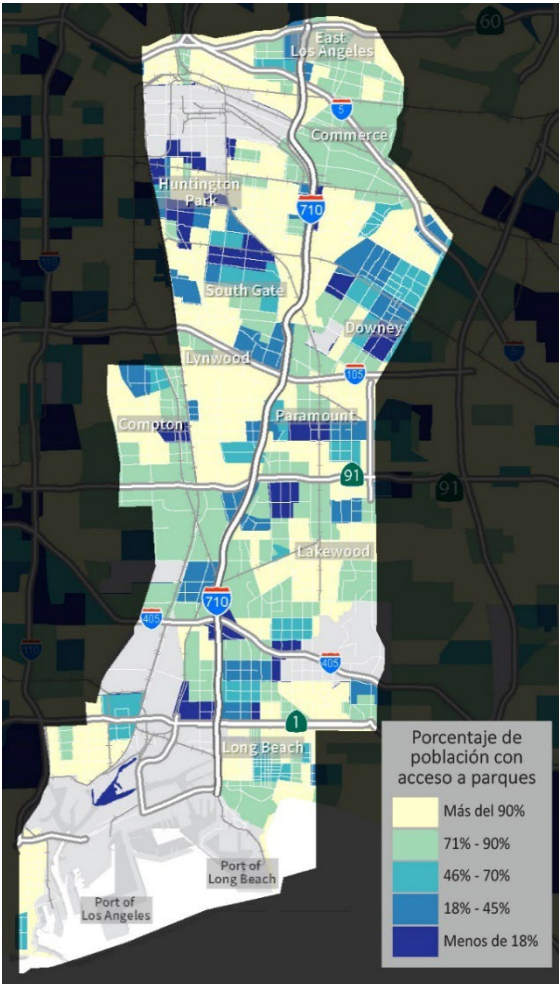
3.3.4.4 Acceso al río de Los Angeles

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

3.3.4.5 Acceso a escuelas

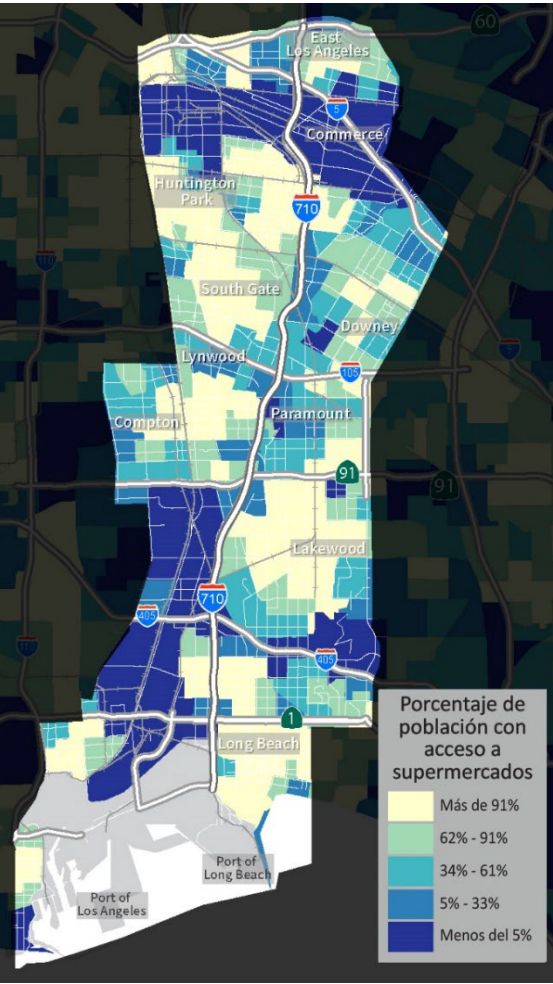
El acceso a escuelas se define como la distancia de menos de ½ milla de una escuela. Las áreas industriales en el Área de Estudio no incluyen centros escolares. Casi todos los residentes en el Área de Estudio residen a menos de ½ milla de una escuela pública.

Figura 3-45. Falta de acceso a parques



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

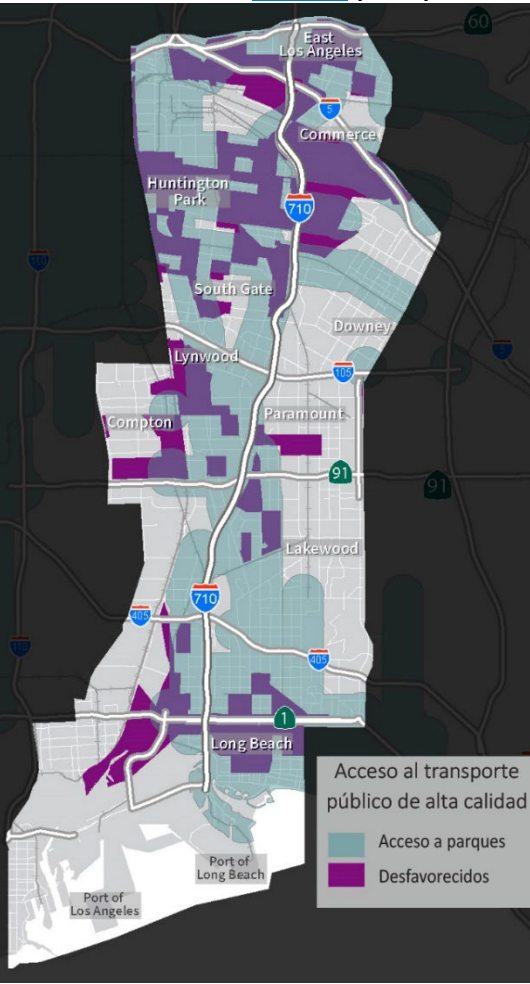
Figura 3-46. Falta de acceso a supermercados



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

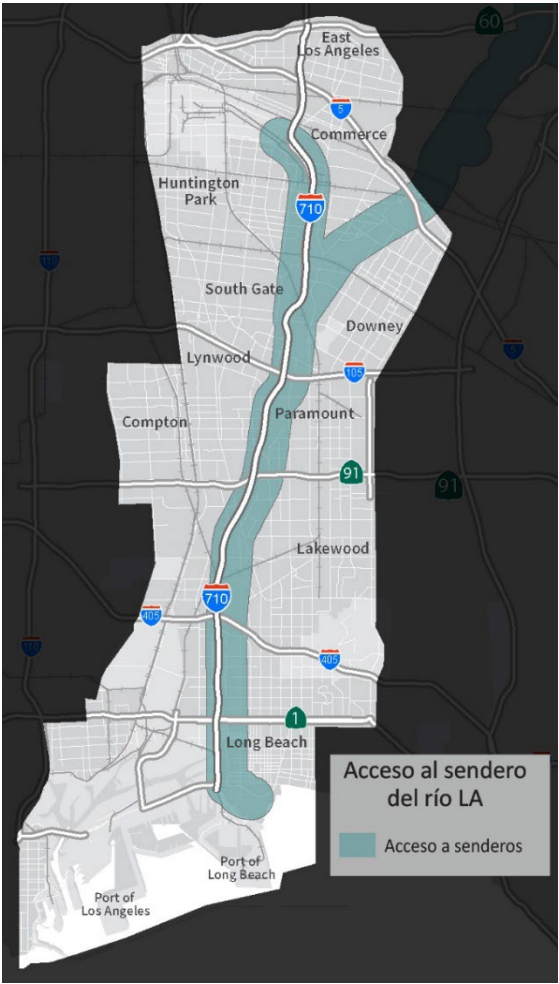
Figura 3-24. Acceso a recursos

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



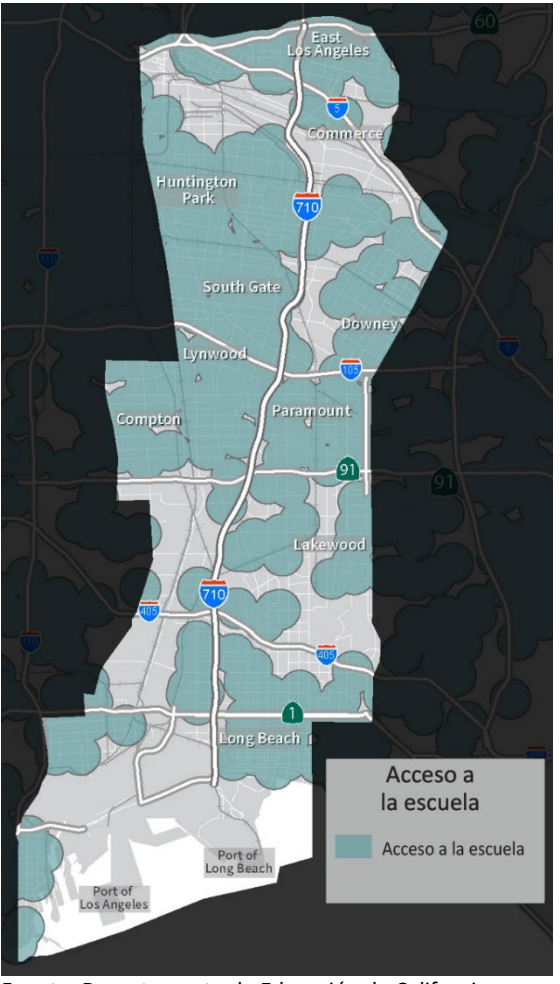
Fuente: Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG)

Figura 3-48. Acceso al río de Los Angeles



Fuente: LA Metro

Figura 3-49. Acceso a escuelas públicas

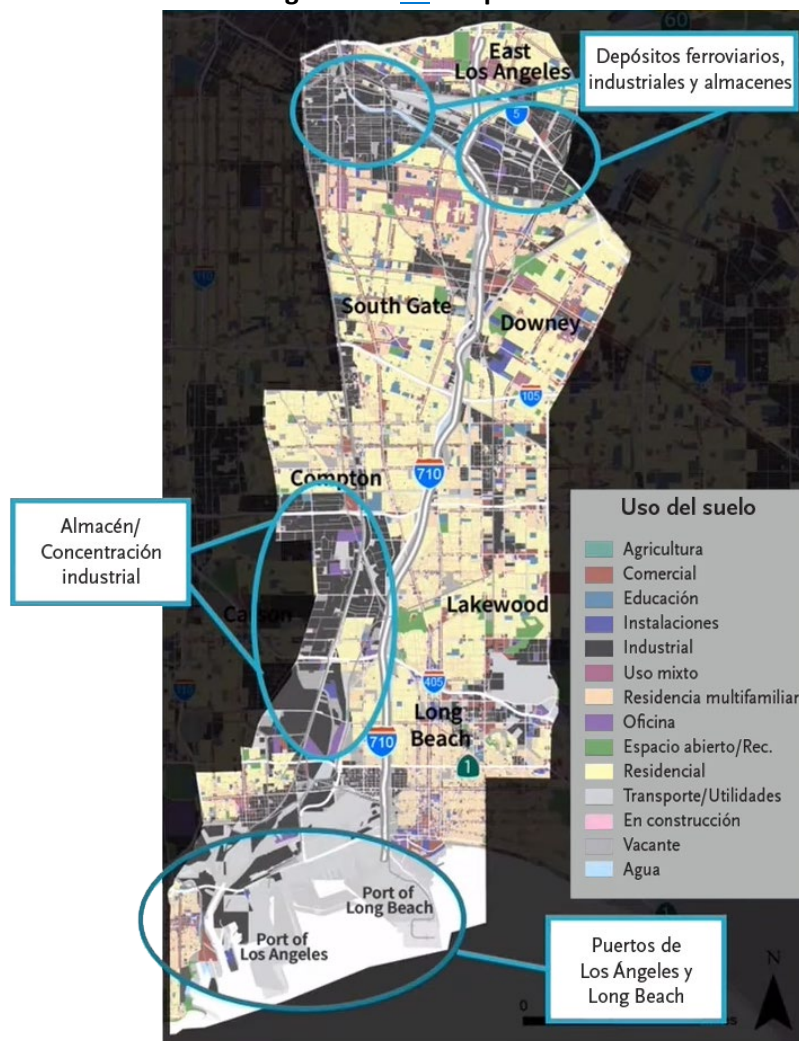


Fuente: Departamento de Educación de California

3.4 Características del uso del suelo

Los usos del suelo del Área de Estudio son principalmente industriales y residenciales, con menos usos comerciales y de oficinas, a diferencia de gran parte del condado de Los Angeles. En varios lugares, los usos residenciales e industriales están cerca o adyacentes entre sí, por ejemplo, los puertos, que se asocian con mayores impactos de contaminación para esos residentes. La [Figura 3-25](#)–[Figura 3-50](#) muestra los usos del suelo del Área de Estudio y destaca las concentraciones industriales.

Figura 3-2550. Mapa de uso del suelo



Fuente: SCAG

3.5 Condiciones de transporte

3.5.1 Movimiento de bienes

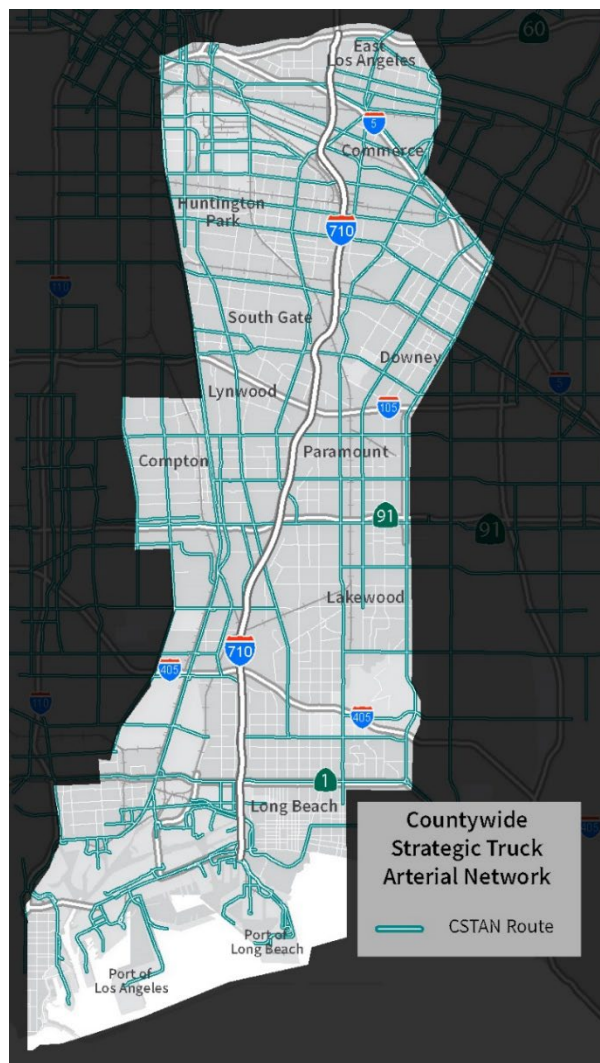
En el Corredor LB-ELA, la I-710 sirve como la principal conexión de transporte para el movimiento de bienes entre los puertos, tanto en el extremo sur de la I-710 como en los patios ferroviarios de

Burlington Northern Santa Fe/Union Pacific Railroad en las ciudades de Commerce y Vernon, junto con almacenes e instalaciones de transbordo de carga dentro y fuera del Corredor.

3.5.1.1 Infraestructura para el movimiento de bienes

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

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



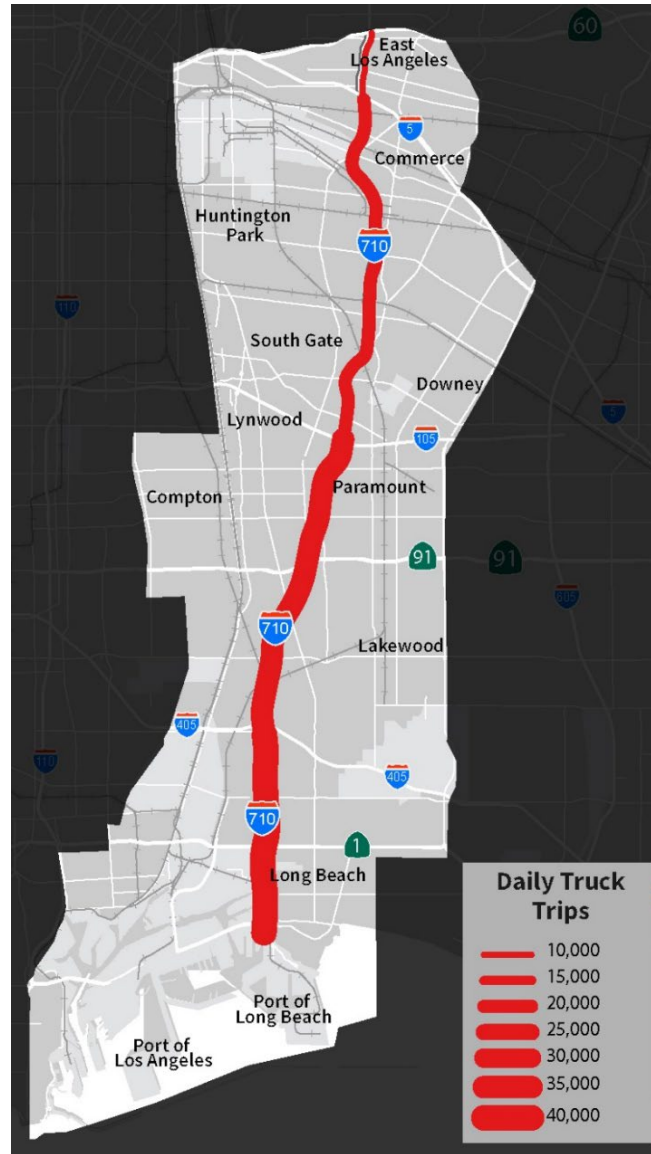
Fuente: LA Metro

3.5.1.2 Viajes de movimiento de bienes

La **Figura 3-52** traza un mapa de los viajes diarios de camiones a lo largo de la I-710. Claramente, los volúmenes más pesados de camiones ocurren en el extremo sur del Corredor, cerca de los puertos, con casi 40,000 camiones pesados diarios. Además, las actividades de movimiento de bienes pueden

segmentarse por las autopistas este-oeste que se cruzan con la I-710. Los volúmenes de camiones y el porcentaje de camiones son extremadamente altos al sur de la SR 91 en comparación con las autopistas típicas. Sin embargo, los viajes en camión disminuyen sustancialmente al norte de la I-105. La mayoría de los camiones pesados al sur de la I-405 están orientados a actividades portuarias.

Figura 3-52. Viajes diarios en camión



Fuente: PorTAM

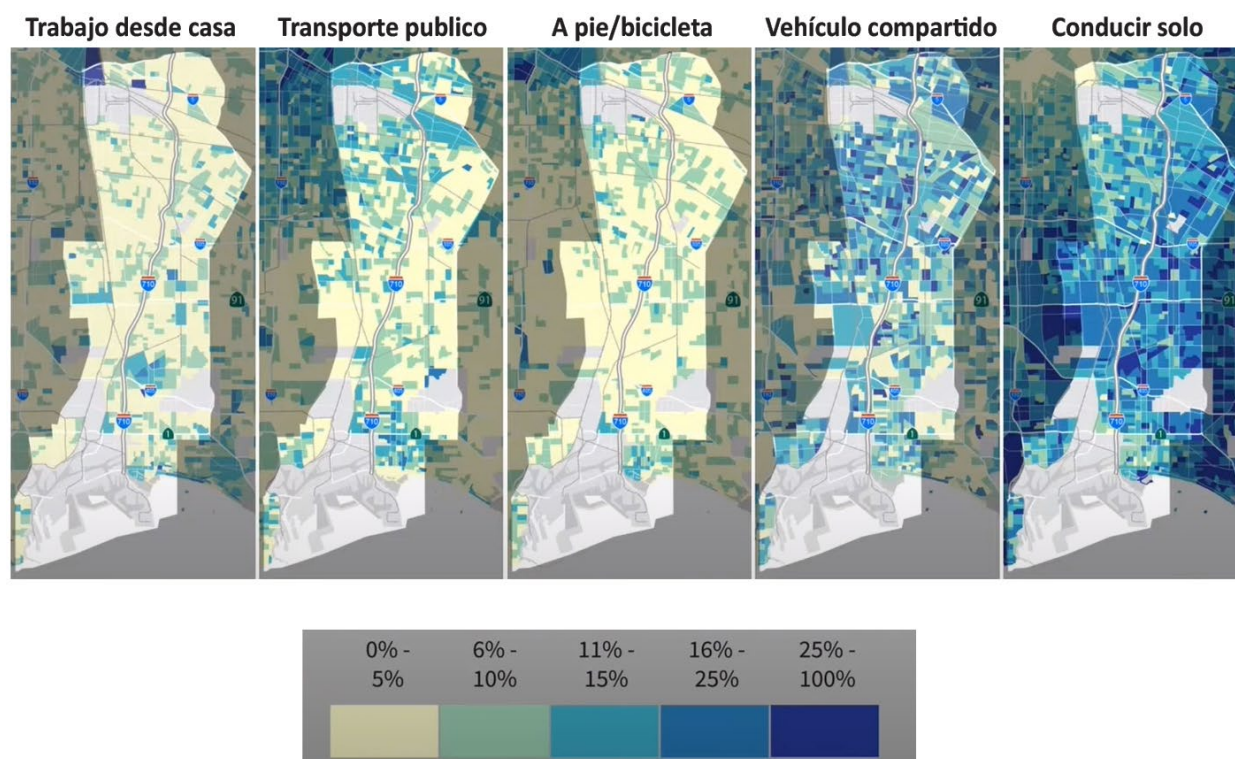
3.5

3.5.1 Modo de viaje al trabajo compartido

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

La [Figura 3-26](#) [Figura 3-53](#) muestra que viajar solo y compartir el automóvil son los modos predominantes para que las personas lleguen al trabajo, lo que indica una fuerte dependencia del automóvil privado en el Área de Estudio. La división de modos de transporte existente significa que la I-710 transporta grandes volúmenes de vehículos y sufre las condiciones de congestión resultantes y los impactos relacionados con el tráfico. Estos impactos incluyen el desvío del tráfico de camiones de la autopista a arterias paralelas como Atlantic Boulevard y Long Beach Boulevard. Estas condiciones afectan la calidad de vida de quienes viajan y viven en el Corredor y la región.

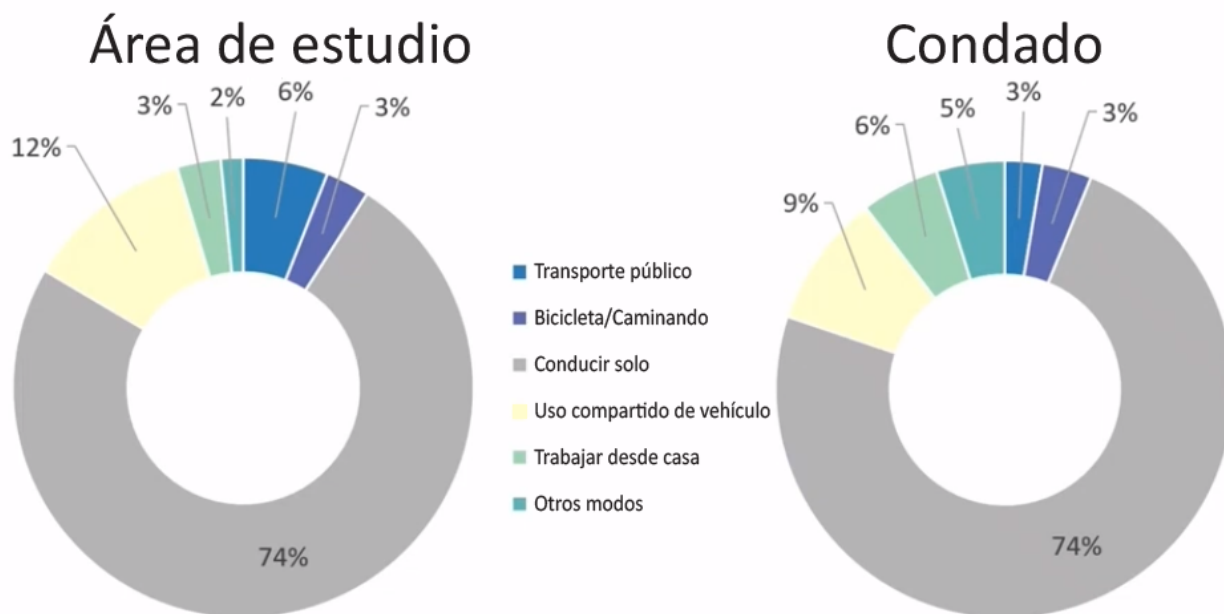
Figura 3-2653. Modo de viaje al trabajo compartido



Fuente: 2015-2019 American Community Survey

La [Tabla 3-1](#) [Figura 3-54](#) muestra la proporción de viajes al trabajo en cada modo de viaje: trabajar desde casa, transporte público, caminar/andar en bicicleta, compartir el automóvil y manejar solo. Como se indica en la [Tabla 3-1](#) [Figura 3-54](#), la participación en el modo de viaje al trabajo en el Área de Estudio es similar a la del Condado en su conjunto, con un mayor porcentaje de viajes compartidos y menos trabajo desde casa, pero el doble de uso del transporte público.

Tabla-Figura 3-154: Comparación de los porcentajes de modos de transporte



El reparto modal en el área de estudio es similar al del condado en su conjunto, con un mayor porcentaje de vehículos compartidos y menos trabajo desde casa, pero el doble de uso del transporte público.



Fuente: 2015-2019 American Community Survey

3.5.2 Transporte activo

3.5.2.13.5.1.3 Infraestructura de transporte activo

Falta infraestructura de transporte activo en todo el Corredor, particularmente en gran parte de las ciudades del Corredor norte. Gran parte de la red de transporte activo existente sufre de problemas de fragmentación y mantenimiento, con pocas conexiones de transporte activo seguras a través de la I-710 y el río de Los Angeles.¹⁴ La [Figura 3-27](#) [Figura 3-54](#) muestra las deficiencias de transporte activo que incluyen brechas de cruce de peatones y bicicletas a lo largo de la I-710 y la red de carriles para bicicletas en el Área de Estudio. Un importante sendero multiuso protegido de norte a sur para bicicletas y peatones a lo largo del río de Los Angeles proporciona un acceso continuo de norte a sur para los viajeros de transporte activo. Sin embargo, hay muchos problemas relacionados con la infraestructura de transporte activo, como la falta de aceras, cruces peatonales, rutas designadas para bicicletas en gran parte del Área de Estudio, la falta de carriles designados para bicicletas en muchos de los cruces este/oeste de la I-710 y el río de Los Angeles, y la dificultad para cruzar tanto la autopista como el río debido a la falta de carriles para bicicletas o aceras faltantes/sin pavimentar/estrechas.

¹⁴ Datos de ciclovías de la Asociación de Gobiernos del Sur de California y el condado de Los Ángeles

Como también se muestra en la [Figura 3-27](#)[Figura 3-55](#), muchos de los cruces este/oeste de la I-710 y del río de Los Angeles no tienen carriles designados para bicicletas u otras instalaciones para bicicletas. Algunos cruces tienen aceras faltantes, sin pavimentar o estrechas, lo que crea brechas en la red de transporte activo. Además de los grandes volúmenes de vehículos privados que entran y salen de la autopista, estas brechas dificultan el cruce de la autopista y el río de manera segura para ciclistas y peatones.

Figura 3-27. Infraestructura de transporte activo

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

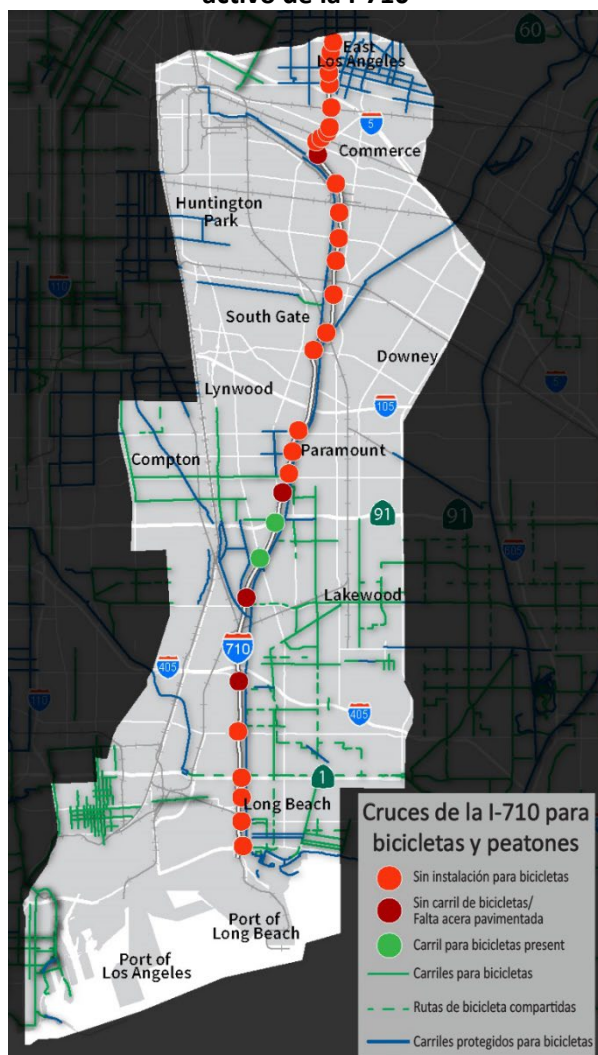
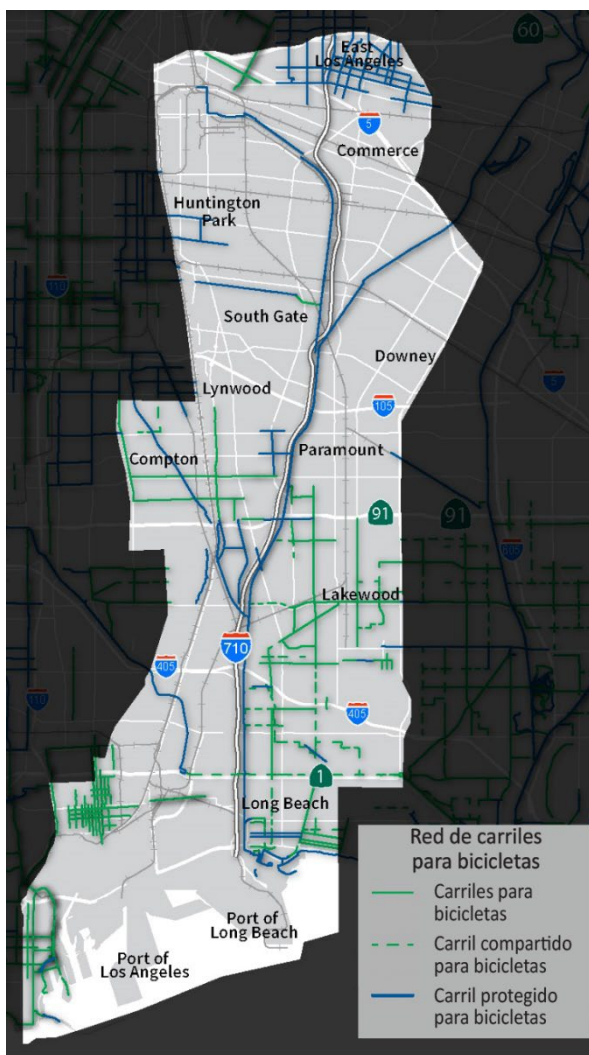


Figura 3-56. Red de carriles para bicicletas



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

3.5.3 Carretera principal

3.5.3.13.5.1.4 Área de estudio: Red de carreteras principales

Como se muestra en la [Figura 3-28](#)[Figura 3-57](#), la I-710 se extiende 19.2 millas en el Área de Estudio. Hay cuatro intersecciones de autopistas con autopistas de este a oeste, incluyendo la I-5, la I-105, la SR

91 y la I-405. No se construyeron carriles para vehículos de alta ocupación ni carriles para camiones como parte de la I-710. Además, muchas carreteras principales clave son paralelas a la I-710.

La [Figura 3-28](#) [Figura 3-58](#) también muestra que el estado del pavimento de la I-710 se considera “bueno”, al igual que la mayoría de las calles locales en el Corredor. En general, las condiciones viales de las calles de la parte sur del Área de Estudio son mejores que las del norte.

Figura 3-28. Red vial del Área de Estudio

Vías Arteriales [Figura 3-57. Carreteras principales](#)

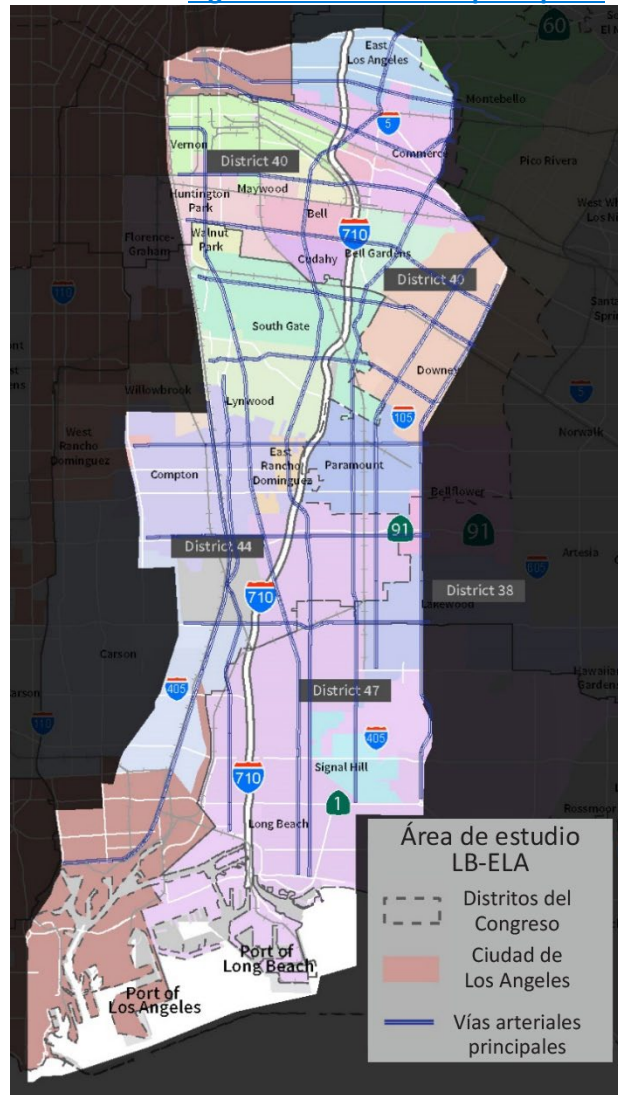
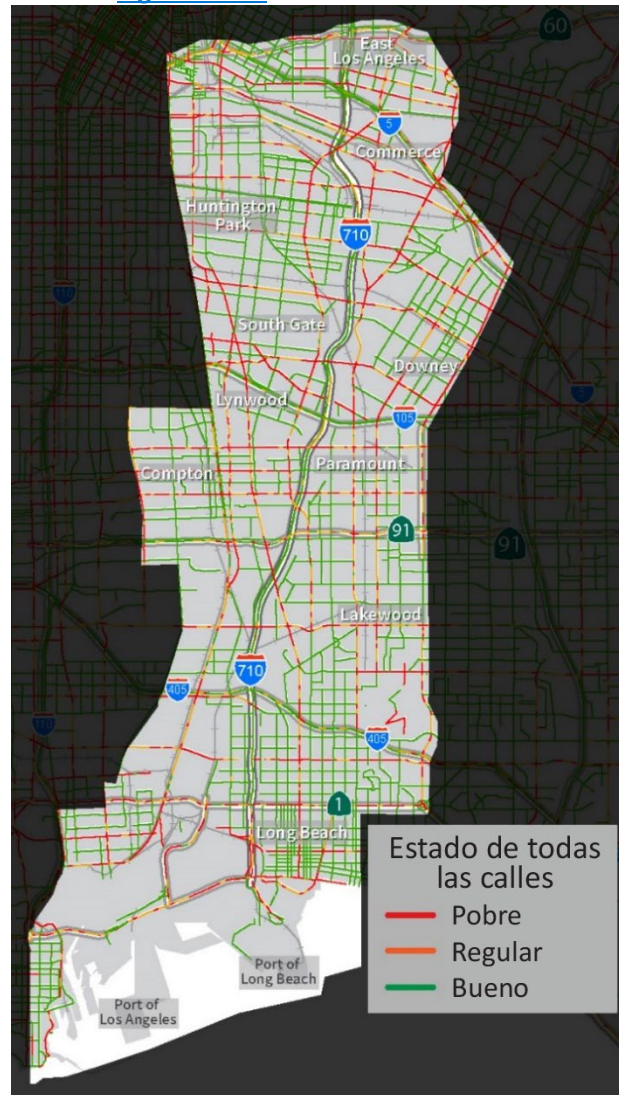


Figura 3-58. Estado de las calles



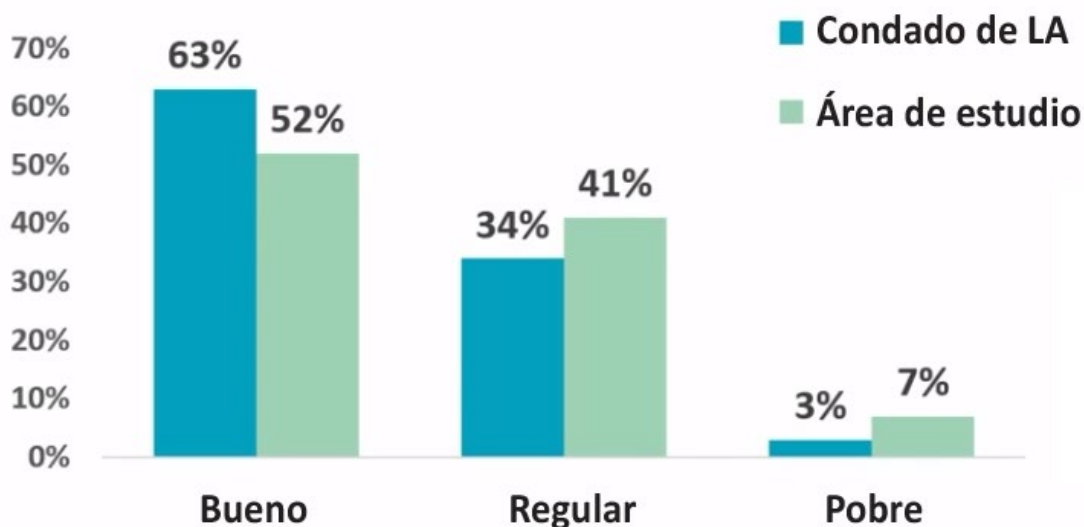
Fuente: Sistema de Monitoreo de Alto Rendimiento (HPMS) de Caltrans

3.5.3.23.5.1.5 Puentes y pavimento en el Área de Estudio

Como se indica en la [Tabla 3-2](#) [Tabla 3-1](#) a continuación, el Área de Estudio del Corredor LB-ELA presenta porcentajes más altos de puentes en condiciones malas y regulares que el Condado de Los

Angeles en su conjunto. Varios puentes a lo largo de la I-710 están en “malas” condiciones, como indica el mapa de la izquierda en la **Figura 3-29**.

Tabla 3-21: Comparación de la condición de los puentes



El estado del pavimento se clasifica para las carreteras locales y principales utilizando cuatro niveles: “Pobre”, “Regular” y “Bueno”. Como se muestra en la [Tabla 3-3](#) [Tabla 3-2](#) y [el mapa a la derecha de la las Figura 3-29](#) [Figuras 3-59 y 3-60](#), ninguna jurisdicción en el Área de Estudio tiene sus carreteras clasificadas como “Pobre”; sin embargo, más de la mitad del área está clasificada como “Regular”.

Tabla 3-3 3-21: Comparación del estado del pavimento

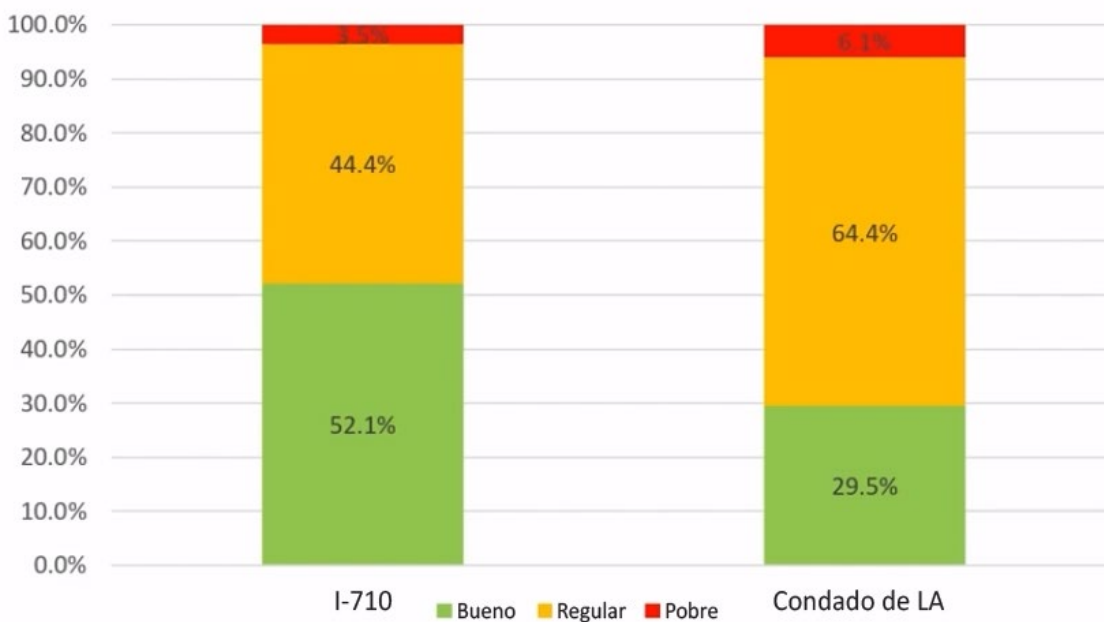


Figura 3-29. Condiciones de los puentes y pavimento en el Área de Estudio

Figure 3-59. Estado de los puentes

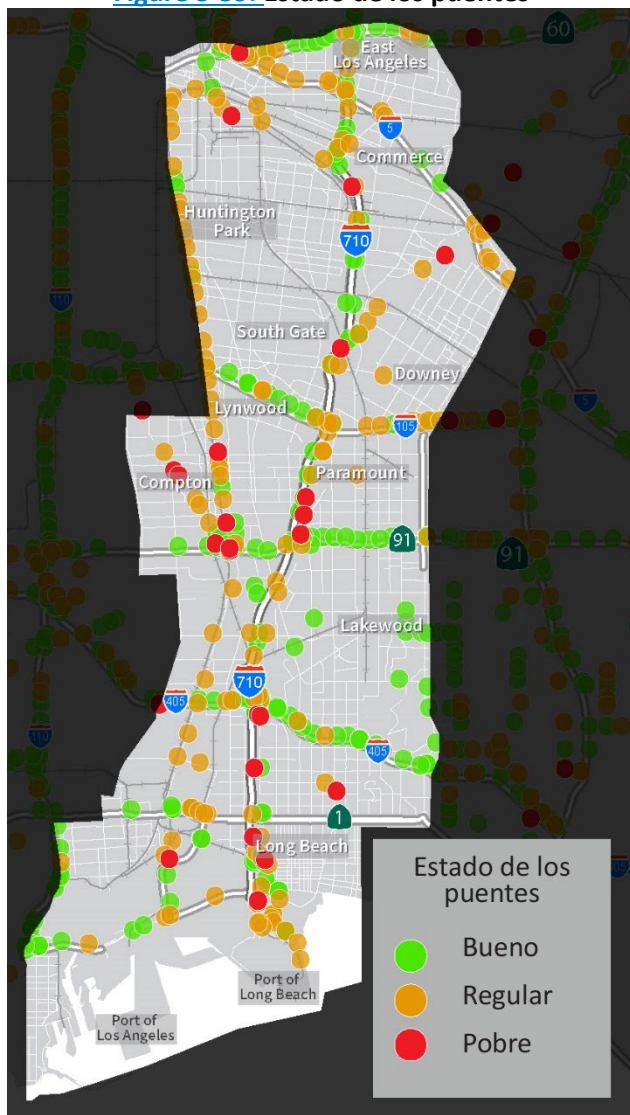
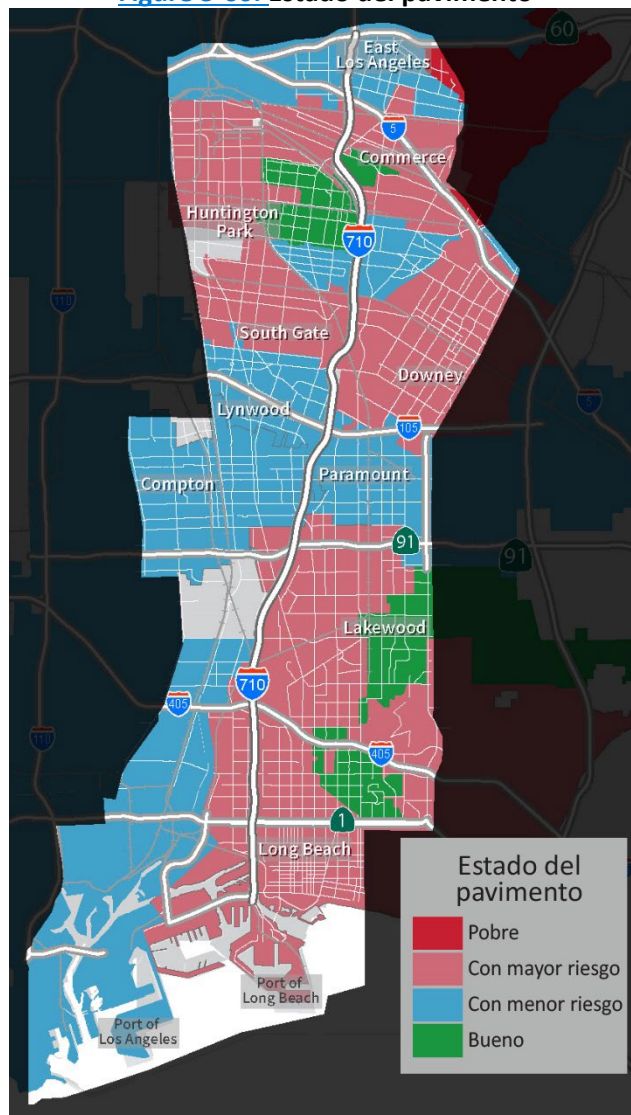


Figure 3-60. Estado del pavimento



3.5.3.33.5.1.6 Características de viaje de la carretera principal

Las ~~Figura 3-30~~ Figuras 3-61 a 3-63 ~~ilustra-muestran~~ las características de la infraestructura para los vehículos en el Área de Estudio a través de la congestión y las velocidades de viaje, específicamente “Horas diarias de retraso de los vehículos en las vías arteriales”, “Velocidades matutinas en las vías arteriales” y “Velocidades vespertinas en las vías arteriales”.

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

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

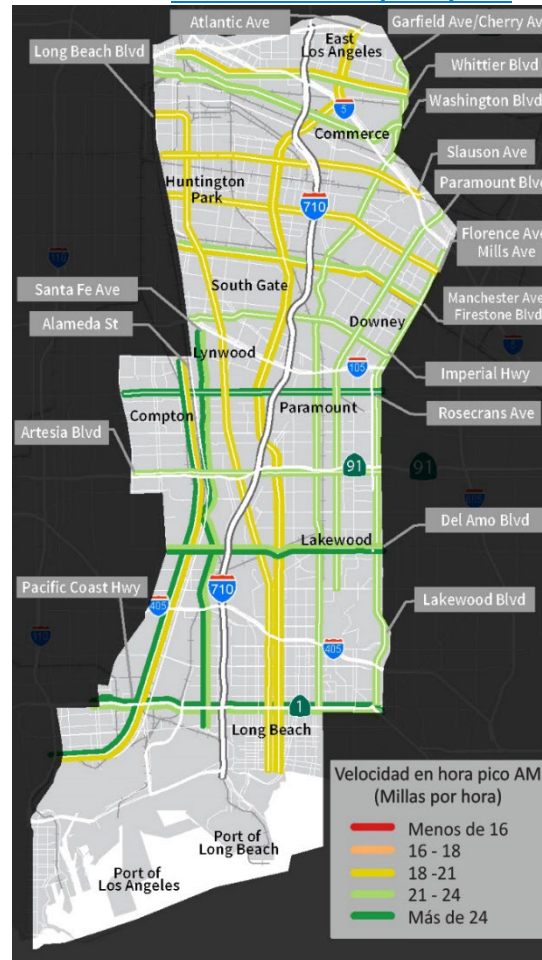
Figura 3-30. Características de viaje de la carretera principal

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



Fuente: Medición del Desempeño Principal Metropolitano (Measure Up)

Figure 3-62. Velocidades matutinas de vías arteriales de las carreteras principales



Fuente: Medición del Desempeño Principal Metropolitano (Measure Up)

Figure 3-63. Velocidades vespertinas de vías arteriales de las carreteras principales



Fuente: Medición del Desempeño Principal Metropolitano (Measure Up)

Se eligió “Millas diarias recorridas por vehículos” (VMT, por sus siglas en inglés) para cuantificar y visualizar el número de viajes realizados en las carreteras principales del Área de Estudio. Las VMT en el Área de Estudio son aproximadamente el 12 por ciento de las VMT del condado de Los Angeles . Como se muestra en la **Figura 3-64-31**, el Área de Estudio contiene muchas carreteras principales con altos niveles de VMT y generalmente coinciden con las carreteras principales con altas horas diarias de retraso de los vehículos. Esto se debe a que más vehículos están llenando el espacio de la autopista, creando congestión; Es decir, cuantas más millas conduzcan las personas con sus vehículos, más vehículos habrá en la carretera en un momento dado. Las rutas con VMT más altas incluyen Santa Fe Avenue, Cherry Avenue/Bulevar Garfield, Lakewood Boulevard, Paramount Boulevard y varias otras rutas del este/oeste.

Figura 3-3164. Millas diarias recorridas por vehículos en las carreteras principales del Área de Estudio



Fuente: Modelo de Demanda de Viajes Regionales de SCAG

3.5.4 Autopista

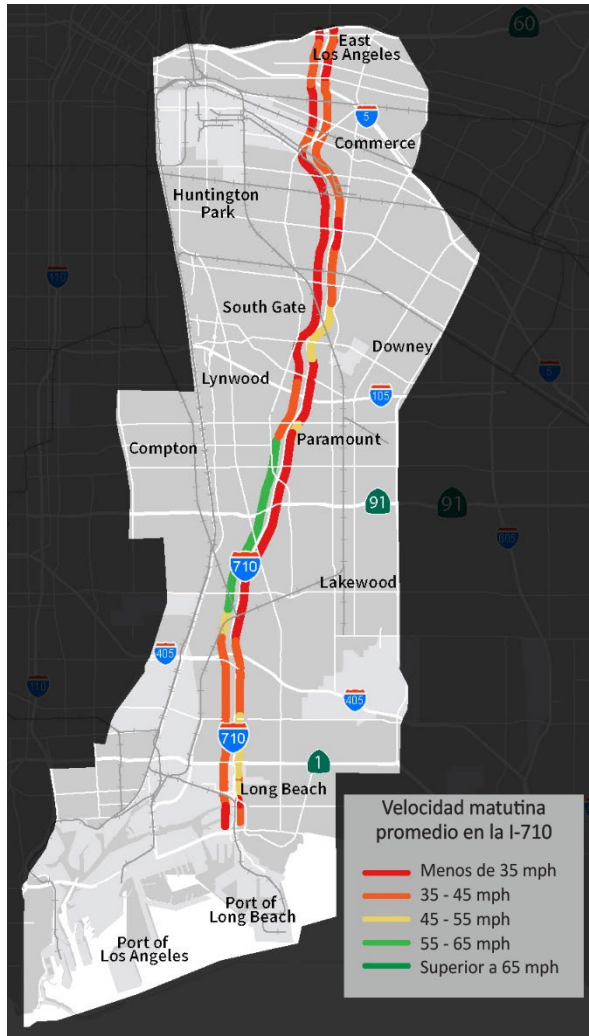
3.5.4.13.5.1.7 Características de viaje de en las autopistas

La Figura 3-32 Las Figuras 3-65 y 3-66 muestran que los vehículos en la I-710 presentan velocidades inferiores a 45 millas por hora, con una parte sustancial del Corredor por debajo de las 35 millas por hora. Las velocidades más altas en la mañana se encuentran en el área del corredor medio hacia el sur entre la I-405 y la I-105. Por la noche, el camino hacia el norte tiene un segmento con velocidades más

altas en el área de Commerce, y el camino hacia el sur tiene un segmento de velocidades más altas desde el norte de la I-105 hasta la SR 91.

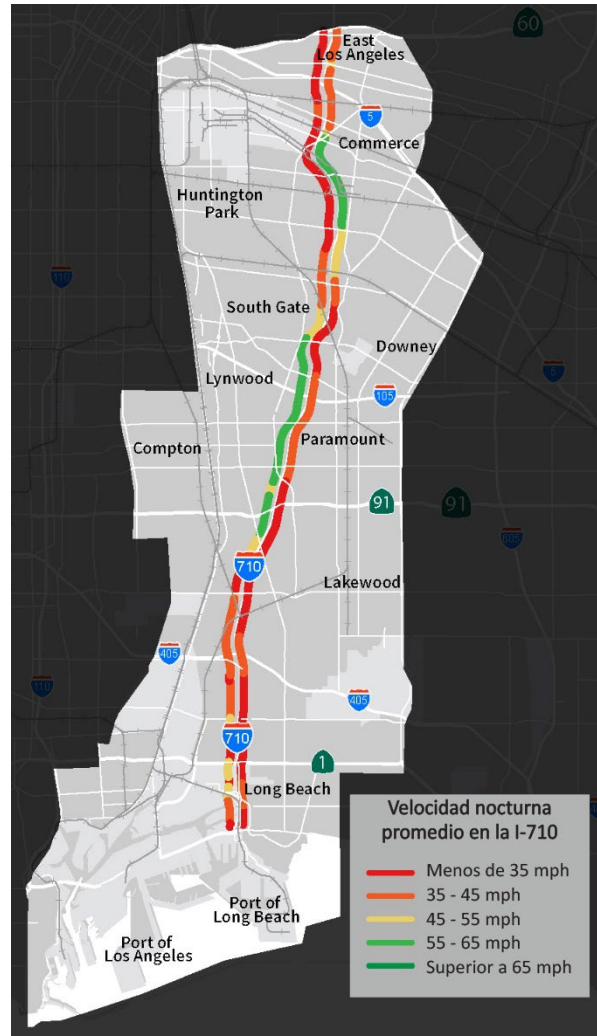
Figura 3-32. Características de viaje de las autopistas

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



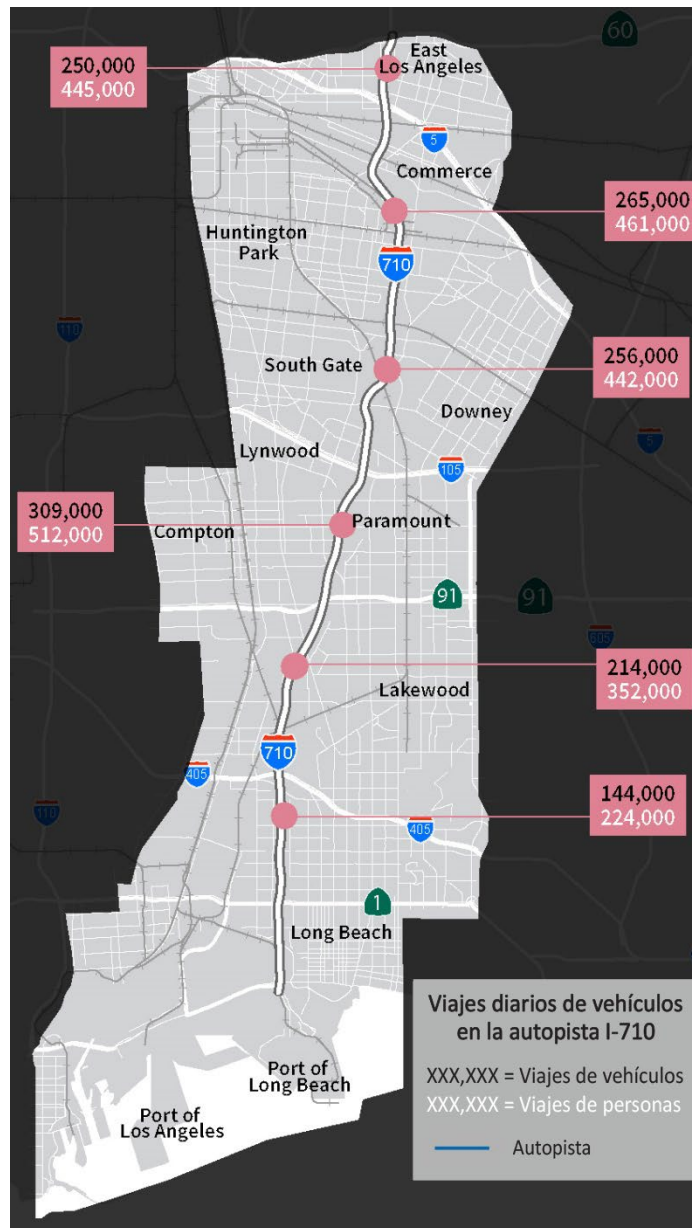
Fuente: Conjunto Nacional de Datos de Investigación sobre la Gestión del Desempeño

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



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

Se eligió “Viajes diarios de vehículos y personas” para cuantificar y visualizar el número de viajes realizados a lo largo de la I-710 en el Área de Estudio. La **Figura 3-67-33** indica que los viajes diarios en vehículo oscilan entre 144,000 viajes por día al sur de la I-405 y más de 300,000 entre la SR 91 y la I-105. Los viajes diarios van desde 224,000 al sur de la I-405 hasta más de 500,000 entre la SR 91 y la I-105. El segmento entre la SR 91 y la I-105 tiene el mayor número de viajes de vehículos y personas. El segmento sur contiene el menor número de viajes de vehículos y personas.

Figura 3-3367: Viajes diarios de vehículos y personas en la I-710


Fuente: Caltrans

3.5.4.23.5.1.8 Atascos en las autopistas

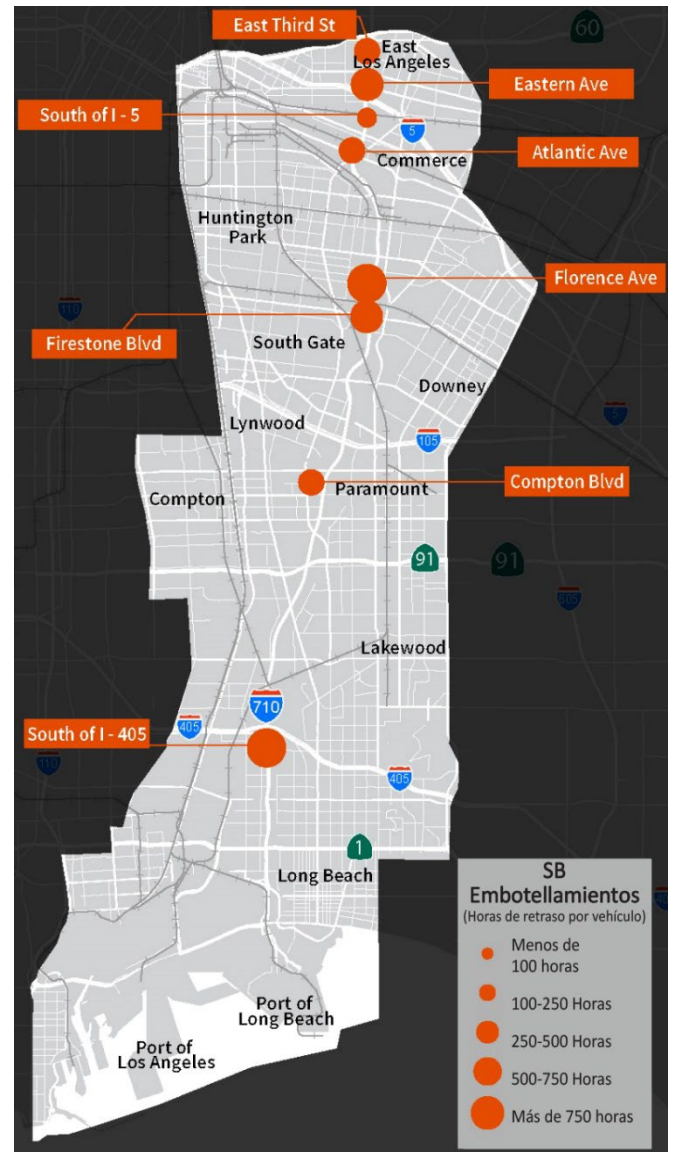
La congestión y la lentitud provocan atascos en el sistema vial; Los embotellamientos son ubicaciones que experimentan aumentos específicos en el retraso. Como se muestra en la [Figura 3-34](#) [Figuras 3-68 y 3-69](#), se producen atascos a lo largo del Corredor LB-ELA a lo largo de la I-710. Los peores embotellamientos en dirección norte ocurren en Willow Street, Long Beach Boulevard, Imperial Highway y Atlantic Avenue. Los peores en dirección sur ocurren en Florence Avenue y las cercanías donde la I-405 se encuentra con la I-710.

Figura 3-34. Embotellamientos en la I-710

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



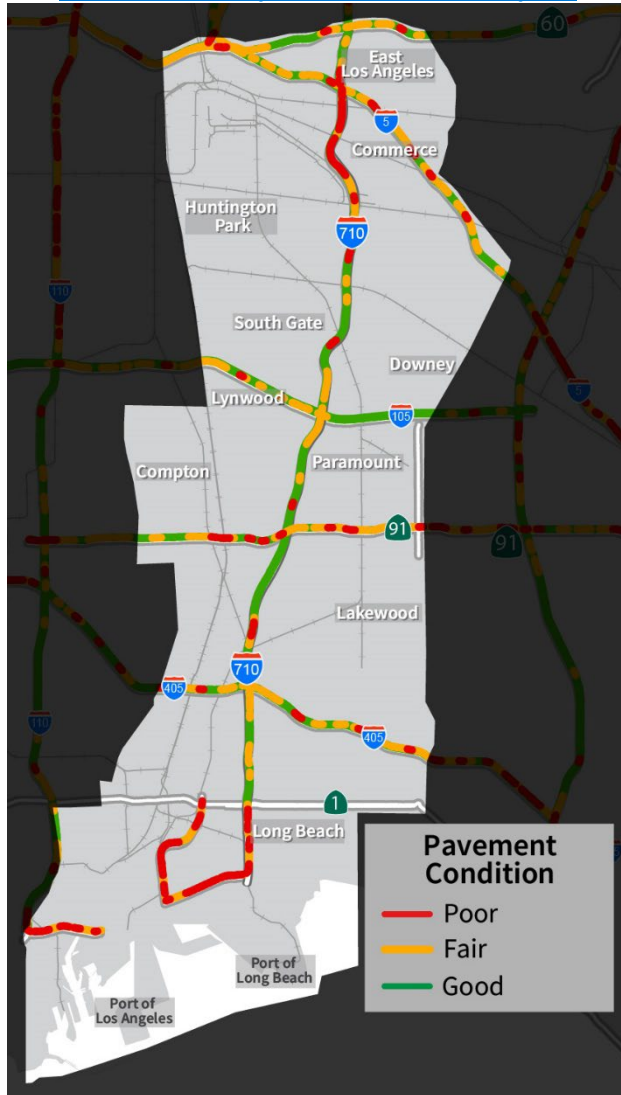
Figura 3-69. Embotellamientos en la I-710 en dirección sur



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

3.5.1.9 Condiciones del pavimento de la autopista

Condiciones del pavimento de la autopista



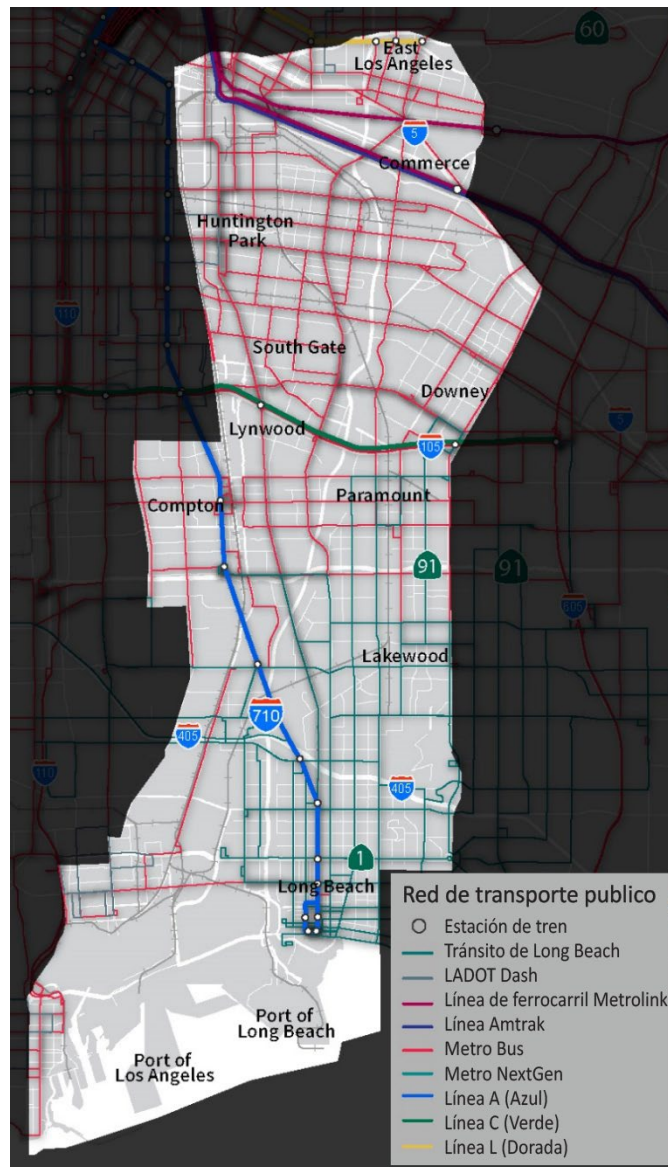
Fuente: Sistema de monitoreo de alto rendimiento de Caltrans (HPMS)

3.5.5 Transporte público

3.5.5.13.5.1.10 Infraestructura de transporte público

En términos de infraestructura para el transporte público, múltiples servicios de transporte público se encuentran en el Área de Estudio o la tocan, como se muestra en la [Figura 3-35](#) [Figura 3-70](#). Estos servicios de transporte público incluyen trenes y autobuses de LA Metro, MetroLink, Long Beach Transit, Amtrak, Dash del Departamento de Transporte de Los Angeles y circuladores de autobuses comunitarios locales.

Figura 3-354: Infraestructura de transporte público



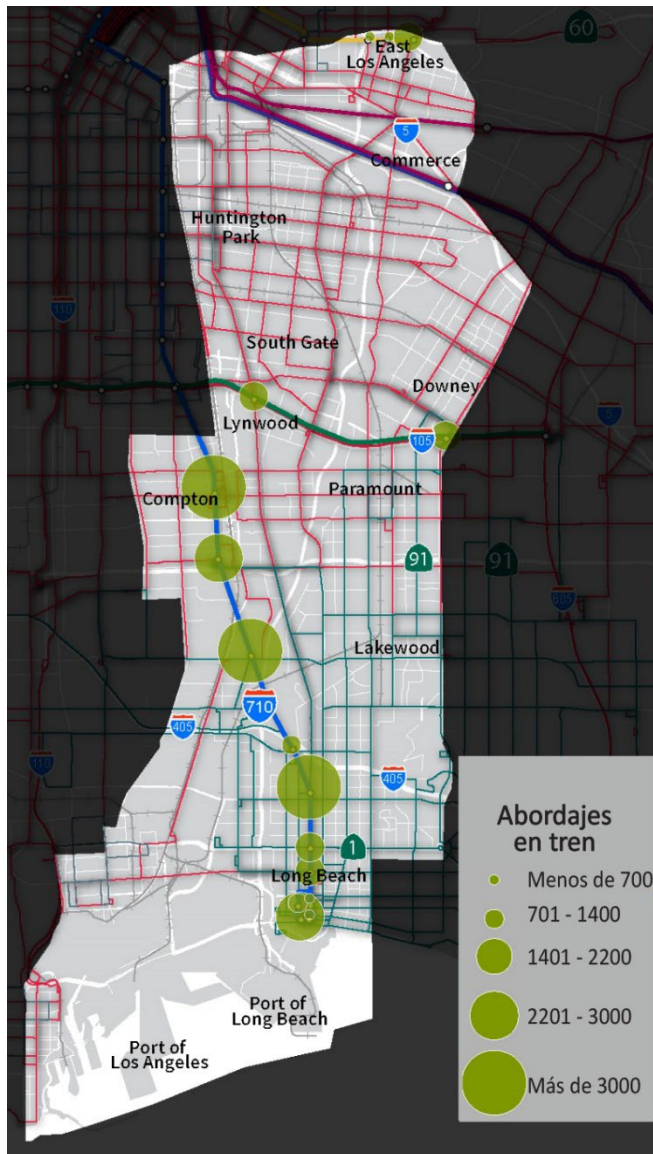
Fuente: Líneas de ruta de LA Metro, Amtrak, Long Beach y LADOT DASH

3.5.5.23.5.1.11 Uso del transporte público

Actualmente, hay alrededor de 111,000 abordajes totales de autobuses y trenes de Metro en el Área de Estudio, como se muestra en las [Figura 3-36](#) [Figuras 3-71 y 3-72](#). Constituyen el 8.5 por ciento de todos los abordajes de trenes de Metro. Las estaciones con mayor número de pasajeros se encuentran en las estaciones de transferencia, y muchos pasajeros de tren abordan al final de la línea A en Long Beach. La pandemia que comenzó en 2020 impuso un impacto negativo significativo en el número de pasajeros, y el número de pasajeros aún se está recuperando lentamente.

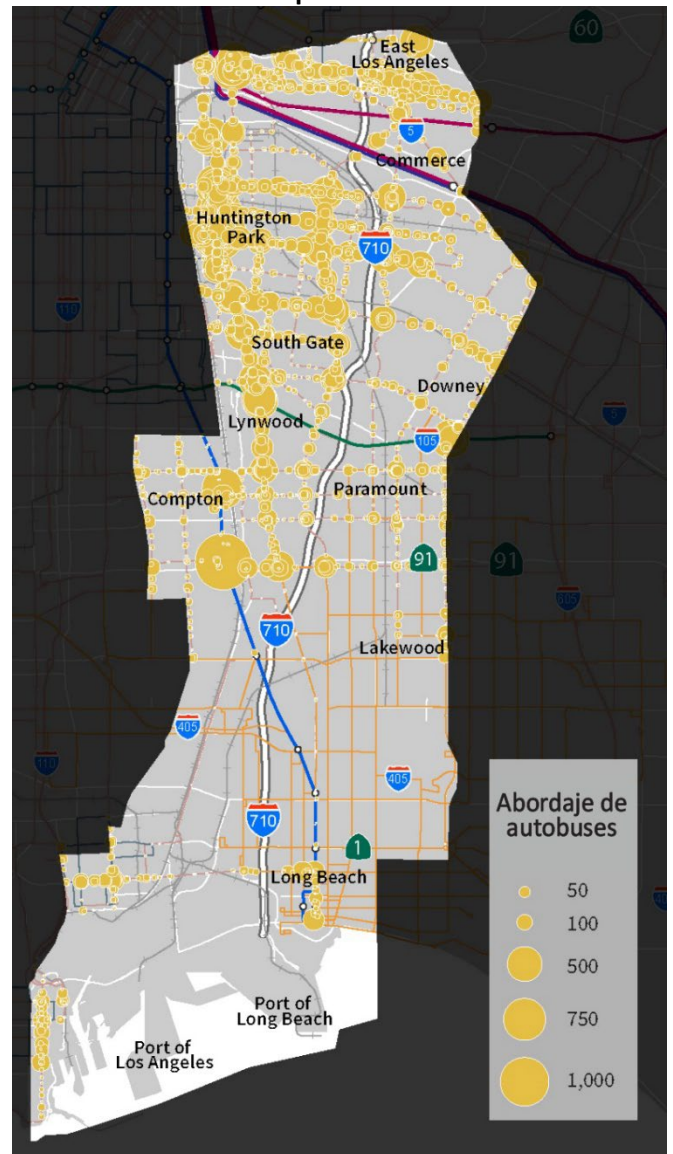
Figura 3-36. Uso del transporte público

Figura 3-71. Abordaje de trenes de transporte público



Fuente: Datos de pasajeros de LA Metro de 2019

Figura 3-72. Abordaje de autobuses de transporte público



Fuente: Datos de pasajeros de LA Metro de 2019

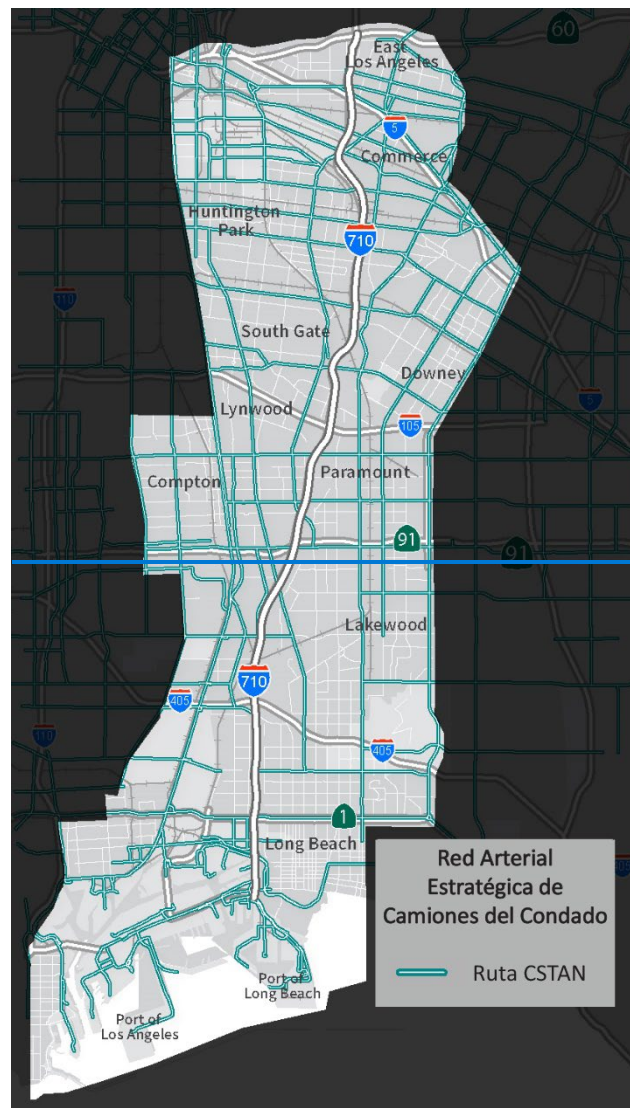
3.5.6 Movimiento de bienes

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

3.5.6.1 Infraestructura de movimiento de bienes

El CSTAN, como se indica en la **Figura 3-37**, identifica la red arterial de camiones en el condado de Los Angeles y prioriza las mejoras relacionadas con los camiones. CSTAN ayuda a crear el sistema de rutas de camiones interjurisdiccionales y apoya la Red Federal de Transporte Primario de Carga.

Figura 3-37. Red arterial estratégica de camiones en todo el condado

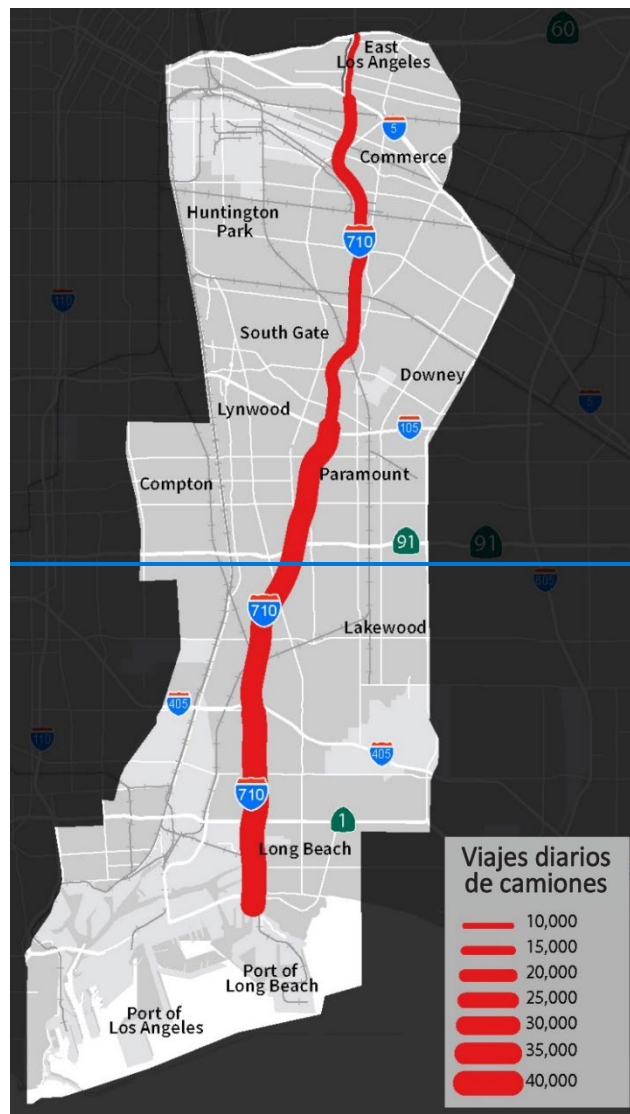


Fuente: LA Metro

3.5.6.2 Viajes de movimiento de bienes

La **Figura 3-38** mapea los viajes diarios en camión a lo largo de la I-710. Claramente, los volúmenes de camiones más pesados ocurren en el extremo sur del Corredor, cerca de los puertos, con casi 40,000 camiones pesados diarios. Además, las actividades de movimiento de bienes pueden ser segmentadas por las autopistas este-oeste que se cruzan con la I-710. Los volúmenes de camiones y el porcentaje de camiones son extremadamente altos al sur de la SR 91 en comparación con las autopistas típicas. Sin embargo, los viajes en camión disminuyen sustancialmente al norte de la I-105. La mayoría de los camiones pesados al sur de la I-405 están orientados a las actividades portuarias.

Figura 3-38. Viajes diarios de camiones



Fuente: PortTAM

VISIÓN, METAS Y PRINCIPIOS DIRECTIVOS DEL CORREDOR

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

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

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

Visión	
<i>Una declaración concisa que recoge las aspiraciones, deseos y resultados colectivos del proyecto.</i>	
Un sistema de transporte del Corredor LB-ELA equitativo y compartido que ofrezca opciones multimodales seguras y de calidad para mover personas y bienes que fomente un aire limpio (cero emisiones), comunidades sanas y sostenibles y el empoderamiento económico de todos los residentes, comunidades y usuarios del Corredor.	
Principios Directivos	
<i>Valores que guían todos los procesos y resultados a través de un marco cohesionado e intencionado</i>	
Equidad Un compromiso para: (1) hacer un esfuerzo para rectificar daños pasados; (2) proporcionar un acceso equitativo y justo a oportunidades; y 3) eliminar las disparidades en los procesos del	Sostenibilidad Desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Un compromiso con la sostenibilidad es la satisfacción y mejorar las necesidades sociales y económicas básicas, tanto



proyecto, conclusiones y los resultados de la comunidad. El plan busca elevar y arraigar el principio de equidad en todas las metas, objetivos, estrategias y acciones a través de un marco de equidad procesal, distributiva, estructural y restaurativa, y al priorizar un proceso de participación accesible y representativo para las comunidades más afectadas por la I-710.	presentes como futuras, y el uso responsable del entorno natural, todo ello manteniendo o mejorando el bienestar del entorno del que depende la vida.
Metas <i>Resultados deseados en las áreas de interés general para apoyar y hacer realidad la Visión global.</i>	
Calidad del Aire Fomentar la calidad del aire limpio local y regional	
Movilidad Mejorar la movilidad de personas y bienes.	
Comunidad Apoyar comunidades prósperas mejorando la salud y la calidad de vida de sus residentes.	
Seguridad Hacer más seguros todos los modos de viaje.	
Oportunidad Aumentar el acceso de la comunidad a empleos de calidad, desarrollo de la fuerza laboral y oportunidades económicas.	
Prosperidad Fortalecer la competitividad económica del Condado de Los Ángeles y aumentar el acceso a empleos de calidad, el desarrollo de la fuerza laboral y las oportunidades económicas para todas las comunidades, enfocándose en el fortalecimiento de las comunidades del Corredor LB-ELA, que han sido y continúan siendo perjudicadas por la actividad económica y el desarrollo.	
Medio Ambiente Mejorar el entorno natural y construido.	

4.1 Identificación de Problemas

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



Para identificar los principales problemas y áreas de oportunidad del Corredor, el equipo del proyecto revisó inicialmente los estudios de planificación y las respuestas de la comunidad de las últimas dos décadas de planificación y defensa de la comunidad en torno al Corredor LB-ELA para establecer el contexto y las lecciones aprendidas para el nuevo proceso de visión del Corredor LB-ELA. A esta investigación inicial le siguieron sesiones de escucha con la comunidad, una encuesta pública sobre la Visión y las Metas y en un sólido análisis de las condiciones existentes, todo lo cual se discutió en una serie de reuniones con los miembros del Comité Consultivo y del Comité de Liderazgo Comunitario (CLC). Aplicando una comprensión compartida de los problemas del Corredor, el Comité Consultivo, el CLC y el Grupo de Trabajo de Equidad colaboraron para visualizar un futuro que equilibre las diversas necesidades de las partes interesadas del Corredor. A lo largo de varios meses, como se describe a continuación, estos grupos compusieron y perfeccionaron cuidadosamente la Visión, las Metas y los Principios Directivos como marco para orientar y enfocar el proceso de desarrollo y los resultados del Plan de Inversión.

<u>Diciembre de 2021: Sesiones de Escucha</u>	<u>Febrero - Marzo de 2022: Encuesta sobre la Visión y las Metas</u>	<u>Marzo de 2022: Reunión Pública para el Desarrollo de la Visión y las Metas</u>
<u>En diciembre de 2021, el equipo del proyecto llevó a cabo dos Sesiones de Escucha del Proyecto del Corredor LB-ELA con la intención de involucrar a los miembros de las comunidades del Corredor para desarrollar de un plan y una estrategia de inversión centrados en las necesidades locales. El equipo del proyecto compartió información sobre el proceso de creación de un nuevo plan para el Corredor y proporcionó actualizaciones sobre la función y el trabajo del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA. Los</u>	<u>De febrero a marzo de 2022, el equipo del proyecto administró una encuesta sobre la Visión y las Metas, a través de la cual el público identificó sus prioridades para potenciales mejoras en el Corredor, seleccionando hasta tres de las siguientes: Calidad del Aire, Salud de la Comunidad, Medio Ambiente, Seguridad en las Calles para todos los Usuarios del Transporte, Opciones de Viaje, Empleo y Oportunidades Económicas, y Vivienda. Más de 3.000 partes interesadas</u>	<u>En marzo de 2022, el equipo del proyecto llevó a cabo una reunión pública virtual para el Desarrollo de la Visión y las Metas. Asistieron 83 participantes, incluidos 11 miembros o suplentes del Comité Consultivo y 50 miembros del público. La reunión incluyó una discusión y encuesta interactivas, en las que los participantes identificaron sus prioridades para mejoras potenciales en el Corredor. Las áreas de mayor prioridad fueron la Calidad del Aire (seleccionada por el 73% de los</u>



miembros de la comunidad expresaron su orgullo por la protesta que provocó la paralización del proyecto de ampliación de la autopista y compartieron su deseo de seguir adelante con un proceso transparente dirigido por la comunidad. Los participantes identificaron las prioridades de la comunidad, incluyendo la reducción del tráfico y las emisiones, la mejora de la salud pública y los espacios verdes, la expansión de la infraestructura para bicicletas y peatones, y el no desplazamiento de hogares y negocios como se proponía en el proyecto original del Corredor Sur de la I-710 (Alternativa 5C).

recibieron la encuesta, y las 451 respuestas incluían por 427 miembros del público y 24 miembros del Comité Consultivo. El 53% de los encuestados seleccionó la calidad del aire como una de sus tres prioridades principales para las mejoras en el Corredor, seguido por el 51% que seleccionó las opciones de viaje, y el 50% que seleccionó la seguridad en las calles para todos los usuarios del transporte.

participantes como una de las tres áreas de mayor preocupación), las Opciones de Viaje (50%) y la Salud de la Comunidad (50%). Otras áreas de preocupación fueron la Seguridad en las Calles (43%), el Medio Ambiente (40%), el Empleo y las Oportunidades Económicas (13%) y Otros (13%).

En la discusión interactiva, los participantes compartieron recomendaciones específicas para las metas relacionadas con las diversas áreas de preocupación. Las recomendaciones sobre la calidad del aire incluían el requisito de que los proyectos cumplieran las Normas de Aire Limpio de la Agencia de Protección del Medio Ambiente, y que el Plan de Inversión apoyara la adición de más árboles y plantas a lo largo del Corredor para promover el aire limpio y reducir el efecto isla de calor y la contaminación atmosférica. Las recomendaciones sobre movilidad incluían el



		<u>establecimiento de opciones de movilidad multimodal de alta calidad y el cumplimiento de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA). Las recomendaciones de seguridad incluían vías más seguras para peatones y ciclistas, y la incorporación de directrices que priorizaran las políticas de seguridad relacionadas con la seguridad. Las recomendaciones sobre economía incluían la creación de puestos de trabajo bien remunerados con la contratación local como prioridad y el apoyo a los usos de tierras comerciales.</u>

Diciembre de 2021: Sesiones de Escucha

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

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

De febrero a marzo de 2022, el equipo del proyecto administró una encuesta sobre la Visión y las Metas, a través de la cual el público identificó sus prioridades para potenciales mejoras en el Corredor, seleccionando hasta tres de las siguientes: Calidad del Aire, Salud de la Comunidad, Medio Ambiente, Seguridad en las Calles para todos los Usuarios del Transporte, Opciones de Viaje, Empleo y Oportunidades Económicas, y Vivienda. Más de 3.000 partes interesadas recibieron la encuesta, y las 451 respuestas incluían por 427 miembros del público y 24 miembros del Comité Consultivo. El 53% de los encuestados seleccionó la calidad del aire como una de sus tres prioridades principales para las mejoras en el Corredor, seguido por el 51% que seleccionó las opciones de viaje, y el 50% que seleccionó la seguridad en las calles para todos los usuarios del transporte.

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

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

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

Invierno de 2021 — Primavera de 2022: Análisis de las Condiciones Existentes

Como se detalla en el Capítulo 3, el proceso de planificación del Corredor LB-ELA se basó en un extenso análisis de datos cualitativos y cuantitativos para identificar las condiciones existentes, las necesidades y las disparidades entre varias comunidades dentro del Corredor, y compararlas con el Condado de LA. Sobre la base de los problemas y áreas de oportunidad identificados a través de la opinión pública y los estudios previos, los datos se analizaron principalmente para las condiciones socioeconómicas, las condiciones ambientales, la salud de la comunidad, y los patrones de viaje relacionados con la cuota de modo, las emisiones, el rendimiento y la seguridad. Se usaron datos de encuestas a la comunidad y

~~opiniones anecdóticas de los miembros del CLC y del Comité Consultivo para complementar y contrastar los datos cuantitativos con el fin de obtener un conocimiento más exhaustivo de las comunidades del Corredor LB-ELA.~~

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

Resumen de los Problemas Clave

A continuación se resumen los problemas clave destacados por la investigación y participación iniciales, que informaron el desarrollo de la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Corredor LB-ELA:¹

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

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

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

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

para el Comité Consultivo². El siguiente calendario resume los puntos clave de las Aportaciones y la Aprobación del Comité Consultivo, el CLC y el Grupo de Trabajo de Equidad:

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

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

4.3.1 Visión

Declaración de la Visión

Un sistema de transporte equitativo y compartido para el corredor LB-ELA que proporcione opciones multimodales seguras y de calidad para el transporte de personas y bienes que fomenten un aire limpio

² Para una documentación detallada de las aportaciones, véase el Apéndice X - Resúmenes de las Reuniones del CLC.

*(cero emisiones), comunidades saludables y sostenibles y el empoderamiento económico para todos los residentes, comunidades y usuarios del corredor.*³

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

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

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

³ La Declaración de Visión se adoptó con referencia a "Un sistema de transporte equitativo y compartido del Corredor Sur de la I-710...". Sin embargo, desde entonces, el nombre del proyecto se ha cambiado formalmente al de "Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles", lo cual se refleja en este documento.

empoderamiento económico de todos los residentes, comunidades y usuarios del Corredor".

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

4.3.2 Metas

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

La calidad del aire fue el área que más preocupó a los participantes en la encuesta sobre Visión y Metas, y los problemas de calidad del aire en el Corredor se documentaron ampliamente en la investigación previa y en el análisis de las condiciones existentes para el proyecto. El Corredor LB-ELA es responsable del 20% de todas las emisiones de partículas del sur de California.⁴ Los altos niveles de contaminantes diésel que afectan a las comunidades situadas a un cuarto de milla de la autopista [le han ganado al Corredor](#) han ganado el nombre de "zona de muerte diésel", en referencia a la relación entre la contaminación diésel y las afecciones respiratorias y cardiovasculares.⁵ La discusión del Comité Consultivo en torno a la meta de Calidad del Aire puso de relieve que el Plan de Inversión tiene la oportunidad de influir en la calidad del aire tanto a escala local como regional, lo que se refleja en la declaración de la meta adoptada.

Movilidad: Mejorar la movilidad de personas y bienes.

Un sistema fiable y eficiente de opciones de viaje multimodal para personas y bienes es una prioridad absoluta para las partes interesadas del Corredor. Para las personas que viajan por el corredor, la calidad de un sistema de transporte multimodal contribuye tanto a la experiencia del usuario como a la cuota modal de todo el sistema, ya que la decisión de usar transporte público o transporte activo en vez de un vehículo personal tiene un impacto más amplio en la calidad del aire, la congestión y la seguridad vial.⁶ La congestión de vehículos resulta en impactos en los tiempos de viaje para los conductores, usuarios de autobuses y vehículos de transporte de bienes, que dependen de las principales autopistas y rutas arteriales. Los tiempos de viaje también son un problema para los peatones y los usuarios del transporte activo en el Corredor, que a menudo se ven obligados a tomar rutas indirectas debido a la falta de infraestructuras seguras y conectadas. El servicio de transporte fiable afecta directamente al acceso a recursos y oportunidades, especialmente para los residentes y trabajadores del Corredor que dependen del transporte público.

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

El Comité Consultivo, el CLC y los miembros del público han defendido sistemáticamente la priorización de los problemas de salud pública a lo largo de todo el proceso de planificación. La salud y la calidad de vida de las comunidades del Corredor LB-ELA están profundamente relacionadas con el sistema de transporte, los usos de tierras y la calidad de otras instalaciones e infraestructuras públicas del Corredor. Los problemas de salud respiratoria y cardiovascular de las comunidades del

⁴ [Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur](#)

⁵ [Nelson, Laura J. "La Autopista 710 es una 'zona de muerte diésel' para los vecinos", Los Ángeles Times, 1 de Marzo de 2018.](#)

⁶ [Plan de Buses NextGen de LA Metro, Estudio de Transporte del Sureste de LA \(SELA\) \(Giuliano et al., 2018\).](#)

corredor, derivados de las emisiones de las autopistas y otros usos de tierras contaminantes, se ven agravados por las disparidades que existen desde hace tiempo en materia de salud y acceso a [los cuidados](#) de la salud.⁷ El acceso limitado a un transporte activo seguro y cómodo y a infraestructuras⁸ recreativas al aire libre, así como la exposición al calor debido a la falta de sombra y zonas verdes⁹, también contribuyen a las cargas para la salud en el Corredor.

Seguridad: *Hacer más seguros todos los modos de viaje.*

La seguridad de todos los modos de viaje es una de las principales áreas de preocupación del corredor. Las calles del Corredor suelen estar diseñadas para grandes volúmenes de tráfico de vehículos, con una infraestructura peatonal y de transporte activo limitada o mal mantenida. Además, la fuerte presencia de camiones en el Corredor contribuye a una prevalencia más alta de lo habitual de puntos de conflicto entre camiones y automóviles, bicicletas y peatones. Debido a la mayor gravedad de las colisiones con camiones, las mejoras en la seguridad de la I-710 y las carreteras circundantes son fundamentales para reducir las lesiones y muertes por accidentes de tráfico de todos los usuarios. Aunque en los últimos años algunas jurisdicciones han introducido infraestructuras específicas y un diseño más seguro de las calles, en todo el corredor falta una red cohesionada de infraestructuras seguras para ciclistas y peatones. La autopista I-710 aún no se ha modernizado desde que se construyó hace 60 años, y las condiciones existentes han provocado problemas de seguridad que se extienden a las comunidades vecinas. Dado el gran volumen de vehículos que entran y salen de la autopista, la seguridad de los ciclistas y peatones es especialmente preocupante en los alrededores de las rampas de entrada y salida y los pasos elevados de la autopista.¹⁰

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

Expandir el acceso a las oportunidades económicas es otra prioridad para el Corredor LB-ELA, tanto en términos de cantidad y calidad de empleos, oportunidades de desarrollo de la fuerza laboral y otras necesidades y servicios de calidad de vida, como de accesibilidad y confiabilidad de las opciones de transporte para llegar a esos empleos, oportunidades y servicios. Los altos niveles de congestión en la autopista y las arterias importantes, combinados con la falta de opciones de transporte activo y tránsito seguras, accesibles, oportunas y fiables, afectan la capacidad de los miembros de la comunidad para llegar a estos destinos. La I-710 como instalación refuerza y expande la división entre las comunidades a ambos lados del río LA, y otras autopistas e infraestructuras ferroviarias en el Corredor también impiden las conexiones entre las comunidades vecinas y las oportunidades, creando una gran necesidad de "reconectar comunidades" divididas por estas infraestructuras. En respuesta a las aportaciones del CLC y del Comité Consultivo, una

⁷ [OEHA CalEnviroScreen 4.0](#)

⁸ [Datos sobre Ciclovías Regionales del SCAG](#),

⁹ [Tree People, Mapa del dosel arbóreo del condado de Los Ángeles, Índice de lugares saludables de CA](#)

¹⁰ [Datos sobre Ciclovías Regionales del SCAG](#), [Datos Abiertos sobre Ciclovías del Condado de LA](#), [Sistema de Mapeo de Lesiones por Transporte \(TIMS\), 2017-2019](#)

Meta inicialmente considerada "Economía" se separó en dos Metas - "Oportunidad" y "Prosperidad"- para tener en cuenta la distinción entre el acceso a las oportunidades económicas para los residentes del Corredor y el crecimiento económico y la competitividad regionales, así como la necesidad de ambos. El CLC consideró firmemente que esta meta debe garantizar que los resultados del proyecto beneficien en primer lugar a las comunidades del Corredor, en lugar de enfocarse en la "región" más amplia.

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

El Corredor LB-ELA juega un papel importante a nivel nacional en el transporte de bienes hacia y desde el complejo portuario más activo de la nación que comprende los puertos de Long Beach y Los Ángeles, contribuyendo a la estatura global del Condado de Los Ángeles, la fortaleza económica y las oportunidades de fuerza laboral. Sin embargo, decenas de miles de viajes diarios de camiones a lo largo de la I-710 contribuyen a los impactos sobre la calidad del aire, el ruido, la congestión y otros impactos ambientales en las comunidades circundantes.¹¹ Además, el siglo pasado de planificación y decisiones políticas en el Corredor, incluyendo el desarrollo y la construcción de la I-710 en la década de 1960, han creado y reforzado los patrones de segregación y desinversión, dejando a muchas comunidades vulnerables a los impactos adversos del comercio regional y nacional, sin los recursos y oportunidades para participar plenamente en el desarrollo económico. Un subgrupo de miembros del CLC y del Comité Consultivo consideró que una Meta relativa a la prosperidad regional podría reforzar una condición extractiva bajo la cual las comunidades del Corredor LB-ELA han sido históricamente explotadas y sometidas a daños medioambientales en beneficio de la región. En respuesta a estas inquietudes, el lenguaje adoptado para la Meta de Prosperidad indica que el Plan de Inversión tiene la oportunidad de fortalecer el papel del Corredor LB-ELA en la prosperidad regional, reconociendo al mismo tiempo los daños sufridos en el pasado y priorizando intencionalmente a las comunidades del Corredor LB-ELA como beneficiarias del futuro crecimiento económico.

Medio Ambiente: Mejorar el entorno natural y construido.

La Meta de Medio Ambiente como un área de preocupación captura una serie de problemas relacionadas con el entorno natural y construido, desde la biodiversidad, la calidad del agua y el calor extremo hasta la contaminación acústica y la calidad visual de las infraestructuras y el desarrollo. La presencia o falta de copas de árboles y espacios verdes es un importante problema de equidad relacionado con los patrones de segregación racial y económica en el Corredor, con amplias repercusiones en el efecto isla de calor urbano, la calidad del aire, el drenaje de las aguas pluviales, la exposición al sol de los peatones y la calidad general del paisaje urbano. La falta de espacios verdes de acceso público también limita el acceso a oportunidades de ocio al aire libre, lo que repercute en la salud

¹¹ [LA Metro, LA County Goods Movement Strategic Plan, 2021](#)

y la calidad de vida de la comunidad.¹² Inicialmente considerada como una Meta combinada de "Sostenibilidad y Medio Ambiente", el título de la Meta adoptada se simplificó a "Medio Ambiente", y la Sostenibilidad se elevó a un Principio Directivo que se aplica ampliamente a todas las Metas.

4.3.3 Principios Directivos

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

Principio Directivo: Equidad

Un compromiso para: (1) hacer un esfuerzo para rectificar daños pasados; (2) proporcionar un acceso equitativo y justo a oportunidades; y 3) eliminar las disparidades en los procesos del proyecto, conclusiones y los resultados de la comunidad. El plan busca elevar y arraigar el principio de equidad en todas las metas, objetivos, estrategias y acciones a través de un marco de equidad procesal, distributiva, estructural y restaurativa, y al priorizar un proceso de participación accesible y representativo para las comunidades más afectadas por la I-710.

La equidad está en el núcleo de la Visión renovada y del proceso de planificación del Corredor LB-ELA. El Principio Directivo de Equidad refleja el creciente compromiso de Metro con la equidad, como lo demuestra el establecimiento de la Oficina de Equidad y Raza de Metro, la adopción de la Plataforma de Equidad de Metro y el pilotaje de la Herramienta de Planificación y Evaluación de la Equidad (EPET) para guiar el proceso del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA. En las discusiones sobre la equidad - considerada inicialmente como una Meta- el Grupo de Trabajo de Equidad determinó que una meta independiente de Equidad no captaría su aplicación más amplia a cada área de Meta y al proceso de planificación.

Más allá de abordar las desigualdades en la distribución de los beneficios y los impactos de la infraestructura y los servicios públicos, el proceso de planificación del Corredor LB-ELA se basó en la reparación de la confianza rota y la construcción de una nueva confianza entre Metro y las comunidades a las que sirve dentro del Corredor LB-ELA. El anterior proyecto de la Autopista I-710 Sur incluía la ampliación del derecho de paso de la autopista hacia las comunidades adyacentes para dar cabida a nuevos carriles de uso general con el fin de crear una mayor capacidad para el crecimiento del tráfico y la población. El alcance de este proyecto fue ampliamente percibido como una continuación de las perjudiciales prácticas de planificación del transporte del siglo XX, que daban prioridad a la industria sobre la salud y el sustento de los residentes del Corredor. A pesar de haber sido el resultado de un amplio proceso de participación pública y revisión ambiental, la Alternativa 5C aprobada por la Junta no abordó las necesidades y preocupaciones de las comunidades que soportarían los impactos

¹² [Tree People, Mapa del Arbolado del Condado de Los Ángeles, Evaluación de las Necesidades de los Parques del Condado de Los Ángeles](#)



adversos del proyecto, erosionando así la confianza en Metro y Caltrans entre muchos residentes del Corredor y partes interesadas en el medio ambiente.¹³

Las definiciones de equidad Procedimental, Distributiva, Restaurativa y Estructural se introdujeron en el Grupo de Trabajo de Equidad para apoyar discusiones enfocadas en la equidad a lo largo de este proceso de planificación. Nótese que estas definiciones detalladas no forman parte de la definición oficial de Equidad de Metro.¹⁴

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

Principio Directivo: Sostenibilidad

Desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Un compromiso con la sostenibilidad es la satisfacción y

¹³ [Comunidades de East Yard por la Justicia Medioambiental, Corredor I-710](#)

¹⁴ Metro define la equidad como "tanto un resultado como un proceso para hacer frente a las disparidades raciales, socioeconómicas y de género, para garantizar un acceso justo y equitativo con respecto al punto de partida y a la capacidad de mejorar desde ese punto de partida a las oportunidades, incluidos puestos de trabajo, vivienda, educación, opciones de movilidad y comunidades más saludables. Se logra cuando los resultados de la vida de una persona no están predeterminados, en un sentido estadístico o experiencial, por sus identidades raciales, económicas o sociales. Requiere una provisión, implementación e impacto de servicios, programas y políticas informados por la comunidad y basados en las necesidades que reduzcan y, en última instancia, prevengan las disparidades. Equidad significa que la prestación de servicios, la ejecución de proyectos, la elaboración de políticas y la distribución de recursos de Metro tienen en cuenta las diferentes historias, retos y necesidades de las comunidades del condado de Los Ángeles; es por lo que nos esforzamos".

mejorar las necesidades sociales y económicas básicas, tanto presentes como futuras, y el uso responsable del entorno natural, todo ello manteniendo o mejorando el bienestar del entorno del que depende la vida..

La sostenibilidad está en el centro de la visión renovada y del proceso de planificación del Corredor LB-ELA. El Principio Directivo de Sostenibilidad refleja el creciente compromiso de Metro con la sostenibilidad, como lo demuestra la creación del Consejo de Sostenibilidad de Metro, la adopción de numerosos planes y políticas de sostenibilidad, el desarrollo de herramientas de sostenibilidad y los esfuerzos de colaboración regional. En un principio, la sostenibilidad se consideró parte de una meta combinada de "Sostenibilidad y Medio Ambiente"; sin embargo, las discusiones posteriores sobre la sostenibilidad en el Comité Consultivo abordaron la superposición entre la sostenibilidad y cada una de las demás metas. La sostenibilidad aborda el potencial de los proyectos para integrar beneficios en todas las áreas de metas con el fin de promover un cambio positivo de los sistemas e innovar para proteger y mejorar el bienestar de la comunidad y del medio ambiente. Siguiendo el precedente establecido por el Principio Directivo de Equidad, el equipo del proyecto propuso elevar la Sostenibilidad para que sirviera como un segundo Principio Directivo y presentó el lenguaje propuesto al Comité Consultivo para su discusión y refinamiento.

4.4 Adopción por parte de la Junta Directiva

La Visión, las Metas y los Principios Directivos se recomendaron a la Junta Directiva de Metro en la reunión ordinaria de la Junta Directiva del 22 de septiembre de 2022, junto con la Oportunidad del Plan de Pre-Inversión y el cambio de Nombre del Proyecto del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Sur de la I-710 al Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-Este de LA.¹⁵ La Junta Directiva de Metro adoptó formalmente la Visión, las Metas y los Principios Directivos recomendados, la Oportunidad del Plan de Pre-Inversión y el nuevo Nombre del Proyecto como política. La adopción por parte de la Junta de la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Corredor LB-ELA fue un hito significativo en el desarrollo del Plan de Inversiones, representando el primer éxito formal del proceso de toma de decisiones en colaboración del Comité Consultivo, el CLC y los Grupos de Trabajo. El proceso de toma de decisiones, de seis meses de duración, fue un esfuerzo inmenso y desafiante, basado en los esfuerzos de planificación anteriores y en décadas de experiencia en el Corredor, que obligó a los participantes a enfrentarse a perspectivas diferentes y a superar las tensiones para alcanzar un consenso sobre las aspiraciones compartidas para el Corredor.

¹⁵ <https://metro.legistar.com/LegislationDetail.aspx?ID=5844793&GUID=BEDCE3EF-A791-4ACD-AA1D-DB2C13CD61BB>

UNA VISIÓN PARA UN CORREDOR DE CERO EMISIONES

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

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

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

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

- **Camiones de carga pesados:** \$50 millones en financiamiento inicial respaldarán la entrega de \$200 millones en infraestructura ZE diseñada para respaldar el despliegue acelerado de camiones de carga pesados ZE en el corredor LB-ELA. (LB-ELA 0004 / LB-ELA 0023).

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

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

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

5 DESARROLLO DE ESTRATEGIAS MULTIMODALES, PROYECTOS Y PROGRAMAS

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

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

5.1 1 Proceso de Desarrollo de la Lista Inicial de Estrategias Multimodales, Proyectos y Programas

Tras la adopción por parte de la Junta Directiva de la Visión, Metas y Principios Directivos recomendados por el Comité Consultivo, el equipo del proyecto inició la siguiente fase del plan de trabajo: Desarrollo de estrategias multimodales e identificación de proyectos y programas. El Comité Consultivo buscó un conjunto de MSPP lo más inclusivo posible, usando un amplio enfoque de difusión y participación para recibir aportaciones de los residentes del Corredor, grupos comunitarios, partes interesadas, agencias asociadas y otras partes. Se llevó a cabo un amplio esfuerzo de participación pública para contribuir a la lista de MSPP candidatos, enfocándose en particular en el compromiso con las comunidades afectadas, complementado por asociaciones con organizaciones de base comunitaria ([consulte la Figura 5-1](#)). Este esfuerzo, que [duró supuso](#) más de siete meses [de participación pública](#), incluyó una encuesta en línea y un mapa interactivo que brindó a los residentes, líderes comunitarios y otras partes interesadas la oportunidad de dar su aportación directa al proceso. La campaña de difusión de Metro contó con la participación de aproximadamente 5,400 miembros de la comunidad y partes interesadas a través de 46 eventos organizados por 18 organizaciones comunitarias y 18 eventos emergentes. Además, el equipo del proyecto organizó cuatro talleres en español (con traducción al inglés) y dos talleres en inglés (con traducción al español). Como resultado, se enviaron casi 3,000 respuestas a la encuesta y a la

herramienta cartográfica interactiva, lo que generó nuevos enfoques para realizar mejoras en el Corredor por parte de los residentes más afectados dentro del Corredor.

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



Figura 5-1 Formación de agrupaciones multimodales de estrategias, proyectos y programas

Además de recibir información de la comunidad y del público, el equipo del proyecto también revisó una amplia gama de programas e iniciativas actuales y anteriores de organismos locales, subregionales y regionales relacionados con el Corredor Long Beach - Este de Los Ángeles (LB-ELA). El equipo del proyecto incluyó elementos seleccionados del proyecto original del Corredor Sur de la Interestatal 710 (I-710), incluidos los "proyectos de acción temprana de la I-710", definidos por la Junta de Metro en las Mociones 5.1 y 5.2. El equipo del proyecto examinó estos posibles proyectos de acción temprana. El equipo del proyecto seleccionó estos proyectos de acción temprana candidatos para excluir conceptos de proyecto que intrínsecamente darían lugar a un desplazamiento significativo de residencias o negocios en las comunidades locales o que no podrían rediseñarse de forma factible para evitar desplazamientos significativos. También se incluyeron un conjunto de recomendaciones creadas por el Comité Ad Hoc I-710 del Consejo de Gobiernos de las Ciudades de Entrada (GCCOG) y la "Alternativa Comunitaria 7" propuesta por activistas comunitarios en 2014 antes del Proyecto del Corredor Sur I-710. (Véase el Apéndice 5-B para la Alternativa Comunitaria 7). El equipo del proyecto también incluyó proyectos planificados de las Ciudades del Corredor y el Condado de Los Ángeles, los Puertos, Caltrans, los planes de gastos de la Medida R/M de Metro, el Plan de Transporte de Largo Alcance de Metro, el Plan Conceptual de Movilidad 2028 de Metro, el Plan Estratégico de Transporte Activo de Metro y el Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de la Asociación de Gobiernos del Sur de California. Los proyectos y programas de estas fuentes que cumplían la Visión, Metas y Principios Directivos del Comité Consultivo y otras políticas de Metro, como los Objetivos de Inversión en

Autopistas Multimodales de Metro¹, se incluyeron en el desarrollo de la lista inicial del MSPP. Además, los proyectos y programas de las agencias asociadas como los Puertos de la Bahía de San Pedro, Long Beach Transit (LBT), California Air Quality Resources Board (CARB), South Coast Air Quality Management District (SCAQMD), y California Transportation Committee (CTC), por nombrar algunos, también se tuvieron en cuenta en el desarrollo de la lista MSPP.

En general, el MSPP se basó en:

- estudios e iniciativas anteriores;
- el mapa social interactivo y las encuestas públicas
- reuniones de talleres públicos/participación de CBOs; y
- [reuniones de los](#) grupos de trabajo, [Comité de Liderazgo Comunitario](#) ~~(el~~ CLC) y [reuniones de](#) ~~el~~ Comité Consultivo del Corredor LB-ELA.

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

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

Los MSPP se clasificaron en las seis categorías siguientes, ordenadas alfabéticamente:

- Transporte Activo/Gestión de la Demanda de Tráfico
- Vías Arteriales/Calles Completas
- Programas Comunitarios²
- Mejoras en la Seguridad de las Autopistas y los Intercambiadores
- Movimiento de Bienes
- Transporte Público

¹ [OBJETIVOS DE METRO PARA INVERSIÓN EN CARRETERAS MULTIMODALES aprobados por la Junta de Metro el 23/06/22](#)

² [Todos los programas comunitarios están en la categoría de “Inversión inicial” como se describe en las Recomendaciones del capítulo 8.](#)

La **Figura 5-1-2** muestra un ejemplo de cómo una lista inicial de los MSPP se alineaba con las categorías modales y las Metas y Principios Directivos del Plan de Inversión.

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

5.1.1 Oportunidad Previa al Plan de Inversión (PIPO)

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

Para cumplir con esta directiva, los miembros del Comité Consultivo, el CLC, las ciudades, las agencias locales y las organizaciones deben proporcionar nominaciones para proyectos que tenían o que podrían presentar para recibir financiamiento de subvenciones estatales o federales en 2022, en el entendimiento de que estos proyectos deben estar ubicados dentro del área de estudio del LB-ELA y no utilizaría los fondos restantes de las Medidas R y M para el Proyecto del Corredor Sur de la I-710 que serán aprovechados por el Plan de Inversión del Comité Consultivo.³ Esta participación generó 22 nominaciones de proyectos y Metro identificó 13 proyectos adicionales. Después de analizar los proyectos, comprender las inquietudes planteadas y los aportes proporcionados por el CLC, el EWG, el Comité Consultivo y otras partes interesadas, e identificar proyectos para los cuales aún no se había presentado una solicitud de subvención, Metro identificó un PIPO completo para la revisión por parte de la Junta y un conjunto de proyectos de iniciativa temprana (Tabla 5-1) para su consideración por parte de la Junta.

Estos proyectos comprenden componentes de proyectos de seguridad para peatones y ciclistas, transporte activo, mejora del tránsito, movimiento de bienes, movilidad de los corredores, sistema de transporte inteligente y tecnología de cero emisiones. En conjunto, estos proyectos representan un

³ Este último criterio alivió las preocupaciones planteadas por los miembros del Comité Consultivo de que los fondos locales disponibles como base para el Plan de Inversión (aproximadamente \$743 millones) podrían desviarse en apoyo de proyectos no examinados ni recomendados por el Comité Consultivo.

enfoque de inversión en el Corredor LB-ELA que avanza la política de Metas de Inversión en Carreteras Multimodales de Metro y se alinea con las Metas recomendadas por el Comité Consultivo. Los cuatro proyectos PIPO recibieron subvenciones de programas estatales y federales antes de la adopción del Plan de Inversión, lo que indica la capacidad de estos proyectos, que representan varios modos de transporte, para aprovechar una financiación significativa según lo previsto en el Plan de Inversión.

Tabla 1: Proyectos candidatos a la iniciativa temprana de PIPO ⁴

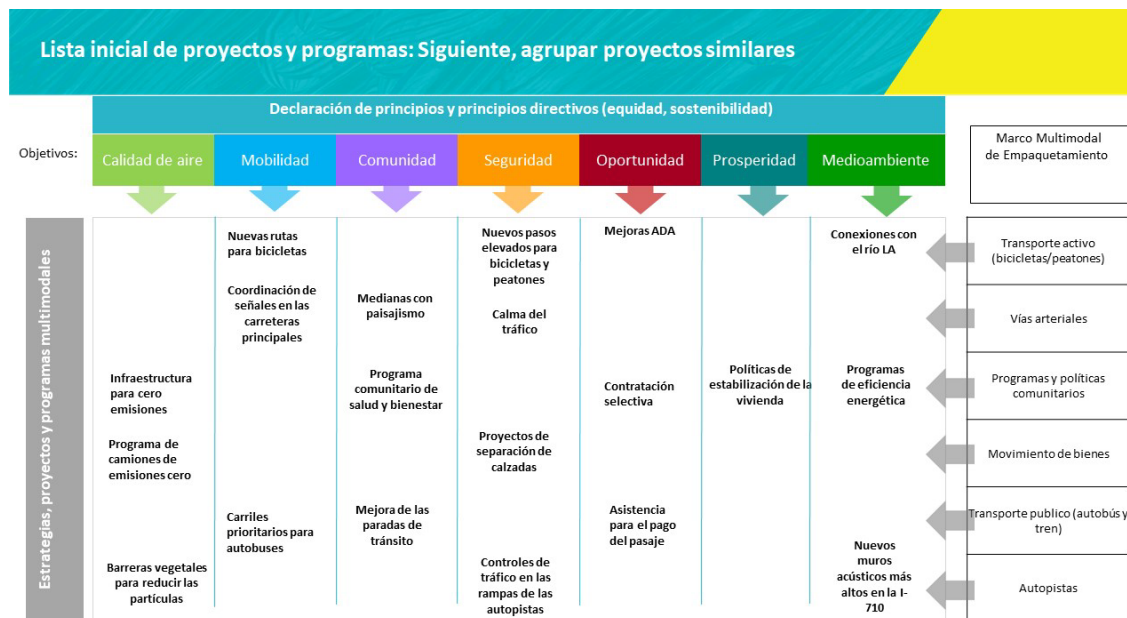
<u>Proyecto</u>	<u>Programa(s) de financiación</u>	<u>Fecha límite de solicitud</u>	<u>Costo del proyecto (est.)</u>	<u>Contrapartida local</u>
<u>Cruce de peatones/bicicletas de Humphreys Avenue sobre la I-710 en el este de Los Ángeles</u>	<u>LPP-C Otro federales</u>	<u>29 de noviembre de 2022</u>	<u>\$12.0 M</u>	<u>\$6.0 M⁵</u>
<u>Rutas seguras de Huntington Park para estudiantes y personas mayores</u>	<u>ATP Estatal</u>	<u>15 de junio de 2022</u>	<u>\$4.8 M</u>	<u>N/A</u>
<u>Proyecto de Gestión Integrada del Corredor I-710</u>	<u>TCEP Estatal</u>	<u>18 de noviembre de 2022</u>	<u>\$30.2 M</u>	<u>\$7.2 M</u>
<u>Programa de mejora del tránsito del sudeste de Los Ángeles*</u>	<u>LPP-C Estatal</u>	<u>29 de noviembre de 2022</u>	<u>\$29.5 M</u>	<u>\$15.0 M*</u>

⁴ ATP = Programa de Transporte Activo

LPP-C = Programa de asociación local - TCEP competitivo = Programa de mejora del corredor comercial

Otros federales = Programa Piloto de Reconexión de Comunidades del USDOT, Reconstrucción de la Infraestructura Estadounidense con Sostenibilidad y Equidad, y Programa de Subvenciones de Equidad y Acceso para los Vecindarios

Figura: 5-2-2 Ejemplo de Formación de Agrupaciones Multimodales de Estrategias, Proyectos y Programas



Las Agrupaciones Multimodales de Estrategias, Proyectos y Programas representan los modos de transporte y los programas comunitarios y se alinean bien con la Visión, las Metas y los Principios Directivos adoptados por el Comité Consultivo. Cada categoría comprende cuatro subcategorías que ayudan a clasificar y agrupar la amplia gama de proyectos y programas que componen la Lista Inicial de MSPP en proyectos similares que pueden ser evaluados en la siguiente fase de desarrollo del plan. El equipo del proyecto también presentó información sobre la Lista inicial de MSPP al CLC en siete reuniones y al Grupo de Trabajo de Equidad en cinco reuniones entre agosto de 2022 y febrero de 2023. Las aportaciones recibidas de estos grupos se usaron para refinar la Lista Inicial y proporcionar información al Comité Consultivo para su consideración en sus reuniones de revisión de los MSPP. Del proceso de evaluación se extrajeron algunas cuestiones y preocupaciones clave centradas en garantizar los impactos sobre las comunidades locales, en particular la seguridad y la calidad del aire. (Véase el Apéndice 5-A para las aportaciones del CLC a los MSPP)

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

5.1.21 Estudios e Iniciativas Anteriores

Estudios previos e iniciativas relevantes al alcance del Plan de Inversión que fueron referenciados incluyen el Plan de Transporte de Transporte a Largo Plazo de Metro, el Plan de Transporte Regional de SCAG/Estrategia de Comunidades Sostenibles, el Plan Conceptual de Movilidad de Metro 2028, el Plan Estratégico de Transporte Activo de Metro, los Planes Maestros de Bicicletas de las Ciudades, las recomendaciones del Comité Ad Hoc I-710 de GCCOG, la Alternativa Comunitaria 7 propuesta por CEHAJ, el Programa de Operaciones y Protección de Autopistas Estatales de Caltrans, y las Mociones de

la Junta de Metro 5.1/5.2 Conceptos de Acción Temprana I-710. Los esfuerzos de colaboración entre municipios y jurisdicciones son esenciales para abordar retos como la congestión del tráfico, la sostenibilidad medioambiental y el acceso equitativo al transporte, así como para desarrollar soluciones eficaces y sostenibles que satisfagan las diversas necesidades de toda la región. La riqueza de conocimientos, datos y lecciones aprendidas de estos esfuerzos pasados puede aprovecharse para mejorar el futuro desarrollo del corredor LB-ELA.

5.1.3 Aportaciones del público y la comunidad al MSPP.

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

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

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

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

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

- Transporte Activo
- Vías Arteriales/Calles Completas
- Programas Comunitarios

- Mejoras en la Seguridad de las Autopistas y los Intercambiadores
- Movimiento de Bienes

- Transporte Público (Bus o Ferrocarril)
- ~~Transporte Público (Bus o Ferrocarril)~~
- ~~(Bus o Ferrocarril)~~

5.1.15.1.5 Transporte Activo

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

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

La ~~Tabla 5-1~~ Tabla 5-2 muestra los tipos de proyectos específicos por subcategoría para las mejoras del transporte activo.

Tabla 5-12. Tipos de Proyectos de Transporte Activo por Subcategoría

Subcategoría	Tipos de Proyectos
Mejoras peatonales y de primera/última milla	Nuevos pasos elevados para peatones y bicicletas
	Nuevas vías para peatones y bicicletas
	Nuevas conexiones para peatones y bicicletas con el ferrocarril, el transporte público y el río de Los Ángeles
	Nuevos pasos peatonales, aceras
Rutas e instalaciones para bicicletas	Nuevos caminos y senderos para bicicletas
	Nuevas rutas para bicicletas protegidas por barreras/acotamientos
	Nuevos carriles para bicicletas
	Nuevas rutas señalizadas para bicicletas
Seguridad y servicios	Pasos peatonales de alta visibilidad
	Aceras más anchas
	Mejora de los cruces para peatones y bicicletas
	Estacionamiento, iluminación y estaciones de reparación para bicicletas

Subcategoría	Tipos de Proyectos
	Programas de bicicletas compartidas
	Controles de tráfico para peatones y bicicletas
	Mejoras de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA)
	Estructuras de sombra, árboles, paisajismo
	Seguridad e iluminación
Gestión de la demanda de viajes	Programas de uso compartido de automóviles y vans
	Programas de teletrabajo
	Campañas promocionales para fomentar modos de viaje alternativos

Notas:

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

5.1.25.1.6 Calles principales/Calles Completas

Las mejoras en las *Calles principales-/Calles Completas* engloban las mejoras y actualizaciones realizadas en las principales carreteras, denominadas carreteras principales, para mejorar su flujo de tráfico, seguridad, eficiencia y eficacia general. Estas carreteras principales sirven como arterias vitales de transporte, gestionando volúmenes de tráfico sustanciales y conectando diversos vecindarios dentro de una Ciudad o uniendo ciudades entre sí. Estas mejoras tienen como objetivo aumentar la eficiencia del transporte, aliviar la congestión del tráfico, mejorar la seguridad de todos los usuarios de la carretera y fomentar una mejor conectividad entre las comunidades del Corredor LB-EA.

Las subcategorías para las mejoras de las carreteras principales/calles completas son:

- calles completas;
- reducción del tráfico;
- vías generales locales/regionales; y
- coordinación de señales/gestión de sistemas de transporte (TSM)/sistemas inteligentes de transporte (ITS).

La [Tabla 5-2-Tabla 5-3](#) muestra los tipos de proyectos específicos por subcategoría para la mejora de carreteras principales y calles completas.

Tabla 5-23. Tipos de Proyectos de Carreteras Principales/Calles Completas por Subcategoría

Subcategoría	Tipos de Proyectos
Calles completas	Nuevos espacios verdes, árboles, desagües biológicos
	Mejoras para bicicletas y peatones
	Arte público
	Señalización
	Paradas de transporte público (mobiliario, marquesinas)
	Mejoras operativas y de seguridad
	Mejoras de la ADA
	Alumbrado público con LED
	Retención de aguas pluviales
Reducción del tráfico	Reducciones de velocidad
	Reductores de velocidad
	Restricciones para camiones en los vecindarios
	Rotondas
	Reducciones de carriles
	Señales de pare, señales de tráfico
	Cámaras de control de velocidad
	Pasos peatonales con luces intermitentes
	Dispositivos de advertencia de zonas escolares
Vías generales locales/regionales	Tratamiento de aguas pluviales
	Mejora de señales de tráfico, pasos peatonales, aceras, entradas de vehículos, rampas de bordillos, etc.
	Puentes nuevos o mejorados
	Mejoras de la ADA
	Mejoras en las intersecciones
	Circulación y seguridad de los peatones

Subcategoría	Tipos de Proyectos
	Mejoras del paisaje urbano
	Mejoras para bicicletas y peatones
	Ampliación/realineación de carreteras
Coordinación de señales/ Gestión de Sistemas de Transporte (GST)/ Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)	Mejora de las señales de tráfico y de peatones
	Instalación de cámaras de video
	Actualización de equipos
	Prioridad para vehículos de emergencia
	Señalización
	Sincronización de señales
	Tecnologías avanzadas para gestionar el tráfico e informar a los viajeros

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

5.1.35.1.7 Programas Comunitarios

Los *Programas Comunitarios* son mejoras que implican la mejora de los programas existentes o la creación de otros nuevos que benefician directamente a las comunidades locales de forma más amplia que la inversión típica en transporte. Estas mejoras abordan necesidades, problemas o intereses específicos de la comunidad y fomentan la inclusión y la participación. Varios de estos programas no son elegibles para usar fondos de Metro para su implementación; sin embargo, debido a que son muy importantes para las comunidades dentro del Corredor y apoyan la Visión, Metas y Principios Directivos del Plan de Inversión, el equipo del proyecto recomienda que Metro se comprometa a identificar y asociarse con otras agencias y entidades que son responsables de esos asuntos - por ejemplo, el Departamento de Salud del Condado de Los Ángeles - para ayudar a desarrollar, apoyar, financiar y liderar estos programas. Las subcategorías para las mejoras de los programas comunitarios son

- creación de empleo/oportunidades laborales
- ~~medio ambiente;~~
- ~~calidad del aire/salud/calidad del aire/ medio ambiente comunitaria;~~ y
- estabilización de la vivienda/uso del suelo

La ~~Tabla 5-3~~ **Tabla 5-4** muestra los tipos de proyectos específicos por subcategoría para las mejoras de los programas comunitarios.

Tabla 5-34. Tipos de Proyectos de Programas Comunitarios por Subcategoría

Subcategoría	Tipos de Proyectos
Creación de empleo/oportunidades laborales	Contratación local selectiva
	Iniciativas de contratación laboral
	Programas de educación vocacional
	Políticas de estabilización económica
	Educación y desarrollo de la fuerza laboral
	Asociaciones con empleadores
	Asociaciones con instituciones académicas
<u>Salud/calidad del aire/ medio ambiente</u> Medio ambiente	Reducción de las emisiones de GHG
	Proyecto de energía renovable/solar
	Reverdecimiento urbano, arbolado, espacios verdes
	Cinturones verdes, zonas verdes con plantaciones resistentes a la sequía
	Restauración de hábitats y conectividad
	Arte y estética públicos
	Infraestructura de emisiones cero para automóviles (también subcategoría de calidad del aire/salud comunitaria)
Calidad del aire/salud comunitaria	Electrificación de autobuses
	Programa comunitario de beneficios para la salud
	Filtros de aire para escuelas e instalaciones comunitarias
	Mejoras medioambientales en edificios
	Educación y difusión sobre salud
	Exámenes médicos comunitarios
	Barreras vegetales/paisajismo de amortiguación
Estabilización de la vivienda/uso del suelos	Políticas de estabilización de viviendas/alquileres
	Programas contra el desplazamiento

Subcategoría	Tipos de Proyectos
	Programas de ayuda con el alquiler
	Viviendas de inclusión
	Comunidades orientadas al transporte público
	Programas para personas sin hogar
	Colaboración con organizaciones comunitarias

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

5.1.45.1.8 Mejoras en la Seguridad de Autopistas e Intercambiadores

Las *Mejoras en la Seguridad de Autopistas e Intercambiadores* implican rediseñar y modernizar algunos intercambiadores y carriles auxiliares de la I-710 para mejorar la seguridad y el funcionamiento del tráfico de la autopista principal, reducir la congestión de la autopista y, por lo tanto, reducir el desvío del tráfico a través de los intercambiadores arteriales hacia las arterias y las calles adyacentes de la comunidad. Estas mejoras ayudarán a reconectar las comunidades separadas por la I-710 reduciendo los retrasos del tránsito y mejorando la seguridad de los ciclistas y peatones que cruzan la I-710 y, en algunos lugares, el cruce arterial del río LA. Los proyectos de Mejoras en la Seguridad de Autopistas e Intercambiadores incluidos en el plan deben mostrar alineación con la Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor y otras políticas relacionadas, como la política de Objetivos de Inversión en Autopistas Multimodales de Metro. [Es por ello que los proyectos de mejora de los pasos elevados pasan a denominarse MOSAICO: Multimodal, Operacional, Seguridad y Acceso e Inversiones para la Comunidad.](#)

Las subcategorías para las mejoras en la seguridad de autopistas e intercambiadores son la tarificación de la congestión, las mejoras de autopistas, los servicios/ITS de autopistas y los carriles de emisiones cero en la I-710. Estas subcategorías se describen en la [Tabla 5-4](#) [Tabla 5-5](#).

Tabla 5-45. Tipos de Proyectos de Mejoras en la Seguridad de Autopistas e Intercambiadores por Sub-Categoría

Subcategoría	Tipos de Proyectos
Tarificación de la congestión	Tarificación de la congestión para cobrar a los vehículos de un solo ocupante; los automóviles compartidos, los autobuses, los camiones de emisiones cero y los automóviles de emisiones cero viajarían gratis.
Mejoras en las autopistas	Mejoras en los intercambiadores
	Seguridad y rediseño de rampas

Subcategoría	Tipos de Proyectos
	Carriles auxiliares y operativos
	Controles de tráfico para proteger a bicicletas y peatones en las rampas de la autopista
	Carriles de desvío para camiones
	Tapas de autopistas y puentes ensanchados para crear conexiones de "cinturón verde" entre la I-710 y el río LA.
Servicios/ITS de autopistas	Proyecto piloto de reducción de partículas
	Proyectos de reparación y seguridad de autopistas
	Pantallas acústicas
	Paisajismo tolerante a la sequía
Carriles de emisiones cero en la I-710	Restricciones a la circulación de camiones sin emisiones
	Carriles para camiones cero emisiones

Fuente: Reunión #16 del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, enero 2023. Movimiento de Bienes

5.1.55.1.9 Movimiento de Bienes

Las mejoras en el *Movimiento de Bienes* abarcan la implementación de diversas mejoras en la infraestructura, ~~las políticas~~ y las prácticas de ~~transporte logística~~, con la meta ~~de agilizar y~~ optimizar el movimiento eficiente de bienes y mercancías dentro y a través del Corredor, ~~y apoyar los beneficios económicos. Los programas de ferrocarriles y camiones de cero emisiones y la infraestructura de cero emisiones están destinados específicamente a reducir las emisiones nocivas y reduciendo simultáneamente los impactos en la calidad del aire y en la salud de las comunidades del Corredor debido al movimiento de bienes y mejorando la calidad de vida y los beneficios económicos.~~

Las subcategorías de mejoras del Movimiento de Bienes son:

- Gestión de la demanda de viajes de ferrocarril de mercancías/movimiento de bienes;
- puertos; y
- programas para camiones/sistemas de transporte inteligentes.

La ~~Tabla 5-5~~ **Tabla 5-6** muestra los tipos de proyectos específicos por subcategoría para las mejoras del Movimiento de Bienes.

Tabla 5-56. Tipos de Proyectos de Movimiento de Bienes por Subcategoría

Subcategoría	Tipos de Proyectos
Gestión de la demanda de viajes de ferrocarril de mercancías/movimiento de bienes	Ampliación del muelle ferroviario
	Nuevo puerto interior, mayor uso del ferrocarril de mercancías
	Ampliación y modernización de los astilleros portuarios
	Separación de vías para el transporte de mercancías
	Piloto de ferrocarril de mercancías de cero emisiones
Puertos	Mejora de los intercambiadores
	Desniveles
	Reordenación de carreteras, mejoras de seguridad y paisajísticas
	Ampliación de muelles y reducción de las emisiones de los buques
	Eficiencia operativa del transporte de mercancías
Programas para camiones/sistemas de transporte inteligentes	Programas de camiones con emisiones cero
	Infraestructura de emisiones cero
	Gestión de contenedores vacíos
	Usar tecnologías avanzadas para optimizar la secuencia de entrega y recogida de contenedores y reducir la congestión cerca de las terminales ferroviarias y los puertos.

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

5.1.65.1.10 Transporte Público

Las mejoras del *Transporte Público (Bus o Ferrocarril)* abarcan la realización de diversos proyectos de servicios e infraestructuras y en los sistemas de transporte público de una región o ciudad. Los objetivos de estas mejoras son mejorar la calidad del servicio, expandir la accesibilidad e impulsar la movilidad general de los viajeros. Al hacer el transporte público más atractivo, cómodo y rápido, estas mejoras tienen la intención de mejorar los viajes de los actuales usuarios del transporte público y promover un cambio hacia el transporte público como alternativa viable y sostenible a usar vehículos privados.

Las subcategorías de mejoras del tránsito son:

- Tránsito de alta capacidad (ferrocarril/autobús rápido [BRT]);
- servicios de tránsito;
- tránsito en bus; y

- mejoras en líneas/estaciones ferroviarias

La [Tabla 5-6](#) [Tabla 5-7](#) muestra los tipos de proyectos específicos por subcategoría para las mejoras de tránsito.

Tabla 5-67. Tipos de Proyectos de Tránsito por Sub-Categoría

Subcategoría	Tipos de Proyectos
Tránsito de alta capacidad (ferrocarril/BRT)	Nuevas estaciones/líneas de tren ligero
	Ampliación de líneas de tren
	Proyectos BRT
Servicios de tránsito	Paradas de autobús e iluminación
	Elementos de seguridad en el transporte
	Aplicación web de horarios de transporte
	Descuentos y pases gratuitos
	Programa de educación vial
	Programa de experiencia del cliente
	Pantallas en tiempo real
	Limpieza y mantenimiento del transporte
	Mobiliario y sombra en las estaciones
	Mejoras ADA
	Control de tráfico para peatones y bicicletas
Tránsito en bus	Servicio exprés
	Lanzaderas
	Recarga de buses eléctricos
	Autobuses a demanda (microtránsito)
	Mejorar la velocidad de los buses
	Aumento de la frecuencia de los buses
	Carriles bus prioritarios
	Proyectos de electrificación de autobuses
Mejoras en las líneas/estaciones ferroviarias	Mejoras en las estaciones
	Priorización de señales para trenes
	Mantenimiento de estaciones

Subcategoría	Tipos de Proyectos
	Mejoras de la seguridad peatonal en las estaciones
	Mejora de las conexiones entre bicicletas y peatones
	Mejora de la fiabilidad de los trenes
	Separaciones de nivel para trenes

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

5.2 Otros Proyectos/Proyectos Adicionales a Considerar

Este MSPP se define en el momento de la publicación de este documento, que puede considerarse un Plan de Inversión “vivo”. Se trata de 1) proyectos incluidos en listas anteriores basados en orientaciones políticas previas o en la financiación disponible para su desarrollo, 2) proyectos sugeridos directamente por la comunidad, 3) conceptos que deben desarrollarse para ser evaluados con vistas a su futura aplicación. En adelante, el Plan de Inversión usará los Programas Modales para perfeccionar y complementar el MSPP con el fin de seguir aplicando la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Corredor.

Tras integrar los comentarios del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, el CLC y los grupos de trabajo a principios de 2023, se creó el MSPP inicial revisado con nuevos proyectos, programas, características y mejoras. También se revisaron las descripciones de los proyectos y programas en función de los comentarios recibidos.⁶ Mientras tanto, los organismos correspondientes y los patrocinadores de los proyectos aclararon cómo se habían desarrollado los MSPP iniciales revisados.

⁶ Reunión del Comité Consultivo del corredor sur de la I-710, 17 de febrero de 2023.

6 EVALUACIÓN Y PRIORIZACIÓN

Este capítulo describe el proceso de evaluación y priorización del Comité Consultivo del Corredor Long Beach – Este de Los Ángeles (LB-ELA, por sus siglas en inglés) y el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC, por sus siglas en inglés) para revisar más de 200 Estrategias, Proyectos y Programas Multimodales (MSPP) del Corredor LB-ELA. Describe cada paso de la evaluación y priorización, incluyendo:

- el proceso, los criterios y los resultados de la evaluación;
- el proceso de creación de niveles y los resultados iniciales dentro de cada modalidad;
- el papel y el uso de los indicadores de equidad y los indicadores de consideración de aportes de la comunidad (CIC); y
- cómo se utilizan los resultados de la evaluación y los criterios de priorización adicionales para las recomendaciones de inversión.

Los MSPP (ver Capítulo 5) para el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA (Plan de Inversión) generaron más proyectos y programas de los que el Plan de Inversión podría financiar mediante el uso y aprovechamiento de los fondos disponibles de las Medidas R y M. Para determinar qué proyectos y programas incluir y priorizar en el Plan de Inversión, el equipo del proyecto trabajó con el Comité Consultivo y el CLC para desarrollar y emplear un proceso de evaluación para evaluar la alineación de cada MSPP con la Visión, las Metas y los Principios Directivos adoptados por el Corredor LB-ELA, a través de un marco de posibles beneficios y problemas, y consideración de su preparación para la implementación. Una diferencia es que los programas comunitarios pasaron por la misma evaluación que otros proyectos, pero el equipo del proyecto determinó después de la evaluación que todos los programas comunitarios debían priorizarse en una vía separada (es decir, no serían clasificados ni organizados por niveles) dada la importancia de promover la equidad en el corredor. Al proceso de evaluación le siguió un proceso de priorización que evaluó el potencial de aprovechamiento de la inversión de las Medidas R y M con financiamiento regional, estatal y federal y los impedimentos para la implementación. Para desarrollar las recomendaciones de inversión, las Metas y los Principios Directivos del proyecto se tradujeron en métricas específicas. Cada proyecto se clasificó según estas métricas en una escala de 0 a 3 o “no aplicable” (N/A). Se resumieron las puntuaciones de las métricas, incluida la consideración de las puntuaciones N/A, lo que dio lugar a la primera etapa de clasificación de los proyectos. El proceso de evaluación resultó en la clasificación de los proyectos dentro de cada modo de viaje: Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Mejoras de Seguridad y Conexiones en las Autopistas, Movimiento de Bienes, y Transporte Público y Programas Comunitarios. Las puntuaciones clasificadas de los proyectos se combinaron con una evaluación de la preparación del proyecto en el análisis de niveles y una evaluación de la implementación. Los programas comunitarios pasaron por la misma evaluación que otros proyectos, pero el equipo del proyecto determinó después de la evaluación que todos los programas comunitarios debían priorizarse en una vía separada (es decir, no serían clasificados ni organizados por niveles) dada la importancia de promover la equidad en el corredor. Al proceso de evaluación le siguió un proceso de priorización que evaluó el potencial de aprovechamiento de la inversión de las Medidas R y M con financiamiento regional, estatal y federal y los impedimentos para la implementación. El resultado de estos procesos fue la identificación de:

- MSPP adecuadas para recibir financiamiento de las Medidas R y M a través de su inclusión en las Recomendaciones de Inversión Inicial en el [CMIP-Plan de Inversión](#) debido a su mayor nivel de alineación con la Visión, las Metas y los Principios Directivos y una preparación más avanzada del proyecto;
- MSPP que necesitaban planificación o desarrollo, para ser mejor definidos y/o alineados con la Visión, las Metas y los Principios Directivos, a través de los Programas Modales que complementan la implementación del [Plan de Inversión](#) ~~CMIP~~ para luego ser considerados para financiamiento en años futuros.

6.1 Proceso

6.1.1 Evaluación

La Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor LB-ELA, como se describe en el Capítulo 4, proporcionaron la base para el proceso de evaluación, resultando en 82 métricas¹, en forma de Beneficio [\(66\)](#) y Problema [\(16\)](#), mediante las cuales se evaluó cada proyecto o programa para determinar sus beneficios potenciales. También se evaluaron los proyectos para identificar si había consideraciones adicionales o posibles inquietudes relacionadas con un proyecto pero que aún no se habían identificado en las 82 métricas. Los resultados resumidos de cada MSPP se presentaron al Comité Consultivo, al CLC y a las comunidades del Corredor para comprender mejor qué tan bien cada proyecto y programa cumple y avanza la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Corredor LB-ELA. Este proceso dio como resultado que el borrador de la evaluación calificara los resultados y clasificara los proyectos por modo, que se utilizaron para organizar los proyectos y programas en dos niveles.

Como se describe en el Capítulo 2, el Comité Consultivo, el CLC, el Grupo de Trabajo de Equidad y otras partes interesadas y miembros de la comunidad, proporcionaron información al equipo del proyecto en cada paso de la fase de evaluación [de marzo de 2023 a diciembre de 2023](#). Del mismo modo, la lista de MSPP se compiló a través de planes, programas y aportes comunitarios existentes. Esta lista incluía una amplia gama de conceptos en todas las etapas de desarrollo, desde un simple concepto hasta estar listos para comenzar, como se describe en el Capítulo 5. Se identificaron más de 200 MSPP para su evaluación, que van desde conceptos hasta proyectos reales listos para su implementación. Esta disparidad en la preparación de los proyectos reflejó brechas de equidad para las comunidades de menores recursos en el Corredor LB-ELA y dio lugar a información incoherente para cada proyecto o programa objeto de examen. Considerando este desafío, el equipo del proyecto utilizó toda la información disponible para cada proyecto y programa para determinar las puntuaciones de cada métrica en este proceso de evaluación.

Se desarrollaron reglas metodológicas de puntuación para cada una de las 66 métricas de Beneficio y 16 métricas de Problemas para definir cómo se aplicarían para evaluar el desempeño potencial de cada MSPP al abordar esa métrica. El equipo del proyecto asignó a miembros del equipo técnicos experimentados para desarrollar cada regla en función de su área de especialización y conocimiento de

¹ El borrador de la lista de métricas incluía 73 métricas. A través del desarrollo del plan, se agregaron nueve criterios de problema adicionales al proceso de evaluación para un total de 82 métricas.

los métodos y herramientas de evaluación. Se aplicaron métricas de evaluación cuantitativas y cualitativas, dependiendo de la naturaleza del criterio y de los datos disponibles para evaluar cada una de las 82 métricas. Específicamente, las evaluaciones cuantitativas se basaron en los datos disponibles del Modelo de Pronóstico de la Demanda de Viajes de la Asociación de Gobiernos del Sur de California, que se adaptó a los análisis del Corredor LB-ELA, el Modelado de la Calidad del Aire y los Sistemas de Información Geográfica. Las evaluaciones cualitativas se basaron en la experiencia profesional de la experiencia previa con proyectos similares, la literatura sobre los beneficios y los posibles impactos adversos esperados relacionados con los tipos de proyectos y las características declaradas del proyecto o programa en función de la información disponible de los patrocinadores del proyecto.

Cada regla de evaluación Incluyó suposiciones, fuentes de datos y cualquier literatura o información adicional utilizada. Estableció umbrales para que los proyectos y programas recibieran una puntuación, como se indica a continuación y se ilustra en **Figura 6-1**:

- 0 (Ningún beneficio o Ningún impacto adverso),
- 1 (Beneficio bajo o Impacto adverso bajo),
- 2 (Beneficio medio o Impacto adverso medio),
- 3 (Beneficio alto o Impacto adverso alto), o
- No aplicable (N/A) por lo general, cuando un proyecto o programa no puede planificarse o diseñarse de manera realista para proporcionar el beneficio asociado con un criterio determinado o cualquier impacto sobre el mismo. Asimismo, proyectos o programas que no tengan ningún impacto en la métrica de Problema específica.

Figura 6-1. Escala de Calificación de Beneficios y Problemas del Proyecto

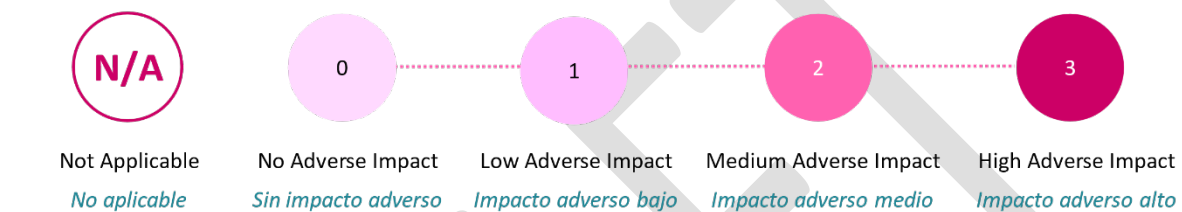


Reminder: Benefits and Concerns Rating Scale Recordatorio: Escala de evaluación de beneficios y preocupaciones

Potential Project Benefits / Beneficios potenciales del proyecto



Potential Project Concerns / Preocupaciones potenciales del proyecto



37

Las reglas detalladas para cada criterio de Beneficio y Problema se muestran en el Apéndice 6-B, que documenta la metodología de evaluación, con reglas de puntuación individuales para cada criterio de evaluación. En el Apéndice Y se muestran los resultados del proceso de evaluación, incluida la puntuación individual y resumida de los beneficios y los problemas de cada proyecto. En la siguiente sección se proporciona una explicación más detallada de cada categoría de evaluación.

6.1.1.1 Calidad del aire

Se utilizaron tres métricas de beneficios para medir la efectividad del proyecto para mejorar la calidad del aire en el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-1**.

Tabla 6-1. Métricas de beneficios de la calidad del aire (Air Quality, AQ)

Número de la métrica	Número y nombre de la métrica	Descripción
AQ1	AQ1 : Reduce las emisiones (óxidos de nitrógeno [~~NO_x~~ NO _x NO _x], partículas finas [PM _{2.5}])	Reduce las emisiones de NO _x y PM _{2.5} de los vehículos de carretera o equipos móviles todoterreno.
AQ2	AQ2 : Facilita las tecnologías limpias y los vehículos con menos emisiones	Facilita el despliegue de vehículos/equipos de ZE; los ejemplos incluyen, entre otros, la financiación de la compra de tecnología de vehículos/equipos limpios y la infraestructura de abastecimiento de combustible ZE.



Número de la métrica	Número y nombre de la métrica	Descripción
AQ3	~~AQ3~~ : Cambio de modo de transporte a modos de transporte más limpios	Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, a pie y en bicicleta.

Notas:

NO_x = óxidos de nitrógeno

PM_{2.5} = material particulado menor o igual a 2.5 micras de diámetro

ZE = cero emisiones (del inglés Zero-Emission)

6.1.1.2 Salud comunitaria

Se utilizaron cinco métricas de beneficios para medir la efectividad del proyecto en mejorar la salud de la comunidad en el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-2**.

Tabla 6-2. Métricas de beneficios de salud de la comunidad ([Community Health, CH](#))

Número de la métrica	Número y nombre de la métrica	Descripción
CH1	~~CH1~~ : Reduce las emisiones (métricas de efectos en la salud: DPM, PM _{2.5})	Reduce las emisiones DPM y PM _{2.5} de los vehículos de carretera, lo que a su vez puede generar beneficios para la salud.
CH2	~~CH2~~ : Reduce la exposición de los receptores (HVAC/HEPA, vegetación cercana a la carretera)	Reduce la exposición de los receptores sensibles (p. ej., escuelas y guarderías, hospitales y clínicas de atención médica, centros para personas mayores y residencias) mediante la instalación de sistemas de filtración en estos receptores y/o la instalación de vegetación cerca de la carretera entre las carreteras principales y estos receptores.
CH3	~~CH3~~ : Cambio de modo de transporte a transporte activo, transporte público	Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, a pie y en bicicleta.
CH4	~~CH4~~ : ~~M~~ mejora la experiencia del usuario (puede haber diferentes métricas para diferentes modos de transporte)	Proporciona una red de carreteras intuitiva para todos los usuarios; cierres de brechas; vías exclusivas para el transporte activo; orientación; acceso a información sobre direcciones u opciones de transporte; y soluciones tecnológicas que hacen que la información de viaje, incluidas las direcciones y las opciones modales, esté más disponible para el usuario.
CH5	~~CH5~~ : Acceso de bicicletas/peatones a parques, áreas recreativas o espacios abiertos	Proporciona instalaciones nuevas o mejoradas para bicicletas/peatones que se conectan con parques, áreas recreativas o espacios abiertos; A los efectos de este análisis, esto se define como dentro de ¼ de milla de un espacio recreativo.

Notas:

DPM = partículas diésel



HEPA = partículas de aire de alta eficiencia
HVAC = calefacción, ventilación y aire acondicionado
PM_{2.5} = material particulado menor o igual a 2.5 micras de diámetro

6.1.1.3 Movilidad

Se utilizaron siete métricas de beneficios para medir la eficacia del proyecto en mejorar la movilidad en el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-3**.

Tabla 6-3. Métricas de beneficios de movilidad (MB)

<u>Número de la métrica</u>	<u>Número y nombre de la métrica</u>	<u>Descripción</u>
<u>MB1</u>	~~MB1~~ : Número de pasajeros	Aumenta el número de pasajeros del transporte público al trasladar los viajes al transporte público desde otros modos de transporte.
<u>MB2</u>	~~MB2~~ : Velocidades/Tiempos de viaje (personas, mercancías)	Aumenta la velocidad de la carretera (o reduce los tiempos de viaje) para personas y mercancías.
<u>MB3</u>	~~MB3~~ : Reduce la congestión (horas de retraso para personas y mercancías)	Reduce las horas de retraso para personas y mercancías.
<u>MB4</u>	~~MB4~~ : Accesibilidad modal (por zona)	Mejora el acceso a nuevas instalaciones de transporte para los residentes; cuantifica la población que se beneficia de la mejora en función de una distancia de ¼ de milla desde la nueva instalación de transporte.
<u>MB5</u>	~~MB5~~ : Confiabilidad (transporte público, carretera, movimiento de bienes)	Mejora la confiabilidad del tiempo de viaje del transporte, proporcionando un rango consistente de tiempos de viaje predecibles en todos los modos de transporte; la confiabilidad se mejora mediante la optimización de los sistemas de transporte existentes y la expansión de la capacidad de viaje y la reducción de la demora en el viaje; ejemplos de cosas que mejoran la confiabilidad incluyen la mejora de la seguridad (reducción de choques/retrasos inesperados), la sincronización de las señales, la prioridad de las señales de tránsito, los carriles de tránsito dedicados, las instalaciones separadas para los modos de transporte activos, la gestión de la demanda de transporte y las tarifas dinámicas de los usuarios de las carreteras.
<u>MB6</u>	~~MB6~~ : Cierres de brechas	Aborda una brecha en la red de transporte, o elimina una barrera de transporte, proporcionando un nuevo servicio o una nueva instalación de transporte.



<u>Número de la métrica</u>	<u>Número y nombre de la métrica</u>	Descripción
MB7	~~MB7~~ : Aumenta las opciones de viaje	Hace que una gama de opciones de transporte (sostenibles, no SOV) sea más realista para los posibles viajes de los usuarios.

Nota:

SOV = vehículo de una sola persona (del inglés “single-occupancy vehicle”)

6.1.1.4 Seguridad [\(SF\)](#)

Se utilizaron siete métricas de beneficios para medir la eficacia del proyecto en mejorar la seguridad en el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-4**.

Tabla 6-4. Métricas de beneficios de seguridad

<u>Número de la métrica</u>	<u>Número y nombre de la métrica</u>	Descripción
SF1	~~SF1~~ : Protecciones para bicicletas/usuarios (clase de bicicleta)	Proporciona caminos exclusivos y separados para bicicletas.
SF2	~~SF2~~ : Protecciones de tráfico (Bicicleta/Peatón)	Proporciona una separación nueva o mejorada entre bicicletas/peatones y el tráfico de automóviles.
SF3	~~SF3~~ : Seguridad personal	Proporciona funciones y/o servicios para proteger a los usuarios individuales de delitos y daños personales.
SF4	~~SF4~~ : Incluye características de seguridad	Proporciona seguridad contra colisiones automovilísticas, principalmente para otros modos de transporte que utilizan la carretera; incluye la seguridad vial para el uso de camiones, pero no la seguridad ferroviaria de Metro a menos que esté interactuando con los usuarios de la carretera en el proyecto.
SF5	~~SF5~~ : Reduce los puntos de conflicto (seguridad del vehículo)	Reduce el número y la gravedad de los puntos de conflicto entre los vehículos que circulan por las autopistas y las carreteras para mejorar la seguridad de los vehículos; Esta métrica se centra en la seguridad de vehículo frente a vehículo y no aborda ninguna interacción de los vehículos con los modos de transporte activos, como las bicicletas o los peatones.
SF6	~~SF6~~ : Funciones para calmar el tráfico	Tiene el efecto de ralentizar el tráfico de automóviles.
SF7	~~SF7~~ : Preserva/Rehabilita la Infraestructura existente	Contiene elementos dirigidos específicamente al estado de estar en buenas condiciones o realizar



Número de la métrica	Número y nombre de la métrica	Descripción
		mejoras tangibles en la infraestructura de transporte existente.

6.1.1.5 Medio ambiente

Se utilizaron ocho métricas de beneficios para medir la eficacia del proyecto en mejorar el medio ambiente en el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-5**.

Tabla 6-5. Métricas de beneficios para el medio ambiente [\(EN\)](#)

Número de la métrica	Número y nombre de la métrica	Descripción
EN1	~~ES1~~ : Mejora el medio ambiente a partir de los cambios de modo	Considera el impacto del cambio de modo de transporte resultante del proyecto en la comunidad y el medio ambiente circundantes; tiene en cuenta la probabilidad de cambio de modo de transporte del proyecto y el beneficio de ese cambio de modo de transporte sobre otros miembros de la comunidad. ²
EN2	~~EN2~~ : Potencial de reducción de GHG	Reduce las emisiones de gases de efecto invernadero del tubo de escape de los vehículos de carretera y todoterreno.
EN3	~~EN3~~ : Protege el hábitat natural (características de reverdecimiento)	Apoya la mejora de los resultados de salud asociados con el aire y el agua limpios mediante la protección o mejora de los hábitats naturales a través de inversiones en infraestructura verde, principalmente a través de la provisión de árboles, parques y vegetación.
EN4	~~EN4~~ : Características de la calidad del agua, el drenaje y la gestión de inundaciones	Mejora la calidad del agua y/o el drenaje y la gestión de inundaciones.
EN5	~~EN5~~ : Reduce el uso de energía	Reduce de manera medible el uso total de energía en el Corredor (BTU por pasajero-milla y/o BTU por tonelada-milla).
EN6	~~EN6~~ : Reduce el efecto isla de calor; Proporciona funciones de refrigeración para los usuarios	Reduce el efecto de isla de calor mediante el despliegue de características de enfriamiento como la plantación de árboles de sombra urbana, la instalación de techos reflectantes y el uso de pavimentos y superficies de colores claros o de alto albedo.
EN7	~~EN7~~ : Potencial de reducción de ruido	Reduce la contaminación acústica del transporte o incluye funciones de reducción de ruido, como

² Lo opuesto a esta métrica es la demanda inducida de viajes en automóvil, que se mide en [Con9: Potencial de aumento de VMT](#).



Número de la métrica	Número y nombre de la métrica	Descripción
		barreras acústicas o tecnologías de bajo nivel de ruido.
EN8	~~EN8~~ - Apoya los principios de uso eficiente de la tierra en el transporte	Beneficia y se beneficia de los usos del suelo circundante que fomentan la conectividad con el transporte público, los viajes multimodales y el desarrollo de terrenos de alta densidad y uso mixto.

Notas:

BTU = Unidad térmica británica (del inglés “British thermal unit”)

GHG = gas de efecto invernadero (del inglés “greenhouse gas”)

6.1.1.6 Oportunidad y prosperidad

Se utilizaron siete métricas de beneficios para medir la efectividad del proyecto para la meta combinada de mejora de oportunidades y prosperidad en el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-6**.

Tabla 6-6. Métricas de beneficio de oportunidad y prosperidad ([OP](#))

Número de la métrica	Número y nombre de la métrica	Descripción
OP1	~~OP1~~ - Acceso a los puestos de trabajo	Número promedio de trabajos accesibles dentro de un período de tiempo de 30 minutos en transporte público o un período de tiempo de 45 minutos en automóvil.
OP2	~~OP2~~ - Accesibilidad (mejora de los desafíos de movilidad para todas las edades y capacidades)	Proporciona opciones de transporte nuevas o mejoradas, o elimina barreras, para usuarios de todas las capacidades, incluido el servicio a personas con discapacidades, viajeros muy jóvenes y muy viejos; Los proyectos incluyen accesibilidad ADA, instalaciones de transporte activo protegidas y otros programas que hacen que la red de transporte esté más disponible para sus usuarios más vulnerables.
OP3	~~OP3~~ - Aumenta la competitividad regional	Aumenta la ventaja económica competitiva de la región en comparación con otros lugares de los EE. UU.; genera empleos en toda la amplia región de Los Ángeles de cinco condados y estimula la actividad económica regional.
OP4	~~OP4~~ - Desarrollo de la fuerza laboral	El proyecto/programa incluye un componente de desarrollo de la fuerza laboral.
OP5	~~OP5~~ - Posibles contrataciones específicas, nuevos trabajos de construcción	La agencia/ciudad responsable tiene una política de contratación específica y la escala del proyecto de construcción/infraestructura.



<u>Número de la métrica</u>	<u>Número y nombre de la métrica</u>	<u>Descripción</u>
OP6	~~OP6~~ - Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de salud, escuelas)	Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de los servicios de calidad de vida; cuantifica el número de servicios de calidad de vida dentro de un radio de ¼ de milla desde la nueva instalación de transporte.
OP7	~~OP7~~ - Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río de LA, etc.	Proporciona nuevas facilidades de transporte cerca de parques y espacios abiertos; Cuantifica la superficie de los parques dentro de un radio de ¼ de milla de la nueva instalación de transporte.

Nota:

ADA = Americans with Disabilities Act (Ley de Estadounidenses con Discapacidades)

6.1.1.7 Equidad

Los criterios de equidad se diseñaron para evaluar si era probable que los proyectos proporcionaran beneficios relacionados con las disparidades existentes en el Corredor LB-ELA y, de ser así, si esos

beneficios se dirigirían a las zonas geográficas y poblaciones más necesitadas. La mayoría de las métricas de equidad se adaptaron de otros criterios de evaluación relacionados con la meta (“criterios base”) para reforzar que el Principio Directivo de la Equidad se aplique de manera holística en todas las áreas de la meta. Este proceso implicó la aplicación de una evaluación de superposición a la regla correspondiente para el criterio base. En la mayoría de los casos, la superposición fueron las Comunidades Enfocadas en la Equidad (EFC, por sus siglas en inglés) ([ver cuadro explicativo](#)) de Metro.³ En este enfoque “Lente EFC”, la puntuación del criterio de equidad se calculó como la puntuación del criterio base, y se sumaron o restaron puntos en función de la participación del área del proyecto dentro de las EFC. Otras superposiciones de datos utilizadas para evaluar los criterios de equidad incluyeron altas tasas de asma y enfermedades cardiovasculares (CalEnviroScreen 4.0); Áreas prioritarias para aumentar el acceso a la recreación regional (Evaluación de Necesidades de Parques del Condado de Los Ángeles PNA+); y áreas de dosel arbóreo bajo (Índice de Lugares Saludables de California). Al igual que con todas las métricas de evaluación, las métricas de equidad se sometieron a una revisión exhaustiva con el EWG, el Comité Consultivo y el CLC.

Pilar 1 de la Plataforma de Equidad de Metro: Definir y medir:

Metro creó una designación comunitaria llamada Comunidades Enfocadas en la Equidad (EFC, por sus siglas en inglés) para ayudarnos a identificar dónde las necesidades de transporte son mayores. Las EFC consideran dónde hay mayores concentraciones de datos demográficos de residentes y hogares asociados con barreras de movilidad (hogares de bajos ingresos que ganan menos de \$60,000 por año; poblaciones negras, indígenas o de personas de color (BIPOC, por sus siglas en inglés); y los hogares que no tienen coche). Aunque la designación de la categoría EFC identifica las comunidades con mayor necesidad de equidad a nivel macro, Metro trabajará para medir y comprender las condiciones y prioridades de la comunidad a nivel de servicio, programa y proyecto a lo largo de nuestro trabajo. Visite metro.net/2022efcmap para ver un mapa interactivo.

El propósito de estos criterios de equidad de estilo superpuesto era otorgar crédito adicional a proyectos que no solo proporcionaban beneficios, sino que proporcionaban beneficios específicos para las necesidades de un área o población específica. Por ejemplo, si dos proyectos proporcionaran las mismas características relacionadas con la sombra y la refrigeración, recibirían la misma puntuación para el criterio base EN6. Sin embargo, si uno de esos proyectos estaba ubicado en un vecindario bien sombreado y el otro estaba ubicado a lo largo de una arteria concurrida con pocos árboles existentes en la calle, el puntaje del criterio EQ-EN6 aumentaría la puntuación de equidad general para el segundo proyecto ubicado en un área de dosel arbóreo bajo.

Se utilizaron veinticuatro métricas de beneficios para medir la efectividad potencial del proyecto en el avance de la equidad en todo el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-7**. Los veinticuatro criterios de equidad se resumieron en una puntuación media de equidad por proyecto o programa (en una escala de 0 a 3 o N/A), que contribuyó a la suma de la puntuación total del proyecto. Por lo tanto, si bien muchos

³ Las EFC son secciones censales identificadas como áreas en toda el área de servicio de LA Metro donde las necesidades de equidad en el transporte son mayores. La designación EFC considera las concentraciones demográficas de residentes y hogares asociadas con las barreras de movilidad: hogares de bajos ingresos que ganan menos de \$60,000 por año; población negra, indígena o de color; y los hogares que no tienen coche.



criterios de equidad reflejan fielmente sus criterios básicos correspondientes, las puntuaciones no se contabilizaron dos veces en la puntuación total del proyecto.

Tabla 6-7. Métricas de beneficios de equidad (EQ)

Número de la métrica	Número y nombre de la métrica	Descripción
EQ-AQ1	~~EQ-AQ1~~ : Reduce las emisiones (NOX, PM _{2.5}) en áreas EFC	Reduce las emisiones de NOX y PM _{2.5} de los vehículos de carretera o equipos móviles todoterreno en áreas EFC.
EQ-AQ3	~~EQ-AQ3~~ : Cambio de modo de transporte a modos de transporte más limpios en áreas EFC	Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, a pie y en bicicleta.
EQ-CH1	~~EQ-CH1~~ : Reduce las emisiones (métricas de efectos en la salud: DPM, PM _{2.5}) en áreas EFC	Reduce las emisiones DPM y PM _{2.5} de los vehículos de carretera, lo que a su vez puede generar beneficios para la salud.
EQ-CH2	~~EQ-CH2~~ : Reduce la exposición a la contaminación del aire en comunidades que enfrentan una alta carga de contaminación y tasas de asma	Reduce la exposición a receptores sensibles (p. ej., escuelas y guarderías, hospitales y clínicas de atención médica, centros para personas mayores y residencias) mediante la instalación de sistemas de filtración en estos receptores y/o la instalación de vegetación cerca de la carretera entre las carreteras principales y estos receptores.
EQ-CH3	~~EQ-CH3~~ : Cambio de modo de transporte a modos de transporte activo, transporte público en áreas EFC	Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, a pie y en bicicleta.
EQ-CH5	~~EQ-CH5~~ : Aumenta el acceso a instalaciones recreativas de alta calidad en áreas que carecen de infraestructura de transporte activo y parques	Apoya la mejora de los resultados de salud asociados con la actividad física y la recreación al proporcionar enlaces directos a parques e instalaciones recreativas y proporcionar infraestructura de transporte activo, particularmente en áreas que carecen de acceso a estas instalaciones y elementos de infraestructura.
EQ-MB1	~~EQ-MB1~~ : Cantidad de pasajeros en áreas EFC	Aumenta el número de pasajeros del transporte público al trasladar los viajes al transporte público desde otros modos de transporte.
EQ-MB2	~~EQ-MB2~~ : Velocidades/Tiempos de viaje (personas, mercancías) en áreas EFC	Aumenta la velocidad de las carreteras (o reduce los tiempos de viaje) para las personas y el movimiento de bienes.



Número de la métrica	Número y nombre de la métrica	Descripción
EQ-MB3	~~EQ-MB3~~ : Reduce la congestión (horas de retraso para personas y mercancías) en áreas EFC	Reduce las horas de retraso para personas y mercancías.
EQ-MB4	~~EQ-MB4~~ : Accesibilidad modal en áreas EFC	Mejora el acceso a nuevas instalaciones de transporte para los residentes; cuantifica la población que se beneficia de la mejora en función de una distancia de ¼ de milla desde la nueva instalación de transporte.
EQ-MB5	~~EQ-MB5~~ : Confiabilidad (transporte público, carretera, movimiento de bienes) en Áreas EFC	Mejora la confiabilidad del tiempo de viaje del transporte, proporcionando un rango consistente de tiempos de viaje predecibles en todos los modos de transporte.
EQ-MB6	~~EQ-MB6~~ : Cierres de brechas en áreas EFC	Aborda una brecha en la red de transporte, o elimina una barrera de transporte, proporcionando un nuevo servicio o una nueva instalación de transporte.
EQ-MB7	~~EQ-MB7~~ : Aumenta las opciones de transporte confiables y accesibles para aquellos que no pueden o prefieren no manejar	Proporciona mejoras de confiabilidad y accesibilidad para respaldar la viabilidad de los modos de viaje que no usan automóviles, como el transporte activo y el transporte público, para las poblaciones actualmente marginadas por la infraestructura centrada en el automóvil, incluidos los hogares sin vehículos; niños; personas mayores; personas con discapacidad; y aquellos que optan por no manejar por razones ambientales, relacionadas con la salud u otras razones.
EQ-SF1	~~EQ-SF1~~ : Mejora la seguridad física de las personas que caminan, andan en bicicleta o sobre ruedas	Apoya los resultados de salud asociados con lesiones físicas y muertes al mejorar la seguridad contra colisiones automovilísticas o conflictos modales, principalmente a través de la provisión de vías protegidas y separadas y características de la ADA.
EQ-SF3	~~EQ-SF3~~ : Mejora las percepciones de seguridad personal de las personas que caminan, andan en bicicleta, ruedan y toman el transporte público	Proporciona características y/o servicios que pueden aumentar la sensación de seguridad para peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y, en particular, para aquellos de grupos marginados, contra la delincuencia y los daños personales.
EQ-EN3	~~EQ-EN3~~ : Contribuye a la remediación de daños ambientales o pérdida de características naturales	Apoya los resultados de salud asociados con suelo, aire y agua limpios; Contribuye a la remediación o restauración de características



Número de la métrica	Número y nombre de la métrica	Descripción
		naturales como la vegetación, el suelo o los cuerpos de agua que se han perdido o dañado debido a decisiones previas de infraestructura, desarrollo y uso de la tierra.
EQ-EN6	~~EQ-EN6~~ : Incluye reverdecimiento urbano y enfriamiento para áreas de bajo dosel arbóreo y alta carga de isla de calor	Esta métrica de equidad se basa en EN6, ya sea agregando un beneficio de +1 si un proyecto se encuentra en un área con un dosel arbóreo bajo y/o un +1 si se encuentra en un área con altas temperaturas de isla de calor (> 40 grados) a la puntuación original en EN6 (beneficio agregado). (Las puntuaciones EN6 se utilizaron como base para calcular EQ-EN6).
EQ-EN7	~~EQ-EN7~~ : Potencial de reducción de ruido en áreas EFC	Reduce la contaminación acústica del transporte o incluye funciones de reducción de ruido, como barreras acústicas o tecnologías de bajo nivel de ruido.
EQ-OP1	~~EQ-OP1~~ : Acceso a empleos para las personas en las Áreas de EFC	Aumenta el número promedio de trabajos accesibles dentro de un período de tiempo de 30 minutos en transporte público o un período de tiempo de 45 minutos en automóvil.
EQ-OP6	~~EQ-OP6~~ : Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios de atención médica, escuelas) en áreas de EFC	Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de los servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, atención médica y escuelas).
EQ-OP7	~~EQ-OP7~~ : Acceso a espacios abiertos, recreación y parques para personas en áreas de EFC	Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de parques y espacios abiertos.
EQ-OP8	~~EQ-OP8~~ : Aumenta la cantidad y calidad de las oportunidades de empleo para la fuerza laboral subempleada y de bajos ingresos	Ofrece nuevas oportunidades de trabajo para personas subempleadas y de bajos ingresos en la fuerza laboral.
EQ-OP9	~~EQ-OP9~~ : Reduce los costos de vivienda o transporte para hogares de bajos ingresos	Tiene el potencial de reducir los costos de vivienda o transporte a través de mejoras en la frecuencia del transporte público, líneas ferroviarias, proyectos peatonales, proyectos de bicicletas.
EQ-OP10	~~EQ-OP10~~ : Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial	Reduce el riesgo de desplazamiento económico (en lugar de físico) como efecto adverso de la inversión en infraestructura, que puede resultar en nuevos intereses de desarrollo, aumento de los precios de la tierra, valores de las propiedades y, en última instancia, costos de vivienda/negocios.

Notas:

ADA = Ley de Estadounidenses con Discapacidades

DPM = partículas diésel

EFC = Comunidad de Enfoque de Equidad

NO_x = óxidos de nitrógeno

PM_{2.5} = material particulado menor o igual a 2.5 micras de diámetro

6.1.1.8 Sostenibilidad

Se utilizaron cinco métricas de beneficios para medir la eficacia potencial del proyecto en el avance de la sostenibilidad en todo el Corredor, como se muestra en la **Tabla 6-8**. A diferencia de los criterios de equidad, que aplicaban una evaluación de “superposición” para medir los beneficios en relación con la necesidad y las condiciones existentes, los criterios de sostenibilidad se diseñaron para medir qué tan bien los proyectos integran los beneficios en todas las áreas objetivo para promover un cambio positivo en los sistemas e innovar para proteger y mejorar el bienestar de la comunidad. Aunque la distinción entre equidad y sostenibilidad dio lugar a diferentes enfoques de evaluación, los criterios de sostenibilidad también se resumieron en una puntuación media de sostenibilidad por proyecto o programa (en una escala de 0 a 3 o N/A), que contribuyó a la suma de la puntuación total del proyecto. Por lo tanto, la puntuación media de equidad y sostenibilidad de un proyecto o programa contribuyó igualmente a la puntuación total del proyecto.

Tabla 6-8. Métricas de beneficios de sostenibilidad [\(SA\)](#)

Número de la métrica	Número y nombre de la métrica	Descripción
SA1	~~SA1~~ : Reduce la dependencia de los modos de viaje y movimiento de bienes contaminantes y de uso intensivo de energía	Apoya los resultados de salud asociados con el aire limpio al reducir el consumo de combustibles fósiles en la movilidad a través de proyectos o programas que apoyan la electrificación, los combustibles más limpios o el comportamiento de viaje que reduce el VMT per cápita.
SA2	~~SA2~~ : Promueve la actividad física y la salud a través del transporte activo y la recreación	Apoya los resultados de salud física y mental asociados con la actividad al proporcionar o mejorar el acceso a la infraestructura o los servicios que promueven la actividad física.
SA3	~~SA3~~ : Mejora la resiliencia climática a través de la mitigación de los impactos de inundaciones y calor extremo	Apoya la mejora de los resultados de salud asociados con la reducción de la exposición a peligros; Mejora la resiliencia de la comunidad y la infraestructura al mitigar los riesgos e impactos de las inundaciones o el calor extremo.
SA4	~~SA4~~ : Apoya la creación de empleo y la transición de la fuerza laboral a los sectores de tecnología e infraestructura verde	Brinda oportunidades de desarrollo de la fuerza y capacitación laborales en sectores verdes o apoya la transición a empleos verdes.



Número de la métrica	Número y nombre de la métrica	Descripción
SA5	SA5: Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viaje y las emisiones de la actividad de movimiento de bienes	Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viaje y las emisiones de la actividad de movimiento de bienes.

Nota:

VMT = millas recorridas por vehículos

6.1.1.9 Problemas

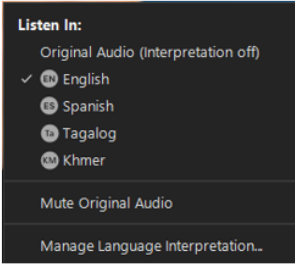
Se identificaron dieciséis criterios de Problemas a través de consultas con el CLC y el Comité Consultivo ~~y, así como~~ una revisión exhaustiva de cada criterio de Beneficio para garantizar que cualquier impacto adverso potencial asociado se capturara con los criterios de Problema. Por ejemplo, si un proyecto pudiera obtener crédito por agregar nuevos espacios verdes, también puede haber posibles inconvenientes si ~~un proyecto~~ elimina espacios verdes. El documento [explicativo de Problemas completo, incluido el proceso para identificar nuevos criterios de preocupación, de las reglas de Problemas](#) se incluye en el Apéndice 6-CA.

Las puntuaciones de problema contribuyeron al ajuste de la puntuación general de beneficios, la asignación de indicadores de equidad y la priorización. [Por ejemplo, las preocupaciones sobre los resultados, que son menos fáciles de mitigar durante el desarrollo del proyecto, se utilizaron para ajustar los resultados de la evaluación del proyecto durante el proceso de clasificación del proyecto que se describe a continuación.](#) La implicación de las puntuaciones de problema varió según el tipo de problema y otros factores específicos del proyecto, como la proporción del área del proyecto dentro de las EFC. Los problemas se clasificaron en tres categorías según el tipo de impacto y cuánto dependía el impacto potencial del diseño del proyecto: Problemas sobre los resultados, problemas de diseño y de construcción. El total de 16 criterios de problema incluía ocho problemas de resultado, siete problemas de diseño y un problema de construcción, ~~como se ilustra en Figura 6-2.~~

- **Los problemas relacionados con los resultados** se refieren a los impactos no deseados que normalmente se experimentan a escala regional o de todo el sistema, en lugar de limitarse al área del proyecto. Estos son difíciles de evitar a través de la planificación y el diseño del proyecto.
- **Los problemas de diseño** se refieren a los impactos físicos directos en el área del proyecto que normalmente se pueden evitar o minimizar mediante el diseño del proyecto.
- **Los problemas de construcción** se refieren a interrupciones temporales en el área del proyecto relacionadas con las actividades de construcción del proyecto.

Figura 6-2. Tipos de problemas del proyecto

Interpretation / Interpretación

- > This meeting is transmitted in English, Spanish, Khmer and Tagalog. > *Esta reunión se transmite en inglés, español, jemer y tagalo.*
- > Everyone must choose the preferred language they would like to hear the meeting in > *Todos deben elegir el idioma preferido en el que les gustaría escuchar la reunión.*
- > Click the **Interpretation** icon in your meeting controls to enter an *English, Spanish, Tagalog, Khmer* room > *Haga clic en el icono de Interpretación en los controles de su reunión para ingresar a una sala en de interpretacion en el inglés, el español, el jemer o tagalo.*
- > To hear the interpreted language only, click **Mute Original Audio** (Optional) > *Para escuchar solo el idioma interpretado, haga clic en “Mute Original Audio” o “Silenciar audio original” (Opcional)*


1

Tabla 6-9. Problemas de resultado, diseño y construcción

Número del problema	Número y nombre del problema	Descripción
	Problemas de resultados	
Con3	~~Con3~~ : Potencial para aumentar los tiempos de viaje	Evalúa el potencial de aumentar los tiempos de viaje.
Con4	~~Con4~~ : Potencial de desvío del tráfico	Evalúa el potencial de desvío de tráfico/cambio de emisiones.
Con5	~~Con5~~ : Potencial para aumentar las emisiones localizadas/desplazamiento de emisiones	Evalúa los aumentos en las emisiones localizadas de DPM y PM _{2.5} de los vehículos de carretera que pueden estar relacionados con problemas de salud.
Con7	~~Con7~~ : Potencial de impactos de congestión concentrada	Evalúa el potencial de impactos de congestión concentrada.
Con9	~~Con9~~ : Potencial para aumentar las VMT	Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de aumentar las VMT. ⁴

⁴ Esto ocurriría a través de la demanda inducida de viajes en automóvil.



Número del problema	Número y nombre del problema	Descripción
Con10	~~Con10~~ -Potencial para aumentar los costos de usuario	Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de aumentar los costos para el usuario, ya sea directa o indirectamente.
Con12	~~Con12~~ -Potencial para aumentar el desplazamiento económico	Captura el potencial de una mayor vulnerabilidad al desplazamiento económico (en lugar de físico) de residentes o negocios como un efecto adverso de la inversión en infraestructura, que puede resultar en un nuevo interés de desarrollo, un aumento de los precios de la tierra, el valor de las propiedades y, en última instancia, los costos de vivienda/negocios
Con14	~~Con14~~ -Potencial para reducir el número de pasajeros del transporte público	Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de disminuir el número de pasajeros del transporte público.
Problemas de diseño		
Con1	~~Con1~~ -Potencial de desplazamientos	Captura los posibles desplazamientos de residencias o negocios causados por la construcción de un proyecto.
Con2	~~Con2~~ -Potencial de impactos físicos (ROW)	Captura los posibles impactos físicos en el ROW adyacente causados por la construcción de un proyecto.
Con6	~~Con6~~ -Impacto potencial en la seguridad de las bicicletas y los peatones	Captura el potencial del proyecto/programa para introducir nuevos peligros de seguridad o conflictos modales para peatones, ciclistas u otros usuarios activos del transporte.
Con11	~~Con11~~ -Potencial para aumentar la cobertura impermeable	Captura los posibles impactos negativos relacionados con la adición de superficies impermeables que podrían aumentar la escorrentía de aguas pluviales, el aumento de calor ambiental o empeorar la calidad del agua, todo lo cual tiene impactos negativos en los ecosistemas y la salud humana.
Con13	~~Con13~~ -Potencial para aumentar la contaminación acústica	Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de aumentar la contaminación acústica.
Con15	~~Con15~~ -Posibilidad de nuevas barreras/disminución del acceso	Evalúa si un proyecto o programa tiene el potencial de disminuir el acceso a través de la adición de una nueva barrera física.
Con16	~~Con16~~ -Potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o aumento del riesgo de inundación	Captura los posibles impactos negativos relacionados con la adición de infraestructura que no incluye características específicas que aborden la escorrentía de aguas pluviales o la gestión de inundaciones (el riesgo de inundación aumenta cuando el agua no puede penetrar en el suelo y, en cambio, se escurre de superficies impermeables; cuando la lluvia es intensa, esto puede provocar inundaciones, erosión y daños a la infraestructura)



Número del problema	Número y nombre del problema	Descripción
		circundante; estos riesgos aumentan con los cambios climáticos asociados con el calentamiento global).
	Problemas de construcción	
Con8	~~Con8~~ : Impactos potenciales relacionados con la construcción	Captura el potencial de impactos relacionados con la construcción para las comunidades y los viajeros causados por la construcción de un proyecto.

Notas:

DPM = partículas diésel

PM_{2.5} = material particulado menor o igual a 2.5 micras de diámetro

ROW = derecho de paso

VMT = milla recorrida por un vehículo

6.1.1.10 Consideraciones de salud en la evaluación

El equipo del proyecto, con aportes del Comité Consultivo, el CLC y las comunidades del Corredor, identificó la salud pública como una consideración y resultado prioritario en el desarrollo del Plan de Inversión para el Corredor LB-ELA. Varias comunidades en el área del proyecto históricamente han enfrentado importantes disparidades de salud (como altas tasas de asma y enfermedades cardiovasculares) y han experimentado cargas de contaminación desproporcionadas (como las emisiones de PM_{2.5} y PM de diésel) en comparación con otras comunidades en el condado de Los Ángeles. Estos impactos en la salud se documentaron a través de herramientas de evaluación de la salud y la justicia ambiental, como CalEnviroScreen, el Índice de Lugares Saludables de California, el Explorador del Índice de Justicia Ambiental del Centro para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC) y varios estudios relacionados con la contaminación vehicular y los resultados de salud en torno a la autopista I-710 y en toda la región.^{5,6,7,8} Además de las altas cargas generales de salud que enfrentan las comunidades del Corredor LB-ELA en relación con el condado y el estado en general, las cargas de salud dentro del Corredor afectan de manera desproporcionada a las personas de color y a las poblaciones de bajos ingresos.

Al desarrollar los criterios de evaluación, el equipo del proyecto consideró cuidadosamente la forma más efectiva de evaluar los Resultados del Proyecto que apoyarían los Resultados Comunitarios deseados por el Comité Consultivo, tal como se identifican en la Visión, Metas y Principios Directivos. El **resultado de un proyecto** es “un estado futuro claramente definido de ser a nivel de programa, local o agencia como resultado de la acción propuesta que, en última instancia, apoya el resultado comunitario”. Un **resultado comunitario**, tal como se define en la Herramienta Piloto de Planificación y Evaluación de la Equidad (EPET, por sus siglas en inglés) del equipo del proyecto, es “la condición de bienestar a nivel

⁵ <https://humanimpact.org/wp-content/uploads/2017/09/HIA-I710-Air-Quality-Plan.pdf>

⁶ <https://la.myneighborhooddata.org/2019/09/community-health-in-the-710-corridor/>

⁷ https://www.mettrans.org/assets/research/psr-20-19_boeing_final-report_v2.pdf

⁸ https://www.mettrans.org/assets/research/psr-18-sp91_giuliano_final-report.pdf

comunitario que nos gustaría lograr. Carece de disparidades basadas en la raza, los ingresos, la capacidad u otro grupo demográfico social”.

Los criterios de evaluación se clasificaron principalmente según las Metas y Principios Directivos adoptados por el Comité Consultivo. Sin embargo, para considerar la salud de manera más integral en el proceso de evaluación, también se presentaron varios criterios relacionados con cada Meta al Comité Consultivo, al CLC, al Grupo de Trabajo de Equidad y a las comunidades del Corredor a través de un marco de Determinantes Sociales de la Salud para demostrar cómo el [CMIP-Plan de Inversión](#) puede apoyar la mejora de la equidad de salud en el corredor. Como se ilustra en la **Tabla 6-5X**, este enfoque relacionó 27 criterios con uno o más resultados del proyecto relacionados con la salud (“Resultados de Salud del Proyecto”), que pueden contribuir a varios resultados comunitarios relacionados con la salud a largo plazo, como se analiza en la literatura de los CDC, el Departamento de Transporte de los EE. UU. y el Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur. Los resultados de salud del proyecto se enumeran en la Figura 6-3 con ejemplos de resultados comunitarios.

Figura 6-32. Resultados de salud del proyecto y resultados comunitarios de ejemplo





Resultados de salud del proyecto	Criterios	Descripción de criterios
	AQ1, EQ-AQ1	Reducción de emisiones (NOx, PM2,5)
	CH1, EQ-CH1	Reducir las emisiones (medición de los efectos sobre la salud: partículas diésel, PM2,5)
	CH2, EQ-CH2	Reducir la exposición en los receptores (HVAC/HEPA, vegetación cercana a la carretera)
	CH3, EQ-CH3	Cambio modal a transporte activo, tránsito
	CH5, EQ-CH5	Acceso a parques, zonas recreativas o espacios abiertos
	SF1, EQ-SF1	Protecciones para bicicletas/usuarios de bicicletas (clase bicicleta)
	SF2	Protecciones para el tráfico (bicicletas/peatones)
	SF4	Incluye elementos de seguridad
	SF6	Características para calmar el tráfico
	EN6, EQ-EN6	Reducir el efecto isla de calor; proporcionar elementos de refrigeración a los usuarios
	OP1, EQ-OP1	Acceso al empleo
	OP4	Desarrollo de la fuerza laboral
	OP5	Posible contratación específica, nuevos puestos de trabajo en la construcción
	OP6, EQ-OP6	Acceso a servicios de calidad de vida (supermercados, servicios de salud, escuelas)
	OP7, EQ-OP7	Acceso a espacios abiertos, recreativos y parques, río LA, etc.
	SA1	Reducción de la dependencia de medios de transporte y bienes contaminantes y que consumen mucha energía
	SA2	Fomenta la actividad física y la salud mediante el transporte activo y el ocio
	SA3	Mejora la resistencia climática mediante la mitigación de los efectos de las inundaciones y el calor extremo.
	SA4	Apoya creación de empleo y transición de mano de obra a sectores de tecnología e infraestructuras ecológicas.
	SA5	Mejora eficiencia de carga para minimizar volumen de viajes y emisiones de actividad de movimiento de bienes
	CON4	Potencial de desvío del tráfico
	CON5	Potencial de aumento de las emisiones localizadas/desplazamiento de las emisiones
	CON6	Potencial de impacto en la seguridad de ciclistas y peatones
	CON9	Potencial para el aumento de VMT
	CON11	Potencial de aumento de la cubierta impermeable
	CON13	Potencial de aumento de la contaminación acústica
	CON15	Potencial de nuevas barreras/disminución del acceso

6.2 Priorización

El proceso de evaluación dio como resultado la clasificación de los proyectos dentro de cada modo de viaje: Transporte activo, carreteras arteriales/calles completas, seguridad en autopistas y mejoras de nudos, movimiento de bienes, y transporte público. Las clasificaciones se basaron en las puntuaciones resumidas totales de cada criterio de beneficios y se ajustaron por el número de problemas sobre los resultados ([véase el Apéndice 6-AC](#)). Estas clasificaciones no representaban automáticamente las recomendaciones de financiamiento, sino más bien el primer paso para identificar qué proyectos estaban más alineados con la Visión, las Metas y los Principios Directivos del Corredor LB-ELA. El [Apéndice 6-D-B](#) muestra la lista de proyectos y programas por clasificación, modo y resultados de la evaluación. Los resultados de la evaluación fueron sólo una parte del proceso de priorización. Las puntuaciones clasificadas de los proyectos se combinaron con una evaluación de la preparación del

proyecto en el análisis de estratificación y una evaluación de la implementación que se describe en las siguientes secciones. Para proporcionar al equipo del proyecto información importante para desarrollar recomendaciones para el Plan de Inversión.

6.2.1 Organización por niveles

La organización por niveles describe el proceso del equipo del proyecto de agrupar proyectos y programas en dos categorías en función de los resultados de su evaluación (alineación con la Visión, las Metas y los Principios Directivos) y su preparación, para su implementación futura (la categoría de preparación, se describe a continuación). La Visión, Metas y Principios Directivos [del Comité Consultivo](#) del Corredor LB-ELA apoyaron el proceso de evaluación descrito anteriormente en este capítulo; esto dio lugar a que cada proyecto se clasificara, con su tipo de modo, como Nivel 1 (alineación superior) o Nivel 2 (alineación inferior) como resultado de los resultados de su evaluación. Por lo general, los proyectos de nivel 1 obtuvieron buenos resultados en muchos criterios de evaluación; Los proyectos de nivel 2 generalmente recibieron puntuaciones más bajas en todos los criterios de evaluación, o solo obtuvieron buenos puntajes en un número limitado de Metas o Principios Directivos. Los proyectos se clasificaron en niveles en función de su rango de percentil *dentro* de su respectiva modalidad, lo que significa que los proyectos con diferentes modos no se compararon entre modalidades para su ubicación en el nivel 1. Se establecieron diferentes umbrales para cada modalidad en función del número de proyectos dentro de la modalidad y de las interrupciones naturales en los resultados de la puntuación ([véase el Apéndice 6-FC](#)).

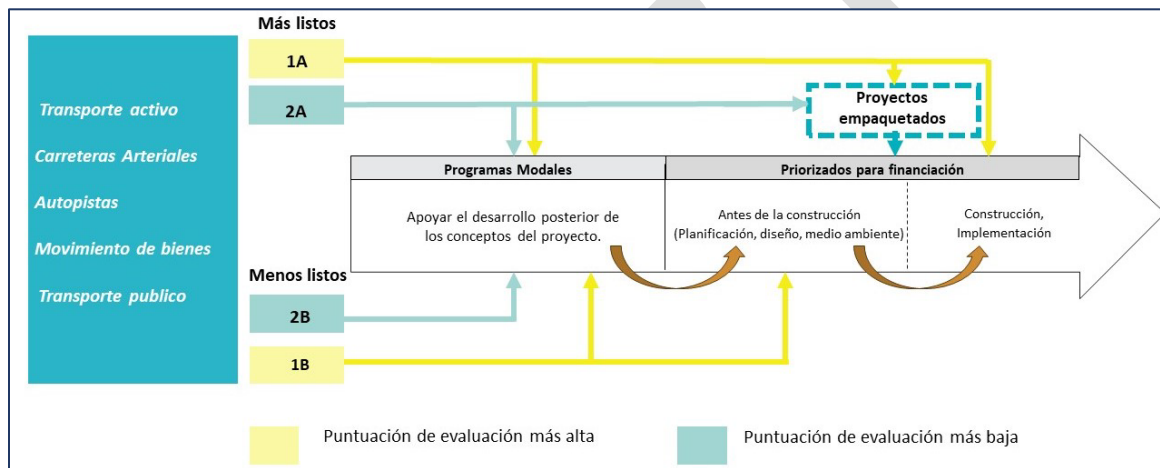
Los proyectos también se organizaron en categorías de preparación de “Implementación”, “Pre-Implementación” o “Desarrollo” para identificar el camino correcto para cada proyecto y programa. Por ejemplo, algunos proyectos eran conceptuales y necesitarían estudios de viabilidad para perfeccionar las mejores soluciones, mientras que otros proyectos, como las mejoras de las autopistas, requerirían el tiempo y los recursos necesarios para desarrollar el alcance, el diseño y la autorización ambiental (sujetos a CEQA/NEPA).⁹ Por lo tanto, la categoría de “Implementación” indicaba proyectos o programas que estaban listos para la construcción o el lanzamiento del programa, y que probablemente eran elegibles para competir por fondos de subvenciones discrecionales en los próximos años. La categoría de “Pre-Implementación” indicaba proyectos o programas bien definidos que requerían financiamiento y apoyo para las actividades previas a la construcción, como la planificación, el diseño, la participación de la comunidad y la revisión ambiental. La categoría de “Desarrollo” indicaba conceptos de proyectos o programas que requerían un trabajo sustancial para definir el alcance, las funciones de la agencia y las responsabilidades de la agencia, y que pueden requerir asistencia técnica [para definirlos mejor a través del fondo del Plan de Inversión propuesto, denominado Fondo START-UP \(Strategic Technical Assistance for Reparative Transportation Uplifting People\)](#). ~~del equipo del proyecto para definirlos mejor.~~

La asignación de los proyectos en niveles y categorías de preparación ayudó a determinar la idoneidad para la priorización en el Plan de Inversión como una prioridad de inversión para la Junta Directiva de

⁹Ley de Calidad Ambiental de California: <https://opr.ca.gov/ceqa> <https://opr.ca.gov/ceqa/> // Ley Nacional de Política Ambiental: <https://www.epa.gov/nepa>

Metro. Las categorías de Nivel 1-Implementación y Nivel 1-Pre-implementación incluyeron proyectos y esfuerzos de planificación que serán competitivos para oportunidades de subvenciones discrecionales a corto plazo o medio plazo. Los proyectos de desarrollo de nivel 1 pueden recibir fondos de desarrollo de proyectos para apoyar la búsqueda de futuras oportunidades de subvenciones discrecionales y su implementación. Los proyectos de Nivel 2-Implementación tenían dos vías posibles para la selección: proporcionar beneficios complementarios como parte de un paquete con otros proyectos del nivel 1 o del nivel 2; o ser elegibles y competitivos para una oportunidad de subvención específica y disponible adaptada a dicho proyecto. Los proyectos de Nivel 2-Desarrollo no se considerarían para inversión en ese momento, pero podría reconsiderarse como parte del proceso de desarrollo del Programa Modal en años futuros.

Figura 6 -43. Vías de financiación para proyectos y programas organizados por niveles



Una vez que se determinó la organización por niveles propuesta del proyecto, se presentaron los hallazgos para recibir comentarios del Comité Consultivo, el CLC, la Junta Directiva de Metro y otras partes interesadas en noviembre de 2023. Sobre la base de los comentarios recibidos y de un análisis más detallado, en enero de 2024 se publicó un conjunto revisado de resultados por niveles, y se muestra en el Apéndice ZC. La [Figura 6-4](#) [Figura 6-3](#) muestra gráficamente este proceso. [En el Apéndice 6-H se incluye un resumen de las observaciones recibidas.](#)

6.2.1.1 Evaluación de la implementación

Además de la alineación y preparación de los proyectos, la lista de proyectos se refinó aún más en función de varios factores estratégicos de implementación para determinar si los proyectos debían considerarse para el financiamiento inicial o asignarse a un Programa Modal para su consideración de financiamiento futuro. Estos factores ayudaron al equipo del proyecto y al Comité Consultivo del Corredor LB-ELA a priorizar los proyectos y hacer recomendaciones finales para el financiamiento.

Los factores de priorización adicionales incluyeron:



- **Roles y responsabilidades identificados:** Metro no fue considerado la agencia líder para la implementación de muchos de los proyectos bajo consideración, particularmente aquellos en las carreteras locales. Para que un proyecto sea priorizado para el financiamiento de Metro y tenga éxito en la obtención de fondos discrecionales, los roles y responsabilidades para implementar el proyecto deben ser entendidos y acordados. Para los proyectos bajo consideración, se esperaba que Metro desempeñara uno o más de los siguientes roles: Líder, socio, fondo, apoyo o colaboración (Apéndice 6-4).
- **Estrategia de subvenciones discrecionales:** Este factor examinó qué tan bien los proyectos y programas candidatos se alinearon y compitieron por el financiamiento de los programas de subvenciones regionales, estatales, federales y otros programas de subvenciones discrecionales para aprovechar los fondos locales. [El Capítulo 7 \(financiación\) en el Apéndice J se muestra describe](#) la metodología utilizada para examinar la alineación entre los proyectos candidatos al Plan de Inversión y las posibles oportunidades de subvención. ~~descritas en el Capítulo 7 (financiación).~~
- **Costo del proyecto/contrapartida local requerida:** En combinación con la evaluación de la estrategia de subvención discrecional, la revisión también consideró el costo del proyecto y la cantidad de contrapartida local que se necesitaría para ejecutar el proyecto, considerando la cantidad de fondos disponibles, y cuándo estarían disponibles, para servir como contrapartida local. Este factor fue importante para garantizar que las recomendaciones incluyeran un programa completo de proyectos, considerando las limitaciones en el financiamiento disponible de las Medidas de R y M (~~Apéndice 6-K~~ [Capítulo 7](#)) y los costos potenciales del proyecto para proyectos más grandes y complejos.
- **Apoyo político/institucional/jurisdiccional:** La revisión consideró cualquier preocupación legítima existente o esperada que plantearan las instituciones relevantes o jurisdicciones políticas que podrían socavar el potencial de implementación del proyecto.
- **Consideraciones de equidad:** Los proyectos para el financiamiento inicial se alinean con el Principio Directivo de Equidad del Plan de Inversión; brindar beneficios a las EFC y a las jurisdicciones de escasos recursos; y considerar los problemas basados en la equidad en las fases de diseño, construcción y resultados de la implementación del Plan de Inversión. Este factor evaluó la distribución geográfica equitativa de los fondos, consideró las oportunidades para brindar asistencia técnica ([Fondo START-UP](#)) a las jurisdicciones con menos proyectos listos para ser implementados e identificó un camino a seguir para que los problemas se aborden después de la aprobación del Plan de Inversión.
- **Factibilidad práctica/constructibilidad:** Los proyectos y programas fueron evaluados para detectar cualquier limitación potencial para su construcción o implementación.

- **Problemas de diseño:** Los proyectos que estaban más listos para su implementación y tenían un gran número de problemas de diseño se examinaron con más cuidado antes de finalizar las recomendaciones.

Estos factores de priorización se presentaron al Comité Consultivo del Corredor LB-ELA y al CLC para su revisión y aportes. El equipo del proyecto utilizó estos factores, las puntuaciones de la evaluación, el análisis de niveles y los indicadores que se analizan a continuación para desarrollar un conjunto de proyectos para recibir financiación inicial bajo este Plan de Inversión.

6.2.2. Indicadores

Los “indicadores” son resultados adicionales del proceso de evaluación y participación de la comunidad y sirven como consideraciones complementarias para la priorización y los futuros procesos de desarrollo e implementación de proyectos. En el Apéndice 6-LC se muestra la lista completa de indicadores de Consideración de los Aportes de la Comunidad (CIC, por sus siglas en inglés) [e indicadores de equidad](#) por proyecto o programa.

6.2.2.1. Indicadores de equidad

Los indicadores de equidad se derivaron de la evaluación de los Problemas, destacando los proyectos que tenían el potencial de afectar negativamente a las [comunidades de enfoque de equidad \(EFC\)](#) ~~comunidades desfavorecidas~~ y que requerían orientación específica y adicional para minimizar esos impactos. Se levantaba un indicador de equidad cuando un proyecto estaba ubicado o parcialmente ubicado en áreas de EFC (al menos 1/3 o 33 % del área del proyecto) y tenía al menos un Problema total [\(ver Apéndice 6-C\)](#). A los proyectos se les asignaron indicadores bajos, moderados y altos en función de su número total de problemas. En el caso de los proyectos liderados por Metro, los indicadores especifican estrategias para abordar los problemas y minimizar los impactos. En el caso de algunos proyectos liderados por otras agencias o jurisdicciones, los indicadores de equidad informaron los requisitos específicos para que los patrocinadores de proyectos aborden las inquietudes como parte de la elegibilidad para el financiamiento. También se aplicaron indicadores de equidad moderada y alta como factor de priorización. [Todos los proyectos recomendados para financiación inicial no tienen un indicador de equidad alta. En los programas modales y el desarrollo de proyectos futuros, se pueden utilizar indicadores para priorizar las inversiones o garantizar que se aborden los posibles inconvenientes durante la planificación del proyecto.](#)

6.2.2.2. Indicadores de consideración de aportes de la comunidad

Los indicadores de Consideración de los Aportes de la Comunidad (CIC) capturaron los aportes de la comunidad que no se reflejarían en los resultados de la evaluación técnica del proyecto. Los indicadores de CIC incluían problemas de implementación específicos del proyecto, recomendaciones para mejorar el concepto o diseño del proyecto e indicaciones de apoyo general de la comunidad. Los indicadores del CIC se sintetizaron a partir de las notas de la reunión y las discusiones con el Comité Consultivo, el CLC y otros miembros de la comunidad y partes interesadas. Sin embargo, es importante señalar, que no se

llevó a cabo una campaña de participación pública detallada para cada proyecto. Los indicadores del CIC no deben considerarse una lista exhaustiva de posibles problemas de la comunidad y se recomienda divulgación adicional a medida que los proyectos avanzan hacia la implementación.

DRAFT

7 ESTRATEGIA DE FINANCIACIÓN

El éxito del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor (Plan de Inversión) de Long Beach - Este de Los Ángeles (LB-ELA) en implementar proyectos y programas que promuevan la Visión, Metas y Principios Directivos depende del aprovechamiento del limitado dinero del impuesto local sobre las ventas asignado al corredor a través de la [Medida R](#) y [Medida R](#) con un nivel robusto de financiación regional, estatal y federal. Este capítulo describe los procesos, información y limitaciones para desarrollar la estrategia global de financiamiento para los Programas [Modales del Plan de Inversión](#), [Programas Comunitarios](#), [Programas Comunitarios del Fondo Catalizador](#) y el [Programa del Fondo de START-UP](#) y proyectos identificados para la Inversión Inicial de la financiación de la Medida R/M en el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA.

La estrategia de financiación presenta las consideraciones y criterios usados para asignar los fondos disponibles de la Medida R/M a estos programas y proyectos durante la próxima década y en los años siguientes, incluyendo una evaluación de cómo estos fondos pueden ser aprovechados para maximizar acceso a fondos regionales, estatales y federales discrecionales. Se suministra una visión general de los programas relevantes de financiación regionales, estatales y federales discrecionales, los resultados que buscan en sus proyectos, y sus requisitos de elegibilidad. En el Apéndice 7-A se incluye una lista completa de los proyectos del Plan de Inversiones y los programas de financiamiento para los cuales son potencialmente elegibles.

7.1 Enfoque

El desarrollo de la estrategia de financiación del Plan de Inversión fue un proceso de varias etapas que requirió un enfoque específico. Las siguientes etapas de análisis han ayudado a desarrollar la estrategia de financiación: [desarrollar la estrategia de financiación](#):

Evaluación del programa y proyecto del Corredor LB-ELA: Este análisis involucra desarrollar un entendimiento holístico de proyectos candidatos y sus atributos para determinar su idoneidad para los fondos de las Medidas R/M y elegibilidad para oportunidades de subsidio discrecional.

Identificación de proyectos y programas para uso de los fondos de las Medidas R/M (en curso): Basándose en el análisis realizado, se identificaron subconjuntos de Programas Modales y proyectos como candidatos idóneos para recibir los fondos de las Medidas R/M. Estos fondos pueden ser usados como financiación inicial preliminar para avanzar fases de desarrollo del proyecto, o para proyectos en un nivel más avanzado de preparación del proyecto, pueden ser usados como una contrapartida local para cumplir con los requisitos de los programas regionales/ estatales/federales de financiación de la aplicación y construcción.

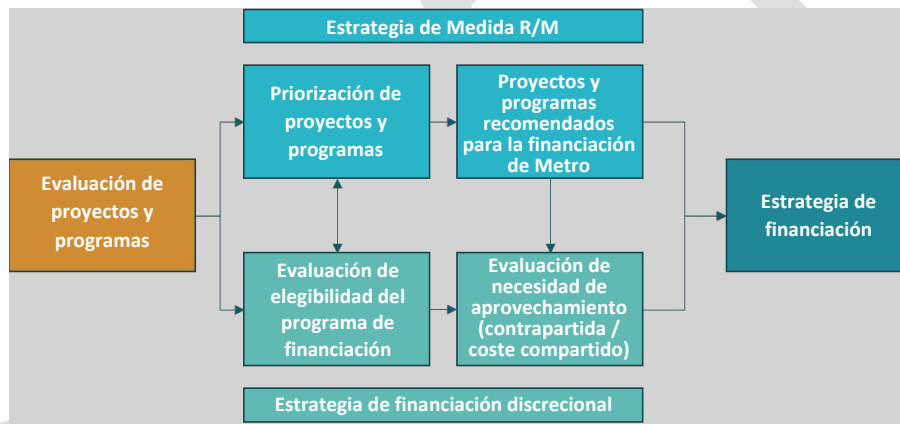
Evaluación de programas de financiación regional, estatal y federal, incluyendo requisitos de elegibilidad y fondos de contrapartida (en curso): Este elemento de análisis incluye identificar y evaluar programas discrecionales regionales, estatales y federales idóneos a través de varios modos de transporte y programas comunitarios. Los atributos y resultados buscados de estos programas de

financiación relevantes fueron cotejados con los atributos y con los impactos y beneficios previstos de los Programas Modales y proyectos del Plan de Inversión.

Desarrollo continuo de la preparación del proyecto, posicionamiento y oportunidades de asociación (en curso y planeado): A lo largo del proceso, se llevarán a cabo actividades de desarrollo no relacionadas a la construcción y otras acciones para avanzar y posicionar proyectos para mejorar su competitividad y para tener más posibilidades de acceder exitosamente a financiación discrecional en ciclos futuros - incluyendo la realización de diseños, la puesta en marcha de estudios técnicos y el establecimiento de oportunidades de asociación.

En el **Gráfico 7-1** se muestra una visión general del proceso de desarrollo de la estrategia de financiación.

Gráfico 7-17-7-1. Desarrollo de la estrategia de financiación



7.2 Medida R y Medida M

Los votantes del condado de Los Ángeles aprobaron cuatro iniciativas sobre el impuesto sobre las ventas de transporte independientes y no compensatorias que evalúan un impuesto sobre las ventas combinado del condado del dos por ciento a ser dedicado a varios usos del transporte, desde la construcción, operación y mantenimiento de los sistemas de tránsito de autobús y ferroviario, hasta la implementación de programas y proyectos de carreteras locales y multimodales. Cada impuesto sobre las ventas generaría aproximadamente \$1.2 billones en ingresos para su uso en el transporte del condado de LA en el año fiscal (FY) de 2024.⁶⁴

Las primeras dos iniciativas de impuesto sobre las ventas, Proposición A (1980) y Proposición C (1990), crearon categorías generales de proyectos, beneficiarios y usos para los cuales se programaron los ingresos. Además de identificar compromisos de financiación para varias categorías de uso, la Medida R (2008) y la Medida M (2016) también incluyeron una previsión de gastos que estipula exactamente el

⁶⁴ Informe de la Junta Directiva de LA Metro: <https://boardagendas.metro.net/board-report/2023-0044/>

monto y el año de la financiación que se destinaría a proyectos vitales en todos los modos, propósitos y regiones del condado de LA. Gracias a esta especificidad con respecto a cómo estas iniciativas usarían el dinero de los contribuyentes, los votantes aprobaron abrumadoramente la Medida R (67%) y la Medida M (71%), superando el umbral requerido de dos tercios de los votos para nuevos impuestos sobre las ventas.

Las previsiones de gastos de la Medida R y M identificaron cada una al Corredor Sur (ahora el Corredor LB-ELA) de la Interestatal 710 (I-710) como una prioridad para inversión, asignando \$590 millones y \$500 millones, respectivamente, al Corredor. De los \$1.09 billones totales asignados al Corredor, quedan \$743 millones originalmente destinados para el Proyecto del Corredor Sur I-710, y serán reprogramados a través del Plan de Inversión de la siguiente manera:

- \$243 millones de los fondos restantes de la Medida R para la carretera Sur I-710 están disponibles para proyectos del Plan de Inversión, incluyendo \$50 millones programados por la Junta Directiva de Metro para ser usados como la financiación inicial para el programa de Camiones de Emisión Cero del Corredor LB-ELA de \$200 millones.⁶⁵
 - La previsión de gastos de la Medida R hace que estos fondos estén disponibles inmediatamente para implementar proyectos en el Corredor. El Plan de Inversión recomienda usar estos fondos para invertir en proyectos y programas elegibles que demuestren una elevada preparación para el proyecto, alineándose altamente con la Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor LB-ELA, y que necesiten financiación de implementación antes del FY de 2026.
 - \$500 millones de los fondos de la Medida M estarán disponibles para propósitos de implementación en el FY de 2026 (\$250 millones) y en el FY de 2032 (\$250 millones). Estos fondos están disponibles antes del año fiscal indicado en la previsión de gastos con propósitos de planeación, desarrollo y pre-implementación.
 - El Plan de Inversión recomienda usar estos fondos para suministrar inversión a corto plazo en actividades de pre-implementación para apoyar la implementación futura de proyectos priorizados a largo plazo, y para ayudar a financiar los Programas Modales del Plan de Inversión y compromisos de implementación futuros.

Los votantes del condado de LA esperan que Metro aproveche la financiación local del impuesto sobre las ventas con la financiación regional, estatal y federal para aumentar una posible inversión en proyectos y programas vitales de transporte. La [Tabla 7-1](#) ~~Tabla 7-1~~ ~~Tabla 7-1~~ demuestra que el monto total de financiación disponible para las Medidas R/M solo será suficiente para abordar un número modesto de los proyectos del Plan de Inversión mejor calificados. Metro y sus socios necesitarán aplicar para otras fuentes de financiación externa (programas de financiación regional/estatal/federal); en

⁶⁵ Consulte la ficha informativa del Plan de Inversión para más detalles con respecto a este programa. Identificación del proyecto: LB-ELA_0004



muchos casos, los fondos de la Medida R y/o Medida M serán aprovechados para cumplir con los diversos requisitos mínimos de aportación local exigidos por dichos programas de financiación.

Tabla 7-1. Costes estimados del proyecto y programación recomendada de los fondos de las Medidas R/M

Modo	A. Aprovechamiento estimado de la inversión de los fondos de las Medidas R/M (\$m)	B. Recomendación para los fondos de las Medidas R/M (\$m)			Estimado de la subvención necesaria (\$m) (A – B.3)
		B.1. Proyectos para financiación inicial	B.2. Programas modales	B.3. Total (B.1 + B.2)	
Seguridad en la Autopista y Mejoras en los Intercambios viales MOSAICo del I-710	\$1,100	\$171	\$49	\$220	\$880
Arterias viales/ Calles completas	\$940	\$116	\$72	\$188	\$752
Tránsito	\$625	\$29	\$96	\$125	\$500
Transporte de mercancías	\$320	\$61	\$19	\$80	\$240
Transporte activo/TDM	\$180	\$33	\$57	\$90	\$90
Programas comunitarios	Por determinar	\$40	\$0	\$40	Por determinar ⁶⁶
Total	\$3,205*	\$449	\$294	\$743	\$2,462*

Notas:

El redondeo puede afectar los totales.

*El total aumentará después de determinar la financiación potencial del subsidio para los programas comunitarios.

TDM = Gestión de la demanda del transporte.

En la siguiente sección se describen los programas de financiación discrecional identificados y evaluados para idoneidad y aplicabilidad para los proyectos de Inversión Inicial del Plan de Inversión y Programas Modales. Tomando esto en cuenta, junto con la disponibilidad de la financiación de las Medidas R/M, en el Capítulo 6 se discute la evaluación y priorización de proyectos del Plan de Inversión y de las oportunidades de financiación regional/estatal/federal identificados como idóneos para esos proyectos específicos.

7.3 Programas de subsidio discrecionales idóneos

Una variedad de programas de subsidio regionales, estatales y federales pueden ser idóneos y aplicables para los distintos [proyectos y programas](#) ~~Programas Modales y proyectos~~ comprendidos dentro del Plan

⁶⁶ [Los grupos de trabajo del Programa Comunitario determinarán la financiación estimada del subsidio y aprovechamiento de la financiación catalizadora del Programa Comunitario](#)

de Inversión. Con la promulgación de la Ley de Empleo e Inversión en Infraestructura (IIJA) y la Ley de Reducción de Inflación (IRA) en el 2022, hay disponible un número sin precedentes de programas de financiación y fondos discrecionales para financiar proyectos de transporte. IIJA habilita aproximadamente 380 programas de financiación discrecional y basados en fórmulas para todos los tipos de infraestructuras, con aproximadamente 120 de estos programas abordando proyectos y programas de transporte superficial. IRA suministrará cientos de billones de dólares federales adicionales para desarrollo de infraestructura, con sus programas orientados en gran medida a resultados de sostenibilidad. Estos nuevos programas federales complementan programas de subsidio discrecional estatales en curso financiados a través del Proyecto 1 de Ley del Senado en 2017, estableciendo programas como el Programa Capital de Tránsito y Ferroviario Interurbano, y programas dedicados a reducir la polución del aire e impulsar tecnologías de emisión cero en los niveles estatales y regionales. A medida que surgen nuevos programas de financiación o que los programas de financiación existentes cambian, se expanden o concluyen, el Plan de Inversión se adaptará a estas condiciones cambiantes e identificará nuevos enfoques para financiar proyectos y programas prioritarios.

Aunque la amplitud de los programas de financiación disponibles representa una oportunidad significativa para agencias de transporte, el aumento del número de programas de financiación y niveles de fondos discrecionales disponibles puede ser también potencialmente desalentador si la estrategia de financiación no es clara y específica. Aplicar a cada programa posible para cada proyecto prioritario del Plan de Inversión no dará un resultado efectivo. Para garantizar un enfoque centrado, el equipo del proyecto realizó primero una evaluación de [los Programa Modal Programas del Plan de Inversión](#) seguido de evaluaciones a nivel de proyecto para determinar la idoneidad de cada proyecto para acceder a varios programas de financiación. Este análisis tenía como objeto identificar programas de financiación discrecional a los que se pueda acceder en el corto a mediano plazo para aprovechar los fondos disponibles para medidas locales. Para esta evaluación, no se consideraron programas de financiación basados en fórmulas porque la inclusión de proyectos y programas en el Programa Estatal de Mejora del Transporte y otros programas de transporte estatales determinan en gran medida el uso de estos fondos.

7.3.1 Evaluación de elegibilidad de programas de financiación

Se evaluó la evaluación de programas de financiación y su idoneidad para Programas Modales del Plan de Inversión y proyectos de Inversión Inicial usando un análisis cruzado. En el análisis cruzado, se evaluó todo el conjunto de programas de financiación federales y estatales disponibles con respecto a los programas y proyectos del Plan de Inversión, determinando la idoneidad basado en los siguientes factores:

- **a**Alineación de los resultados (mejoras de seguridad, eficiencias de viajes, mejoras a la sostenibilidad y equidad) de los probables programas y proyectos candidatos con criterios de mérito y/ u objetivos indicados de los programas de financiación específicos;



- **a** Atributos de los programas y proyectos candidatos y alineación con las tipologías de infraestructura (por ejemplo, autopistas, transporte activo, puertos, tránsito y calles completas) a las que están dirigidos programas de financiación específicos;
- **e** Estimados de costo de programas y proyectos evaluados en función de los fondos comunes de financiación discrecional previstos, montos máximos de la subvención y los importes de concesión típicos señalados por el programa de financiación;
- **d** Disponibilidad de financiación local (o no federal, no estatal) que pueda ser aprovechada y requisitos mínimos de compatibilidad (distribución de costos) para los programas de financiación relevantes; y
- **p** Preparación general del proyecto y estado de la planificación y desarrollo de proyectos candidatos.

7.3.2 Programas federales de financiación discrecional

La **Tabla 7-2** ofrece un resumen de programas de subsidio discrecional federal que fueron identificados para proyectos y programas del Plan de Inversión. En el Apéndice 7-B se ofrecen más detalles sobre estos programas.

Tabla 7-2. Programas federales de subsidio discrecional para proyectos del plan de inversión

Agencia emisora	Programa de subsidio	Abreviación
FEMA	Construyendo Infraestructuras y Comunidades Resilientes	FEMA-BRIC
FHWA	Programa de Inversión en Puentes	BIP
FRA	Programa Consolidado de Infraestructura Ferroviaria y Mejoras de Seguridad	CRISI
FRA	Programa de Subsidio para la eliminación de Cruces Ferroviarios	RCE
FTA	Subsidios de Planificación de Desarrollo Orientado al Tránsito	TOD
FTA	Programa de Subsidios de Inversión Capital (Nuevos Pequeños Comienzos)	CIG
MARAD	Programa de Desarrollo de Infraestructura Portuaria	PIDP
USDOT	Reconstruyendo Infraestructura Americana con Sostenibilidad y Equidad	RAISE
USDOT	Reconectando Comunidades y Vecindarios	RCN
USDOT	Calles y Caminos Seguros Para Todos	SS4A
USDOT	Infraestructura para Reconstruir a América	INFRA
USDOT	Fortaleciendo la Movilidad y Revolucionando el Transporte	SMART
USDOT	Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias	RTEPF
USDOT	Programa de Subvención para Infraestructura de Carga y Abastecimiento de Combustible	CFI

Notas:



FEMA = Agencia Federal para el Manejo de Emergencias
FHWA = Administración Federal de Carreteras
FRA = Administración Federal de Ferrocarriles
FTA = Administración Federal de Tránsito
MARAD = Administración Marítima
USDOT = Departamento de Transporte de los Estados Unidos

7.3.3 Programas estatales de financiación discrecional.

La **Tabla 7-3** ofrece un resumen de programas de subsidio discrecionales estatales que fueron identificados para proyectos y programas del Plan de Inversión. Como se muestra en el Apéndice 7-B, los fondos comunes de financiación y los importes de concesión de subsidios típicamente asociados con estos programas son generalmente más bajos que la mayoría de los programas federales discrecionales. Sin embargo, dado que el número de solicitantes es menor, muchos de estos programas estatales pueden ofrecer generalmente una probabilidad más alta de concesión del subsidio.

Tabla 7-3. Programas estatales de subsidio discrecional para proyectos del plan de inversión

Agencia emisora	Programa de subsidio	Abreviación
CalSTA	Programa Capital de Tránsito y Ferrocarril Interurbano	TIRCP
Caltrans	Programas de Operaciones de Tránsito con Emisiones bajas de Carbono	LCTOP
CARB	Programa Comunitario de Protección del Aire (AB617)	AB617
CNRA	Programa de Subvención para Ecologización Urbana	UGG
CSGC	Comunidades Climáticas Transformativas	TCC
CSGC	Programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles	AHSC
CTC	SB-1 –Programa de Soluciones para Corredores Congestionados	SCCP
CTC	Programa Estatal de Transporte Activo	ATP Estatal
CTC	SB-1 – Programa de Cooperación Local – Competitivo	LPP-C
CTC	SB-1 – Programa de Mejora de los Corredores Comerciales	TCEP

Notas:

AB = Proyecto de Ley de la Asamblea
CalSTA = Agencia Estatal de Transporte de California
Caltrans = Departamento de Transporte de California
CARB = Junta de Recursos del Aire de California
CNRA = Agencia de Recursos Naturales de California
CSGC = Consejo de Crecimiento Estratégico de California
CTC = Comisión de Transporte de California
SB = Proyecto de Ley del Senado



7.3.4 Programas Regionales de Financiación Discrecional

La **Tabla 7-4** ofrece un resumen de los programas regionales de subvenciones discretionales que fueron identificados para proyectos y programas del Plan de Inversión. Estas oportunidades regionales de financiación típicamente tienen un objetivo más específico y más pequeño que el de los fondos comunes de financiación. Sin embargo, los proyectos y programas en el Plan de Inversión probablemente serán fuertes candidatos dado el impacto esperado en las comunidades locales y partes interesadas, y se alinean con los resultados esperados de los programas regionales. La lista de programas regionales y locales de subsidios discretionales continúa siendo revisada y aumentada después de discusiones con socios locales.

Tabla 7-4. Programas regionales de subsidio discrecional para proyectos del plan de inversión

Agencia emisora	Programa de subsidio	Abreviación
AQMD	Programa Comunitario de Protección del Aire (Incentivos)	CAPP
AQMD	Fondo de Mitigación Ambiental de Volkswagen	VEMT
MSRC	Financiación para un Transporte Limpio	CTF
MSRC	Programa Transformativo de Estrategias del Transporte y Soluciones de Movilidad	TTSMS

Nota:

AQMD = Distrito de Gestión de Calidad del Aire de la Costa Sur

MSRC = Comité de Revisión para la Reducción de la Polución del Aire de Fuentes Móviles

7.3.5 Requisitos de la contrapartida local

Un aspecto importante a considerar cuando se busca acceder a programas federales y estatales discretionales es que la mayoría tienen requisitos locales de distribución de costos. También conocido como la contrapartida local, esta distribución de costos representa la contribución mínima de financiación no federal y no estatal al que se debe comprometer un solicitante para entregar un proyecto candidato si a este se le fuera a otorgar una financiación federal o estatal. La mayoría de los programas de financiación requieren una contrapartida local de al menos 20%, aunque este umbral mínimo puede variar de programa a programa - y puede diferir en un mismo programa dependiendo de si el solicitante está buscando financiación para actividades de planificación o construcción.

Adicionalmente, la ubicación de un proyecto candidato puede ser un factor entre los requisitos de contrapartida local, con un umbral mínimo reducido, o incluso eximido, para proyectos en áreas estatales o designadas federalmente como desfavorecidas económica, social y/o ambientalmente.



La **Tabla 7-5** ofrece el rango de requisitos de contrapartidas locales para los programas de financiación descritos anteriormente.

Tabla 7-5. Requisitos de contrapartidas locales por programa de financiación

Federal/ Estatad	Programa de subsidio	Abrev.	Requisitos mínimos de contrapartida
Federal	Programa de Inversión en Puentes	BIP	Planificación: 10% Construcción: 20%/50% (<\$100 millones/>\$100 millones categorías)
Federal	Construir Infraestructuras y Comunidades Resistentes	BRIC	25%
Federal	Programa de Subvención para Infraestructura de Carga y Abastecimiento de Combustible	CFI	20%
Federal	Programa de Subvenciones de Inversión Capital (Nuevos Pequeños Comienzos)	CIG	20%
Federal	Programa Consolidado de Infraestructura Ferroviaria y Mejoras de Seguridad	CRISI	20%
Federal	Infraestructura para Reconstruir a América	INFRA	40%
Federal	Programa de Desarrollo de Infraestructura Portuaria	PIDP	20%
Federal	Reconstruyendo Infraestructura Americana con Sostenibilidad y Equidad	RAISE	20% (Áreas Urbanas), 0% (Rural, HDC o APP)
Federal	Programa de Subsidio para la Eliminación de Cruces Ferroviarios	RCE	20%
Federal	Reconectando Comunidades y Vecindarios	RCN	20% (Planificación de RCP y Capital/Planificación NAE), 50% (Capital RCP)
Federal	Reducción de Emisiones de Camiones en Instituciones Portuarias	RTEPF	20%
Federal	Fortaleciendo la Movilidad y Revolucionando el Transporte	SMART	Ningún requisito de contrapartida para subvenciones de planificación, 20% para proyectos capitales
Federal	Calles y Caminos Seguros Para Todos	SS4A	20%
Federal	Subvenciones de Planificación de Desarrollo Orientadas al Tránsito	TOD	20%
Estatad	Programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles	AHSC	10%
Estatad	Programa Estatal de Transporte Activo	ATP Estatad	No se requiere contrapartida
Estatad	Programas de Operaciones de Tránsito con Emisiones bajas de Carbono	LCTOP	No se requiere contrapartida



Federal/ Estatad	Programa de subsidio	Abrev.	Requisitos mínimos de contrapartida
Estatad	Programa de Cooperación Local	LPP-C	50%
Estatad	SB-1 Programa de Soluciones para Corredores Congestionados	SCCP	No se requiere contrapartida
Estatad	Comunidades Climáticas Transformativas	TCC	50%
Estatad	SB1 – Programa de Mejora de los Corredores Comerciales	TCEP	No se requiere contrapartida si es nominado por Caltrans. 30% de contrapartida local requerido si nominado por regiones.
Estatad	Programa Capital de Tránsito y Ferrocarril Interurbano	TIRCP	No hay un requisito de contrapartida mínima, pero aprovechamiento de la financiación es deseable y será considerado en la evaluación
Estatad	Programa de Subvenciones para el Arbolado Urbano	UGG	No se requiere contrapartida
Regional	Programa Transformativo de Estrategias de Transporte y Soluciones de Movilidad	TTSMS	No se requiere contrapartida

Notas:

APP = Áreas de Pobreza Persistente

Caltrans = Departamento de Transporte de California

HDC = Comunidades Históricamente Desfavorecidas

NAE = Acceso y Equidad Vecinal

RCP = Proyecto Piloto Reconectando Comunidades

Se añadirán programas de financiamiento adecuados que abordan programas y proyectos comunitarios al Plan de Inversión siguiendo el desarrollo de cada grupo de trabajo del programa comunitario.

7.4 Resumen y Consideraciones

En la Tabla 7-6 se muestra la financiación estimada necesaria para los proyectos y programas del Plan de Inversión recomendados para financiamiento, y se estima que exceda los \$3 billones. Metro y sus asociados necesitarán aprovechar los fondos disponibles y esperados de las Medidas R/M para desarrollar y ejecutar los [Programas y proyectos Modales](#) programas y proyectos. Estos fondos deben ser usados juiciosamente como inversión inicial para desarrollo de proyectos y distribución de costos para aprovechar la financiación máxima de programas discrecionales regionales, estatales y federales adecuados.



Tabla 7-6. Necesidad de financiación y programas de subvención discrecionales a abordar

Modo	A. Inversión estimada aprovechada de las Medidas R/M (\$m)	B. Recomendación de financiación de las Medidas R/M (\$m)			Estimación de la subvención necesaria (\$m) (A – B.3)	Ejemplos de programas de financiación adecuados
		B.1. Proyectos para financiación inicial	B.2. Programa modal	B.3. Total (B.1 + B.2)		
Seguridad en la Autopista y Mejoras en los Intercambios viales MOSAICO del I-710	\$1,100	\$171	\$49	\$220	\$880	RAISE, SMART, BIP, INFRA, RCN, SCCP, TCEP, CFI
Arterias viales/ Calles completas	\$940	\$116	\$72	\$188	\$752	RAISE, SS4A, ATP, BIP, SCCP, TCEP, SMART
Tránsito	\$625	\$29	\$96	\$125	\$500	RAISE, SCCP, TIRCP, CRISI, RCE, TOD
Transporte de Mercancías	\$320	\$61	\$19	\$80	\$240	TCEP, PIDP, RAISE, INFRA
Transporte Activo/TDM	\$180	\$33	\$57	\$90	\$90	RCN, SS4A, ATP, TCC, UGG, SCCP
Programas comunitarios	Por determinar	\$40	\$0	\$40	Por determinar ⁶⁷	UGG, AHSC, AB617, CAPP
Total	\$3,205*	\$449	\$293	\$743	\$2,462*	

Notas:

* El total va a aumentar después que se determine la potencial financiación de subvención para Programas Comunitarios.

TDM = gestión de la demanda del transporte

El equipo del proyecto debe considerar un amplio rango de fuentes de financiación adicional para abordar las lagunas significativas entre la financiación de las Medidas R/M y los niveles de capital requeridos para ejecutar los proyectos y Programas Modales priorizados del Plan de Inversión. Esta capítulo ha resaltado un rango de oportunidades de subvenciones federales, estatales y regionales que se alinean con el conjunto de diferentes proyectos y Programas Modales del Plan de Inversión, a partir de un análisis cruzado detallado (Apéndice 7-CAB) y una evaluación de los atributos claves para programas de financiación que deben ser considerados (Apéndice 7-BD).

⁶⁷ Ibid.



7.4.1 Implementación y consideraciones

Este capítulo ha establecido un marco sobre cómo ha sido desarrollada y continuará evolucionando la estrategia de financiación para el Plan de Inversión. El siguiente capítulo (Capítulo 8) aplica este marco para evaluar las recomendaciones de Inversión Inicial para que los proyectos reciban los fondos de las Medidas R/M, y evalúa cuales oportunidades de subvención federal/estatal/regional deberían ser abordadas para subsanar los déficits de financiación restantes para esos proyectos priorizados.

En el futuro, se continuará refinando la estrategia de financiación a medida que los programas y proyectos del Plan de Inversión se desarrollen y evolucionen, y que emerjan nuevas oportunidades de financiación discrecional. Por lo tanto, debería de considerarse como un “documento en evolución constante” sujeto a actualización y adaptación en línea con las oportunidades cambiantes y los retos durante el periodo de tiempo de múltiples décadas del plan de inversión. A lo largo de este horizonte de tiempo, el desarrollo de programas y proyectos debe de incorporar los siguientes temas de posicionamiento, lo cual puede contribuir a la implementación exitosa de la estrategia:

Ajustar el tamaño y la agrupación de proyectos: Esto podría involucrar agrupar proyectos donde aplique sinergias o tamaños mínimos de proyectos, o dividir programas más grandes en proyectos individuales, fases o grupos de proyectos para acceder más fácilmente a programas de financiación específicos y abordar los límites máximos de concesión de subvención.

Posicionar proyectos: Esto implica enmarcar proyectos candidatos para mostrar una alineación en varios niveles y, cuando sea posible, directa con los resultados esperados y los objetivos del (de los) programa(s) de financiación discrecional(es) objetivo(s).

Acciones provisionales para avanzar la preparación del proyecto: La preparación del proyecto es algunas veces una consideración importante para programas discrecionales, con agencias federales y estatales buscando invertir en proyectos que se puedan ejecutar en un horizonte temporal a corto plazo (por ejemplo, de hoy a cinco años). Por lo tanto, para aumentar la competitividad de un proyecto candidato es importante continuar avanzando con la pre-construcción de actividades de desarrollo incluyendo, pero no limitado a, diseño y planificación (para proyectos capitales), estimación de los costos, análisis regulatorio ambiental (CEQA/NEPA), estudios técnicos (seguridad, tráfico y transporte de mercancías) y/o modelización económica (impactos, creación de puestos de trabajo y beneficios).

8 RECOMENDACIONES

La Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro) inició el desarrollo del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles (LB-ELA) tras la decisión de la Junta Directiva de Metro de suspender el proyecto anterior del Corredor Sur de la I-710 que amenazaba con desplazar a los residentes y negocios locales, aumentar la contaminación del aire, exacerbar las preocupaciones de salud pública y crear más impactos ambientales para algunas de las comunidades más vulnerables del Condado de Los Ángeles adyacentes a la autopista. En su lugar, la Junta Directiva de Metro ordenó a su director ejecutivo que desarrollara un nuevo proceso basado en el consenso para involucrar a los residentes, las comunidades y las partes interesadas afectadas en el desarrollo de un Plan de Inversión en transporte integral, multimodal, receptivo a la comunidad y regionalmente significativo. Este Plan de Inversión contrasta marcadamente con su predecesor y señala un punto de inflexión para Metro en la forma en que involucra a las comunidades y las partes interesadas en el desarrollo de un enfoque integral para la inversión en corredores de autopistas a través de una participación comunitaria, sólida, continua y significativa.

Para lograr la visión de la Junta Directiva de Metro, el personal creó el Comité Consultivo del Corredor LB-ELA y el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC, por sus siglas en inglés) para dar a los residentes y comunidades afectadas una voz significativa en el desarrollo de los valores, procesos y recomendaciones del Plan de Inversión. El Comité Consultivo es el principal órgano asesor de Metro, compuesto por representantes de las comunidades, instituciones, agencias gubernamentales e industrias del Corredor que se ven afectadas o dependen del movimiento de personas y bienes en el Corredor (como se describe en el Capítulo 2). El CLC permitió que Metro convocara a un grupo diverso y comprometido de representantes de la comunidad que viven a lo largo del Corredor LB-ELA para asesorar al Comité Consultivo durante todo el proceso del Plan de Inversión (véase el Capítulo 2).

El Comité Consultivo y el CLC proporcionaron una voz significativa a las comunidades afectadas que se sintieron excluidas o no escuchadas durante el proceso anterior del proyecto del Corredor Sur de la I-710. Como resultado, el Plan de Inversión refleja un enfoque dedicado a abordar la gran cantidad de problemas que enfrentan los residentes afectados por la I-710, incluida la mala calidad del aire; altos niveles de contaminación; impactos significativos en la salud y el medio ambiente; fuerte congestión de tráfico; la escasa seguridad vial de automóviles, camiones, ciclistas y peatones; la falta de infraestructura de transporte multimodal; bajos niveles de oportunidades económicas para los residentes; y altos niveles de pobreza (véase el Capítulo 3).

El Comité Consultivo y el CLC se reunieron por separado y en conjunto para revisar y asesorar sobre las metas, propuestas y recomendaciones del Plan de Inversión a lo largo del proceso. Los miembros de ambos grupos también participaron en grupos de trabajo, ayudaron a fundamentar los datos reales y compartieron los próximos esfuerzos de divulgación y participación con sus comunidades. Durante los 30 meses que duró el proceso del Comité Consultivo, el Comité Consultivo y los miembros del CLC trabajaron juntos para reevaluar las muchas necesidades y metas de inversión en el Corredor, desarrollar estrategias multimodales para satisfacer estas necesidades e identificar posibles proyectos y

programas a corto y largo plazo basados en esas estrategias. La experiencia vivida por las partes interesadas en el Corredor y el deseo de mejorar la movilidad, la seguridad y la calidad del aire regionales, al tiempo que fomentan la vitalidad económica, la equidad social, la sostenibilidad ambiental y el acceso a las oportunidades, desempeñaron un papel integral en la creación de este Plan de Inversión multimodal, centrado en la comunidad y de importancia regional.

Como documento de planificación estratégica, el Plan de Inversión establece una visión general para identificar y asegurar la inversión en proyectos y programas que se alineen y apoyen la Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor durante los próximos 20 años. Si bien el enfoque principal del Comité Consultivo y el CLC fue la identificación de proyectos y programas para que Metro invierta y aproveche los fondos de la Medida R y M dedicados al Corredor, el meta integral del Plan de Inversión también es atraer inversiones regionales, estatales y federales para implementar otros proyectos y programas que también promuevan los valores del Corredor. La necesidad general de inversión del Plan de Inversión consiste en proyectos que son financiados total o parcialmente a través de subvenciones externas, aquellos que recibirán otros fondos de Metro y proyectos que recibirán inversión de la Medida R/M del Corredor como se identifica en este Plan de Inversión. El monto máximo de inversión que el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA busca asegurar es de aproximadamente **17.3 mil millones**, que incluye los compromisos de la Medida R/M, el aprovechamiento anticipado de los fondos de la medida, así como otras fuentes de subvenciones externas. Es probable que este monto aumente a medida que se identifiquen, prioricen e incorporen nuevos proyectos y programas en el Plan de Inversión.

8.1 Proyectos con compromisos de financiamiento externo

A través de la colaboración con las partes interesadas del Corredor LB-ELA, Metro ha apoyado y ayudado a generar inversiones en una serie de proyectos de transporte multimodal desde que inició el Comité Consultivo en septiembre de 2021, desde carriles para bicicletas locales hasta grandes proyectos de infraestructura portuaria. El 6 de julio de 2023, la Agencia de Transporte del Estado de California (CalSTA, por sus siglas en inglés) otorgó \$643.5 millones para implementar proyectos portuarios y proyectos ferroviarios de carga valorados en más de \$ 3 mil millones a través de su Programa de Infraestructura Portuaria y de Transporte de Mercancías (PFIP, por sus siglas en inglés). ¹ Estos incluyen el financiamiento inicial para proyectos de eficiencia ferroviaria de transporte de bienes que respaldarán un mayor movimiento de bienes por ferrocarril, incluido el proyecto Commerce Flyover y la instalación de Hobart/Commerce Intermodal, que recibió un total de \$27 millones para su costo total de \$2.139 mil millones y la Inversión en todo el sistema de transporte de bienes del Puerto de Long Beach (SWIFT) con \$383.4225 millones en fondos estatales para el costo estimado de \$2.17 mil 593.7 millones.

Además, el Comité Consultivo también identificó un conjunto de proyectos que recibieron inversión a través de la Oportunidad del Plan de Pre-Inversión (PIPO), lo que permitió a Metro buscar fondos para proyectos del Corredor antes de que el Plan de Inversión pudiera ser finalizado para aprovechar las

¹Para obtener más información sobre el programa de CalSTA: <https://calsta.ca.gov/-/media/calsta-media/documents/pfip-awards-summary-narrative-7-6-23-a11y.pdf>

oportunidades de financiamiento disponibles. En 2023, PIPO obtuvo \$46.6 millones en fondos de subvenciones para respaldar una inversión de \$76 millones en el Corredor.² En el Ciclo 6 del Programa Estatal de Transporte Activo,³ 13-15 proyectos en ciudades del Corredor y comunidades no incorporadas valorados en \$96.7114.8 millones recibieron \$81.792.6 millones en fondos de subvención, incluido un proyecto que se incluyó en el PIPO. En total, estos compromisos recientes de subvenciones federales y estatales suman más de \$1.2001.3 mil millones de dólares que ayudarán a entregar proyectos del Corredor valorados en más de \$6.444.9 mil millones como parte del Plan de Inversión (Véase Tabla 8-1).

Metro también está apoyando proyectos del Corredor que no necesariamente serán elegibles o recibirán fondos de las Medidas R y M dedicados al Corredor. Se necesitarán aproximadamente \$7.2 mil millones de fondos de capital de transporte federales, estatales y de la Medida M para entregar el primer segmento de la línea de tren ligero (LRT) de Southeast Gateway (anteriormente el ramal de West Santa Ana). En general, el Plan de Inversión respalda la ejecución de proyectos valorados en \$13.62.1 mil millones que se financiarán a través de fuentes distintas a los fondos de la Medida R/M del Corredor que se describen a continuación.

Tabla 8-1. inversiones del Corredor respaldadas por otras* fuentes de financiamiento

Modo y nombre del proyecto	Importe comprometido (\$M)	Costo total estimado (\$M)	Fuente de financiamiento
Movimiento de bienes			
Inversión en todo el sistema de transporte de mercancías (SWIFT) – <u>Proyectos de Electrificación</u>	<u>\$224.95</u> ~~\$383.35~~	<u>\$593.67</u> ~~\$2,167.67~~	Transporte e Infraestructura portuaria (PFIP) ⁴
Proyecto de mejora y ampliación del Centro de Apoyo Marítimo (MSF)	\$149.33	\$198.25	
Puente de separación peatonal de la línea principal del ferrocarril del puerto de Los Ángeles/Wilmington Community & Waterfront	\$42.08	\$57.91	
Proyecto de mejora del paso a desnivel de la Ruta Estatal 47-Seaside Avenue y Navy Way	\$41.79	\$62.98	
Paso elevado de Commerce Rail	\$12.00	\$939.00	

² Para leer sobre esta inversión: Financiamiento de LPP-C para SELA TIP: <https://catc.ca.gov/-/media/ctc-media/documents/programs/local-partnership-program/competitive/2022-guidelines-competitive/tab-18-4-6-a11y.pdf>

³ Para más información: MPO: <https://catc.ca.gov/-/media/ctc-media/documents/programs/atp/2023/2023-atp-staff-recommendations-mpo-component-a11y.pdf> y Nivel Estatal: <https://catc.ca.gov/-/media/ctc-media/documents/programs/atp/2022/2023-atp-staff-recommendations-final-a11y.pdf>

⁴ CalSTA: <https://calsta.ca.gov/-/media/calsta-media/documents/pfip-awards-summary-narrative-7-6-23-a11y.pdf>

Modo y nombre del proyecto	Importe comprometido (\$M)	Costo total estimado (\$M)	Fuente de financiamiento
Instalación Intermodal Hobart/Commerce	\$15.00	\$1,200.00	
America's Green Gateway: Construcción del Programa Ferroviario del Muelle B	\$283.00		Mega subvención del Departamento de Transporte de EE. UU. ⁵
- SWIFT - Componente Muelle B	\$158.40		PFIP
- Proyecto de reconstrucción del corredor de transporte de mercancías de la calle del Muelle B	\$26.30		Mitigación de la congestión y calidad del aire (CMAQ)⁶
- America's Green Port Gateway: Proyecto de Mejoras Ferroviarias Tempranas del Muelle B	\$70.44		Programa de mejora de los corredores comerciales (TCEP) ⁷
- America's Green Port Gateway Fase 1: Mejoras tempranas del ferrocarril del Muelle B	\$52.20		
- Proyecto de Mejora del Sistema de Transporte de North Harbor	\$52.63	\$1,547	Programa de Desarrollo de Infraestructura Portuaria del Departamento de Transporte de EE. UU. ⁸
Proyecto de Conversión de Cero Emisiones de la Terminal de Middle Harbor	\$30.14	\$37.68	
Centro de capacitación de la fuerza laboral en movimiento de bienes	\$110.00	\$150.00	Presupuesto estatal de CA
Proyecto de ampliación del muelle/reducción de emisiones de embarcaciones del muelle 300	\$300.00	\$300.00	Puerto de Los Ángeles
Transporte activo			
Mejoras para peatones y bicicletas de la ciudad de Bell Gardens	\$2.96	\$2.96	Ciclo 6 del Programa de Transporte Activo de California ⁹
Mejoras en la seguridad comunitaria en toda la ciudad de Carson	\$3.45	\$3.47	
Plan Maestro de la Ciudad de Carson Para el Uso de Bicicletas	\$0.90	\$0.90	

⁵ https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2024-01/MEGA%20Fact%20Sheets%20FY%202023-2024_Final.pdf
⁶ USDOT - CMAQ: <https://www.transportation.gov/sustainability/climate/federal-programs-directory-congestion-mitigation-and-air-quality-cmaq>
⁷ <https://catc.ca.gov/-/media/ctc-media/documents/programs/tcep/4192022-tcep-program-of-project-amendment-a11y.pdf>
⁸ Departamento De Transporte [los EE. UU. 2023: https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/2023-11/PIDP%202023%20Awards%20Fact%20Sheets_0.pdf](#) y 2022: <https://www.maritime.dot.gov/sites/marad.dot.gov/files/2022-10/FY%202022%20Port%20Infrastructure%20Development%20Grant%20Awards.pdf>
⁹ CA CTC: <https://catc.ca.gov/-/media/ctc-media/documents/ctc-meetings/2023/2023-06/19-4-9.pdf>

Modo y nombre del proyecto	Importe comprometido (\$M)	Costo total estimado (\$M)	Fuente de financiamiento
Ciudad de Long Beach Conexiones peatonales y ciclistas de Centro de la Ciudad	\$8.82	\$9.80	
Rutas seguras de Huntington Park para personas mayores y estudiantes **	\$4.26	\$4.76	
Conexiones de la Línea A de Metro para el Condado No Incorporado de Los Ángeles	\$9.86	\$12.33	
Proyecto de instalaciones para bicicletas y peatones en Randolph St	\$0.15	\$1.38	
Proyecto de Accesibilidad Peatonal de Salt Lake Av	\$7.13	\$7.13	
Corredor de Slauson Av y mejoras en toda la ciudad para peatones, bicicletas y tránsito	\$2.11	\$2.11	
Proyecto de Rutas Seguras a la Escuela de South Downey (Fase 2)	\$1.15	\$1.15	
Mejoras en el transporte activo de Tweedy Boulevard	\$5.26	\$6.59	
~~West Santa Ana Branch [WSAB]~~ Southeast Gateway Proyecto de seguridad y acceso para bicicletas “Primera-última milla” de la estación de tren ligero	\$3.38	\$3.38	
Implementación del plan peatonal de Walnut Park	\$2.45	\$9.66	
Calles seguras de Wilmington: Un enfoque que prioriza a las personas	\$32.30	\$40.78	Programa de Transporte Activo de Metro ¹⁰ Reconectando comunidades y vecindarios (RCN FY23) ¹¹
Proyecto de instalaciones para peatones y bicicletas de Randolph Street	\$6.70	\$8.50	
Puente de separación peatonal a nivel de Rail Mainline/Wilmington Community & Waterfront	\$5.00	\$62.60	
Reconectando North Long Beach - Proyecto Hamilton Loop (estudio de planificación)	\$1.20	\$1.50	
Reconectando el este de Los Ángeles: Proyecto 60 Green Bridge para Belvedere Park (estudio de planificación)	\$0.80	\$1.00	
Carreteras principales/Calles completas			
I-710 Gestión Integrada del Corredor (ICM)**	\$27.84	\$40.15	TCEP

¹⁰ Informe de la Junta de LA Metro: <https://boardagendas.metro.net/board-report/2020-0562/>
¹¹ Departamento de Transporte de EE. UU FY23: <https://www.transportation.gov/grants/reconnecting-communities/reconnecting-communities-fy23-awards>

Modo y nombre del proyecto	Importe comprometido (\$M)	Costo total estimado (\$M)	Fuente de financiamiento
Puerta de enlace de Shoreline Drive	\$30.00	\$60.00	Reconectando Barrios y Comunidades Piloto (RCN FY22) ¹²
Transporte público			
Programa de mejora del tránsito en el sureste de Los Angeles **	\$14.50	\$31.13	Programa de Colaboración Local ¹³
Línea Southeast Gateway LRT (Estación de la Línea A de Slauson a Pioneer Segment)	\$1,435.00***	\$7,167.00	Medida M ¹⁴ CIG del DOT de EE. UU. (POR DETERMIN/AR) ¹⁵
Eliminación de barreras y creación de legado: Un enfoque multimodal para el condado de Los Angeles	\$139.00	\$162.00	RCN FY23

Nota: Esta tabla no es una lista exhaustiva de todas las inversiones comprometidas en el Corredor. Los costos de los proyectos están sujetos a cambios.

**"Otras" fuentes de financiamiento excluyen los fondos disponibles de la Medida R/M para el Plan de Inversión*

**Proyectos incluidos en el PIPO de Metro

***El compromiso de la Medida M es para todo el corredor [LRT](#)

8.2 Proyectos y programas que reciben inversión de la Medida R/M

[Proyectos y programas que reciben inversión de la Medida R/M](#)

El Plan de Inversión recomienda la inversión de \$743 millones en fondos de la Medida R y M dedicados al Corredor LB-ELA para catalizar más de ~~\$2.463.2~~ mil millones en inversiones locales, estatales y federales en proyectos y programas prioritarios consistentes con la Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor LB-ELA, según lo adoptado por el Comité Consultivo y aprobado por la Junta Directiva de Metro como política oficial para el Corredor. En conjunto, se espera que la inversión total generada por el financiamiento de las Medidas R y M ~~supere-se acerque a~~ los ~~\$43.2~~ mil millones.

Estos proyectos y programas fueron seleccionados a través de un proceso del Comité Consultivo que inicialmente identificó más de 200 proyectos y programas en todo el Corredor LB-ELA, atendiendo una amplia gama de modos de viaje y necesidades identificadas por la comunidad. Después de evaluar el

¹² Departamento de Transporte de EE. UU.: <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2023-02/RCP%20Fact%20Sheets%202022.pdf>

¹³ CA CTC: <https://catc.ca.gov/-/media/ctc-media/documents/programs/local-partnership-program/competitive/2022-guidelines-competitive/tab-18-4-6-a11y.pdf>

¹⁴ Plan de gastos de la Medida M: <https://www.metro.net/about/measure-m/>

¹⁵ US DOT CIG Dashboard: <https://www.transit.dot.gov/sites/fta.dot.gov/files/2024-01/Public-CIG-Dashboard-01-05-2024.pdf>

potencial de cada proyecto y programa para promover las Metas y Principios Directivos adoptados por el Comité Consultivo, se consideraron proyectos altamente calificados en el contexto del Corredor LB-ELA y se priorizaron evaluando la viabilidad técnica, logística y política de cada proyecto y programa. Este proceso de evaluación y priorización resultó en una lista completa de proyectos y programas de Inversión Inicial (ver Tabla 8-1) recomendados para el financiamiento fijo de la Medida R/M de Metro para el Corredor, según se identifica en el plan de gastos respectivo de cada Medida. Los fondos de la Medida representan una pequeña porción del total necesario para llevar a cabo estas mejoras en el Corredor; Para tener éxito, Metro y sus socios deben apoyar estos fondos con subvenciones discrecionales regionales, estatales y federales adicionales y otras fuentes. Estos proyectos recomendados para el financiamiento inicial representan pasos significativos hacia el cumplimiento de la visión a largo plazo del Plan de Inversión para el Corredor LB-ELA.

Como se ha adelantado en el Capítulo 6, el Plan de Inversión tiene por objeto utilizar los fondos de la Medida R/M de la siguiente manera¹⁶:

- **Financiamiento para la implementación:** El Plan de Inversión financiará proyectos que (1) tengan una alta calificación en el logro de la Visión, Meta y Principios Directivos de Corredor según lo definido por el Comité Consultivo y el CLC y (2) estén listos para oportunidades de financiamiento a corto plazo a través de los dólares existentes y disponibles de la Medida R. ¹⁷ Esta categoría podría incluir proyectos listos para implementar identificados a través del proceso de Oportunidad del Plan de Pre-inversión (PIPO, por sus siglas en inglés) (como se describe en el Capítulo 4).
- **Financiamiento para la pre-implementación:** El Plan de Inversión asignará fondos a través de los Programas Modales para avanzar en otros proyectos altamente calificados, pero menos listos, a través de sus pasos restantes de planificación y pre-implementación. Debido a su escala y complejidad, estos proyectos a medio y largo plazo necesitan más tiempo para estar listos para futuros ciclos de financiamiento (con financiamiento de planificación a corto plazo, financiamiento ambiental a medio plazo y financiamiento de implementación a largo plazo reservado para estos proyectos).
- **Financiamiento para el desarrollo:** Para respaldar el compromiso del Plan con la equidad, el plan asignará fondos a través de Programas Modales para apoyar la planificación equitativa de proyectos, el desarrollo y, en última instancia, la implementación de proyectos futuros que aborden la Visión, Meta y Principios Directivos del Corredor. Dado que algunas comunidades no tenían conceptos de proyectos listos para su inclusión en el MSPP, este financiamiento también se centrará en identificar brechas o necesidades y ayudará a priorizar las Comunidades de Enfoque de Equidad (EFC, por sus siglas en inglés) (además de las consideradas en las dos primeras categorías). Esto incluiría la prestación de la asistencia técnica necesaria y los recursos de planificación de los que actualmente carecen las comunidades de escasos recursos para desarrollar plenamente los

¹⁶ Estas categorías se muestran por proyecto en las hojas informativas del proyecto en este documento como "fase" o en el panel de visualización en línea como "estado".

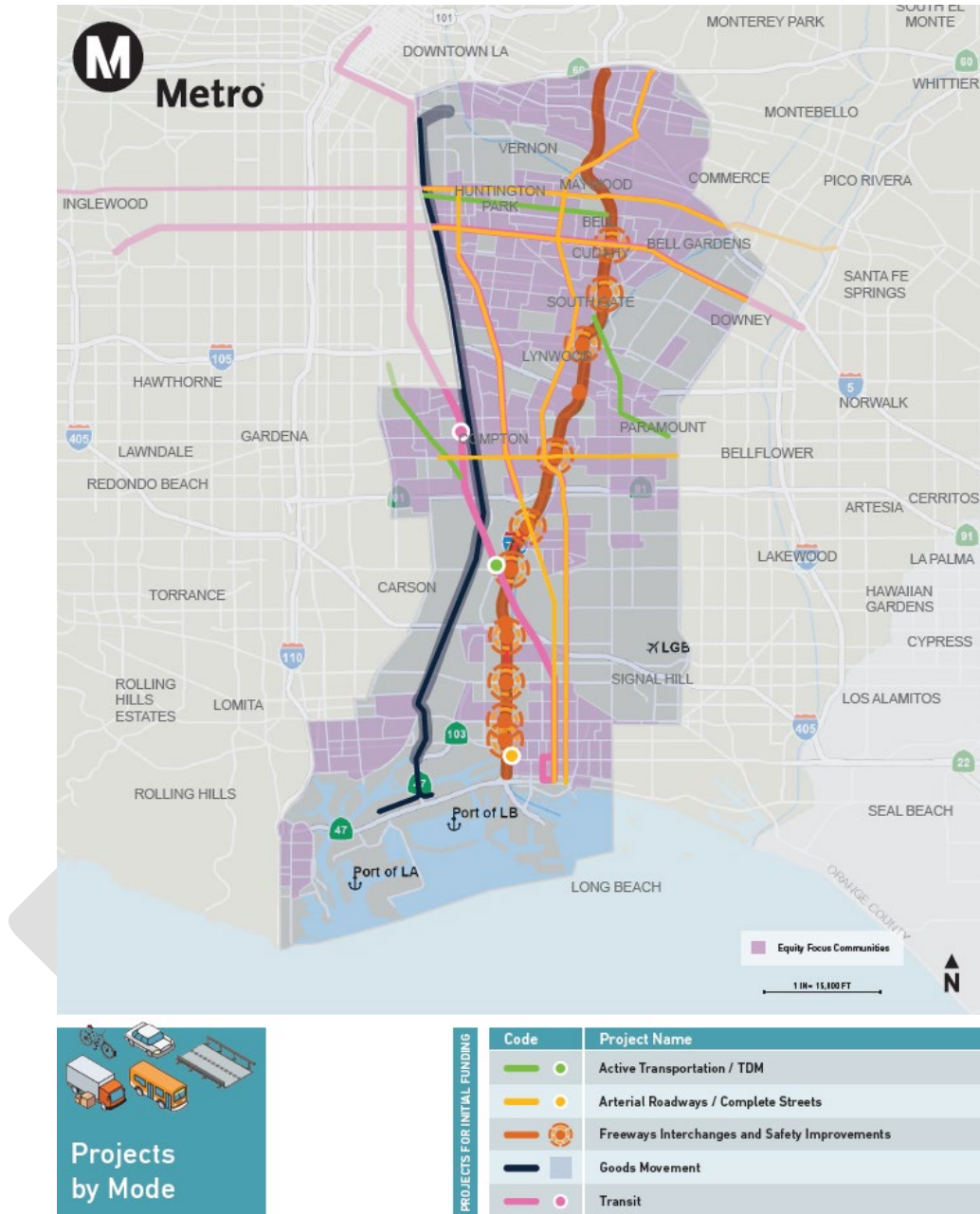
¹⁷ Véase el Capítulo 7, Financiación, para obtener más información al respecto.

conceptos de los proyectos que actualmente se encuentran en sus primeras etapas para avanzar hacia la implementación, [denominado Fondo START-UP \(Asistencia Técnica Estratégica para el Transporte Reparativo que Eleve a la Gente\)](#). Esto daría lugar a proyectos candidatos adicionales que abordan el Principio Directivo de Equidad y califican para financiamiento futuro.

- **Financiamiento para Programas Comunitarios:** Los Programas Comunitarios son un sello distintivo del compromiso del Plan de Inversión con la equidad y la mejora de las vidas de los miembros de la comunidad. Los programas están diseñados para proporcionar beneficios únicos y centrados en la equidad a los residentes afectados del Corredor LB-ELA, reflejando los aportes recibidos de los miembros de la comunidad a lo largo del desarrollo del Plan de Inversión. Estos programas cuentan con diversos grados de alcance relacionado con el transporte, lo que requiere que el equipo del proyecto revise cada programa y lo alinee con las agencias más apropiadas para liderarlos, y las estrategias adaptadas a su implementación. El equipo del proyecto está evaluando los programas relevantes dirigidos por Metro para determinar si alguno está relacionado con los Programas Comunitarios deseados, de modo que los esfuerzos continuos de Metro puedan aprovecharse para apoyar la implementación del [Fondo Catalizador de Programas Comunitarios](#) del Plan de Inversión del Corredor LB-ELA. Metro se compromete a colaborar y asociarse con otras agencias líderes asignadas para identificar fuentes de financiamiento elegibles, vías de implementación y patrocinadores apropiados para estos programas. Metro espera que los fondos de la Medida R/M asignados al [Fondo Catalizador de Programas Comunitarios](#) aprovechen fondos locales adicionales más adecuados para el alcance de trabajo de cada programa y fondos de subvenciones discrecionales regionales, estatales y federales de programas diseñados para apoyar estos programas.

8.28.3 Inversiones Iniciales: Proyectos/Programas Recomendados para el Financiamiento Inicial

Sobre la base de los procesos de divulgación y evaluación de proyectos, los proyectos recomendados para la asignación inicial de fondos de la Medida R/M asignados al Corredor LB-ELA se incluyen en la Tabla 8-2 y se explican con más detalle en las hojas informativas de las páginas siguientes. Los proyectos recomendados para la Inversión Inicial se encuentran en varias etapas de desarrollo del proyecto, desde la planificación hasta la implementación. Estos proyectos/programas se muestran en la **Figura 8-2**.

Figura 8-21. Proyectos/Programas para la inversión inicial


Además de los proyectos y programas identificados para la inversión inicial, el Plan de Inversión también mira hacia el futuro del Corredor LB-ELA mediante el apoyo, la planificación, el desarrollo, la identificación y el perfeccionamiento de proyectos, programas e iniciativas estratégicas, y el abordaje de las necesidades de equidad insatisfechas para promover la Visión, Metas y Principios Directivos del

Corredor. Los Programas Modales, que se detallan en una sección posterior, servirán como el mecanismo por el cual se llevarán a cabo estas actividades de planificación y desarrollo en curso que conduzcan a la implementación después de la adopción del Plan de Inversión.

El Plan de Inversión cuenta con cinco Programas Modales centrados en los siguientes modos de transporte para categorizar los proyectos durante el desarrollo del plan: Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Seguridad en Autopistas y Mejoras de Conexiones, Movimiento de Bienes, y Transporte Público. Metro, sus socios y las partes interesadas deberán continuar colaborando para avanzar en los proyectos de los Programas Modales hacia la implementación para promover las Metas del Plan de Inversión. Además, el Plan de Inversión reservará fondos dentro de cada Programa Modal para llevar a cabo estas actividades de planificación y desarrollo e implementar algunos proyectos que eventualmente surjan de este trabajo futuro.

En las siguientes tablas se proporcionan más detalles sobre los proyectos y programas recomendados para la inversión inicial. Las descripciones de los proyectos reflejan los detalles del proyecto disponibles en el momento del proceso de recopilación y evaluación del proyecto del Plan de Inversión. La descripción y el alcance de los proyectos que requerirán un trabajo adicional previo a la implementación pueden modificarse en el futuro en función de estos procesos de planificación y diseño. Los proyectos y programas pueden incluir los Indicadores de Equidad y/o Consideración de Aportes de la Comunidad que se describen a continuación.

- **Indicadores de equidad:** Resaltan las posibles preocupaciones que afectan a las EFC, según se identifican a través de los criterios de evaluación técnica. Un indicador de equidad alto se refiere a más o mayores impactos potenciales, y los indicadores de equidad medios o bajos se refieren a menos o más bajos impactos potenciales, respectivamente. Cuando un proyecto incluye un indicador de equidad, se proporcionan requisitos de implementación y orientación para abordar los problemas de equidad identificados.

- **Indicadores de Consideración de Aportes de la Comunidad (CIC):** Destacan las recomendaciones o inquietudes planteadas por los miembros de la comunidad a través del proceso de desarrollo del Plan de Inversión que no fueron capturadas a través de los criterios de evaluación técnica (consulte el Capítulo 6 para obtener más información).

Los proyectos y programas recomendados para el financiamiento inicial se enumeran en la **Tabla 8-2**.

Tabla 8-2. Proyectos/Programas recomendados para la inversión inicial (Por orden alfabético)

Nombre del proyecto/programa	Cantidad del Plan de Inversión (\$M)	ID del proyecto/programa
Corredor de calles completas: ~~de~~ Alondra Boulevard	\$9.0	LB-ELA_0060
Corredor de calles completas: ~~de~~ Atlantic Boulevard	\$68.6	LB-ELA_0057

Nombre del proyecto/programa	Cantidad del Plan de Inversión (\$M)	ID del proyecto/programa
-Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea azul A de Metro	\$9.8	LB-ELA_0008
Corredores de carriles prioritarios para autobuses (cuatro corredores)	\$31.1	
Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos de Atlantic Boulevard		LB-ELA_0146
Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos de Long Beach Boulevard		LB-ELA_0141
Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos de Florence Avenue		LB-ELA_0144
Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos de Slauson Avenue		LB-ELA_0142
Corredor de carril prioritario para autobuses de Gage Avenue		LB-ELA_0143
Corredor de carril prioritario para autobuses de Firestone Boulevard		LB-ELA_0145
Corredor de carril prioritario para autobuses de Whittier Boulevard		LB-ELA_0178
Corredor de carril prioritario para autobuses de Olympic Boulevard		LB-ELA_0179
Proyectos/Programas de mejoramiento de las paradas de autobús	\$19.0	LB-ELA_0203
Infraestructura de camiones limpios*	*	LB-ELA_0023
Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek	\$0.5	LB-ELA_0165
Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton	\$2.0	LB-ELA_0168
Corredor de calles completas de Florence Avenue	\$24.9	LB-ELA_0058
Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga	\$10.0	LB-ELA_0217
Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías	\$2.0	LB-ELA_0151

Nombre del proyecto/programa	Cantidad del Plan de Inversión (\$M)	ID del proyecto/programa
Cruce peatonal/de bicicletas en Humphreys Avenue ¹⁸	\$8.9	LB-ELA_0139
Línea A de Metro: P ~~Instalar~~ puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul)	\$5.0	LB-ELA_0175
I-710 Límite de autopistas y puentes ensanchados	\$5.0	LB-ELA_0181
Programa MOSAICo de la I-710 (Interestatal -710 Multimodal, Operacional, Seguridad, Acceso e Inversiones para la Comunidad) ~~Paquete de Proyectos de Mejora de la Infraestructura de Seguridad y Operaciones de la Autopista I-710 (12 pasos a desnivel y dos carriles auxiliares)~~	\$153.6	
Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Firestone		LB-ELA_0033
Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Florence		LB-ELA_0034
Mejoras en el paso a desnivel I-710/Willow		LB-ELA_0028
Mejoras en el paso a desnivel I-710/Del Amo		LB-ELA_0029
Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Long Beach Bl.		LB-ELA_0030
Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Alondra y Modificación de los conectores SB I-710 a SR-91		LB-ELA_0031
Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Imperial		LB-ELA_0032
Carriles auxiliares de la I-710 (de Willow a Wardlow)		LB-ELA_0035
Proyecto de mejoras del conector I-710/I-405		LB-ELA_0036
Proyecto de mejoras del conector I-710/I-105		LB-ELA_0037
Carriles auxiliares de la I-710 (Del Amo Bl a Long Beach Bl)		LB-ELA_0038

⁷⁶ El proyecto de cruce peatonal/de bicicletas de Humphreys Avenue fue seleccionado para la Oportunidad del Plan de Preinversión (PIPO) por la Junta de Metro en septiembre de 2022 como una prioridad para el Corredor LB-ELA. Este proyecto recibió una subvención del USDOT para la reconexión de comunidades y vecindarios de \$9.9615 millones.

Nombre del proyecto/programa	Cantidad del Plan de Inversión (\$M)	ID del proyecto/programa
• Mejora del paso a desnivel de I-710/Anaheim		LB-ELA_0091
• Mejora del paso a desnivel de I-710/PCH		LB-ELA_0092
• Mejoras en el paso a desnivel I-710/Wardlow		LB-ELA_0093
I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)	\$2.0	LB-ELA_0157
Corredor de calles completas: ~~de~~ Long Beach Boulevard	\$0.75	LB-ELA_0062
Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B	\$3.2	LB-ELA_0006
Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro	\$15.7	LB-ELA_0017
Puente Shoemaker/Shoreline Dr	\$9.0	LB-ELA_0010
~~West Santa Ana Branch sendero ciclista y peatonal**~~		~~LB-ELA_0111~~
Corredor de calles completas: ~~de~~ Slauson Avenue	\$3.6	LB-ELA_0061
~~West Santa Ana Branch sendero ciclista y peatonal**~~	\$3.8	~~LB-ELA_0111~~
Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710	\$10.0	LB-ELA_0156
Programa de camiones limpios ~~del corredor Long Beach-Este de Los Angeles~~	\$50.0	LB-ELA_0004
<u>Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles ***</u>	\$2.5	<u>LB-ELA_9318</u>

Notas:

*Inversión en Infraestructura de Camiones Limpios incluida como parte del Programa de Camiones de Cero Emisiones (LB-ELA_0004)

** Anteriormente llamado el sendero “West Santa Ana Branch”. Se actualizó el nombre del proyecto de ciclovía para reflejar el nuevo nombre del corredor ferroviario.

*** Nuevo proyecto que no fue evaluado directamente a través del proceso de evaluación descrito en el Capítulo 6. Este proyecto está alineado con las prioridades del corredor y se describe a continuación.

I-710 = Interestatal 710

8.3.1 Nuevo proyecto nuevo recomendado para la inversión inicial

Se ha añadido un proyecto adicional a los Proyectos Recomendados para Inversión Inicial desde la publicación del borrador del Plan de Inversión. Si bien no fue evaluado a través del proceso de evaluación del Plan de Inversión, cumple con varias de las metas del Plan. Este estudio de planificación, que se describe a continuación, fue presentado por Metro, Gateway Cities COG y METTRANS para obtener fondos del programa de subvenciones federales Reconnecting Communities & Neighborhoods, pero no logró obtener los fondos.

Estudio de planificación de la I-710: Reconectando las comunidades del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles

Este estudio de planificación avanzará el trabajo del Comité Consultivo en colaboración con el socio del proyecto METTRANS para identificar los cruces de la I-710 en los que se necesitan mejoras capitales para reconectar las comunidades a ambos lados de la autopista. Este estudio encaja bien con el estudio de Análisis de Alternativas de los proyectos del programa I-710 MOSAICo (consulte la hoja informativa a continuación). Estas mejoras en los cruces aumentarán el acceso a empleos, cuidado de la salud, educación, supermercados y espacios verdes en este corredor desfavorecido que durante mucho tiempo ha estado privado de conexiones de calidad para estas necesidades, especialmente a pie y en bicicleta. El Plan identificará qué cruces tienen mayor necesidad de mejoras y qué mejoras de capital específicas abordan esas necesidades. Para lograr este resultado, el Plan avanzará en el trabajo del Comité Consultivo y utilizará la experiencia en investigación de METTRANS para analizar los patrones de viaje existentes a lo largo del corredor y a lo largo de la autopista I-710. El análisis también identificará cruces que no cumplan con los estándares y las ubicaciones que más se beneficiarían de las mejoras en seguridad, transporte activo y tránsito. El análisis considerará cómo mejorar la movilidad, brindar acceso seguro a empleos, cuidado de salud y supermercados, así como espacios verdes y áreas recreativas como LA River Path. Desarrollará criterios de priorización para identificar las mejoras más necesarias en consulta con la comunidad y las organizaciones comunitarias (CBO).

Metro solicitó una subvención de Reconnecting Communities & Neighborhoods para financiar este estudio, pero no tuvo éxito. Metro cree que esto es de vital importancia para ayudar a priorizar fondos futuros para abordar brechas críticas y conectar a las comunidades divididas por la autopista I-710.

8.38.4 Hojas informativas: Proyectos y programas recomendados para financiamiento-la inversión inicial

8.3.18.4.1 Corredor de calles completas: de Alondra Blvd [LB-ELA_0060]

Nombre del proyecto/programa	<u>Corredor de calles completas: de Alondra Blvd</u> ~~Corredor de calles completas de Alondra~~
Descripción del proyecto/programa	Alondra Boulevard, entre Central Avenue y Lakewood Boulevard. Reconstruir Alondra Boulevard para establecer un corredor de calle completa, que incluya instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de transporte público, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos para árboles.
Líder del proyecto/programa	Compton/ Paramount/ Gateway Cities COG
Rol de Metro	<u>Apoyo y/o financiamiento</u> ~~Financiar~~
Ubicación	Compton, Paramount
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire, Seguridad, Comunidad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad</i> Indicador CIC: Evalúa el potencial de reconfiguración de la carretera para afectar las rutas de camiones existentes y cómo los cambios pueden desviar el tráfico de camiones que afectará a las calles vecinas. Mantener el estacionamiento existente siempre que sea posible y facilitar soluciones de estacionamiento alternativas cuando se necesiten reducciones de estacionamiento en la calle.
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Implementación/Pre-implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	Desplazamientos e impactos físicos: En general, los nuevos diseños de carreteras principales importantes deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar las expansiones de carreteras que requieran desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, las empresas y los propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	- Mejoras en la intersección de Alondra Boulevard (LB-ELA_0109) - Puentes de Alondra Boulevard (LB-ELA_0107) - Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Alondra y Modificación de los conectores SB I-710 a SR-91 (LB-ELA_0031)
Costo estimado	\$45 millones

Posibles fuentes de financiamiento¹⁹	ATP estatal, SCCP
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – ATP estatal, SCCP
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$9 millones

8.3.28.4.2 Corredor de calles completas: ~~de~~ Atlantic Blvd [LB-ELA_0057]

Nombre del proyecto/programa	~~Corredor de calles completas: de Atlantic Blvd~~ Corredor de calles completas de Atlantic [LB-ELA_0057]
Descripción del proyecto/programa	Atlantic Avenue/Boulevard, entre Ocean Boulevard y State Route (SR) 60. Reconstruir Atlantic Avenue/Boulevard para establecer un corredor de calles completo, que incluya instalaciones para bicicletas, instalaciones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de transporte público, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.
Líder del proyecto/programa	Gateway Cities COG/Ciudades
Rol de Metro	Apoyo y/o financiamiento
Ubicación	Bell, Commerce, Compton, Cudahy, Long Beach, Lynwood, Maywood, South Gate, Vernon, East Los Angeles, East Rancho Dominguez
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire, Comunidad, Movilidad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad</i> Indicador de Consideración de Aportes de la Comunidad (CIC): Evalúa el potencial de reconfiguración de la carretera para afectar las rutas de camiones existentes y cómo los cambios pueden desviar el tráfico de camiones para afectar las calles vecinas. Mantener el estacionamiento existente siempre que sea posible y facilitar soluciones de estacionamiento alternativas cuando se necesiten reducciones de estacionamiento en la calle.
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Implementación/ Pre-implementación

¹⁹ La lista de fuentes de financiación y sus abreviaturas figuran en las Tablas 7-2 a 7-5 del Capítulo 8

Requisitos y orientaciones para la aplicación	El proyecto del Corredor Atlantic pasa por diez jurisdicciones, incluidas Bell, Commerce, Compton, Cudahy, Long Beach, Lynwood, Maywood, South Gate, Vernon y comunidades en el condado no incorporado de Los Ángeles. Dados los diferentes cronogramas para este proyecto, con algunos segmentos listos para su implementación en 1 a 2 años y otras secciones que necesitan de 4 a 5 años antes de la construcción, este Corredor requerirá financiamiento de medidas a corto y largo plazo. Dado el alto costo del proyecto, este Corredor tendrá que aprovechar fondos significativos de programas de subvenciones estatales y federales y deberá desarrollarse en fases. Desplazamientos e impactos físicos: En general, los rediseños de carreteras principales importantes deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar las expansiones de carreteras que requieran desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, las empresas y los propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	• Priorización de carriles exclusivos para autobuses y señales de tránsito en Atlantic [LB-ELA_0019 y LB-ELA_0146] • Mejoras en las señales de tráfico de Mixmaster (Telegraph/ Eastern/ Atlantic) [LB-ELA_0071] • Atlantic Boulevard se ensancha sobre la I-5 en la intersección de Mixmaster [LB-ELA_0221]
Costo estimado	\$457 millones
Posibles fuentes de financiamiento	RCN, ATP estatal, SCCP
Requisito de fondos de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – ATP, SCCP 20 por ciento – RCN (Planificación) 50 por ciento – RCN (Capital)
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$68.68 millones

8.3.38.4.3 Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea azul-A de Metro [LB-ELA_0008]

Nombre del proyecto/programa	Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea azul-A de Metro [LB-ELA_0008]
Descripción del proyecto/programa	Implementar proyectos identificados en el Plan de Primera y Última Milla de la Línea Azul en el Corredor LB-ELA (<u>anteriormente la Línea Azul</u>), con énfasis en la estación Del Amo. Los proyectos incluirán reconfiguraciones de rampas, mejoras en aceras y carriles para bicicletas, y mejoras en los cruces, entre otros. El Plan de Primera/Última Milla para la Línea Azul fue adoptado en abril de 2018 y representa el primer esfuerzo de su tipo para planificar mejoras integrales de acceso para toda una línea de transporte. El Plan abarcó las 22 estaciones de la Línea A (Azul) de Metro y puso a prueba un proceso de participación comunitaria inclusivo y equitativo en la planificación del proyecto. El Plan incluyó mejoras a nivel de planificación, identificadas por la comunidad, para peatones y ciclistas a una distancia a pie (1/2 milla) y en bicicleta (3 millas) de cada estación de la Línea A. El proyecto de Del Amo ampliará la infraestructura ciclista existente a través de carriles protegidos para bicicletas para garantizar que los ciclistas puedan conectarse de manera segura a la estación Del Amo de la línea A de Metro a lo largo de la ruta y del carril para bicicletas de 18 millas del río LA hacia el este. Del Amo Blvd se enfrenta a importantes problemas de seguridad, exacerbados por las autopistas I-110, I-405 e I-710 que dividen el Corredor, creando barreras para el acceso al transporte público y contribuyendo a las muertes de peatones y ciclistas. Las mejoras a lo largo de Avalon Blvd, que se conecta con la universidad, ayudarán a garantizar una movilidad segura y activa en el transporte para los estudiantes. Sobre la base de los esfuerzos de planificación y divulgación del Plan FLM de la Línea A de Metro, el Proyecto propone carriles para bicicletas protegidos, siete mejoras en las intersecciones que consisten en islas de refugio, rampas dobles en las aceras con domos truncados, cruces peatonales de alta visibilidad y los principales intervalos peatonales para reducir los riesgos para las personas que caminan, andan en bicicleta y ruedan, y para ayudar al condado de Los Ángeles a alcanzar la visión cero.
Líder del proyecto/programa	Metro/ Ciudades
Rol de Metro	Liderar
Ubicación	Múltiples jurisdicciones (Carson, Compton, Long Beach, Los Ángeles)
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire, Comunidad, Equidad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad</i>
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Pre-Construcción/ Implementación

Requisitos y orientaciones para la aplicación	El plan de Primera y Última Milla de la Línea Azul tiene recomendaciones para todas las estaciones del Corredor, y el Plan de Inversión invertirá en el avance de los proyectos de Primera y Última Milla con un enfoque en estas estaciones: • Del Amo • Artesia • Wardlow • Willow • PCH <i>Nota: Las mejoras de la primera y última milla de la estación Compton se financian por separado a través de LB-ELA_0168 (Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton)</i> Desplazamientos e impactos físicos: En general, los grandes proyectos de transporte activo deben utilizar el derecho de paso existente si se agregan instalaciones para bicicletas de Clase II o IV a la carretera. Los carriles de bicicletas de Clase I u otras instalaciones que requieran la expansión o adición de un derecho de paso pavimentado deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o los elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	Todos: Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro [LB-ELA_0017]; Carriles de bicicleta de 8 a 80 de la ciudad de Long Beach [LB-ELA_0162]; Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA [LB-ELA_0163] Estación Artesia: Corredor de calles completas de Artesia [LB-ELA_0056]; Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek [LB-ELA_0165] Estaciones de Wardlow, Willow, PCH: Corredor de calles completas de Long Beach [LB-ELA_0062] Estación Compton: Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton [LB-ELA_0168]; Pasos subterráneos para bicicletas de Compton Creek [LB-ELA_0165]
Costo estimado	\$13.53 millones (Estación Del Amo)
Posibles fuentes de financiamiento	Estación TOD, ATP estatal, SCCP
Requisito de fondos de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – ATP, SCCP 20 por ciento – Estación TOD
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$9.76 millones El monto de financiamiento recomendado del Plan de Inversión incluye la mitad del costo del proyecto para la estación Del Amo, más \$3 millones para el trabajo previo a la implementación en las estaciones Artesia, Wardlow, Willow y PCH*

Nota: *Conversaciones pendientes con la ciudad de Long Beach para las estaciones de Wardlow, Willow y PCH.

DRAFT

8.4.4 Programa Prioritario de Tránsito de Autobuses del Corredor LB-ELA ~~Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos en Atlantic Boulevard, Long Beach Boulevard, Florence Avenue y Slauson Avenue [LB-ELA_0146, LB-ELA_0141, LB-ELA_0144 y~~

~~8.3.4~~ El Programa Prioritario de Tránsito de Autobuses del Corredor LB-ELA financiará proyectos de capital que mejorarán la calidad del servicio de transporte público de autobuses en el Área de Estudio. Como parte del desarrollo de la lista de MSPP, se identificaron ocho corredores como prioridad para el tránsito. Cada uno de estos ocho corredores será considerado para la implementación de carriles para autobuses y/u otros tratamientos para acelerar el servicio de autobuses y mejorar el acceso al transporte público en los corredores prioritarios. La siguiente hoja informativa describe los corredores analizados y el camino hacia la implementación. Además, no todos los corredores en el Área de Estudio fueron evaluados mediante este proceso. Esta iniciativa también considerará otros corredores y ubicaciones que necesitan tratamientos de prioridad de tránsito. ~~LB-ELA_0142]~~

Nombre del proyecto/programa	~~Programa Prioritario de Tránsito de Autobuses del Corredor LB-ELA Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos en~~ Atlantic Boulevard, Long Beach Boulevard, Florence Avenue y Slauson Avenue
Descripción del proyecto/programa	Mejorar los horarios, la velocidad y la confiabilidad de los autobuses a lo largo de ~~la línea 260 (Atlantic Boulevard), la línea 60 (Long Beach Boulevard), la línea 111 (Florence Avenue) y/o la línea 108 (Slauson Avenue, Gage Avenue, Olympic Boulevard, Whittier Boulevard y Firestone Boulevard, con la oportunidad de estudiar corredores adicionales Slauson)~~ . Las mejoras propuestas incluirían la priorización de las señales de transporte público, carriles prioritarios para autobuses y carteles en las paradas de autobús, abordajes en todas las puertas y mejoras en las paradas de autobús y escalas.
Líder del proyecto/programa	Metro
Rol de Metro	Liderar
Ubicación	Múltiples jurisdicciones/A lo largo de todo el corredor
Meta/principios de mayor puntuación	Salud Comunitaria, Movilidad, Equidad
Indicadores	Indicador de Equidad: Moderada <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la orientación a continuación para abordar los problemas de equidad</i> Indicador CIC: Establecer especificaciones del proyecto para minimizar los impactos negativos en las empresas locales y apoyar a las empresas locales con asistencia técnica (Fondo START-UP). Mantener el estacionamiento existente siempre que sea posible y facilitar soluciones de estacionamiento alternativas cuando se necesiten reducciones de estacionamiento en la calle.
Modos	Transporte Público, Vías Principales/ Calles Completas
Fase	Desarrollo/ Pre-construcción

Requisitos y orientaciones para la aplicación	El Plan de Inversión apoyará <u>la mejora de los tratamientos de prioridad del tránsito en todo el corredor LB-ELA</u>. Esta iniciativa estudiará los 8 corredores de tránsito identificados para tratamientos prioritarios para autobuses, incluidos Atlantic Blvd, Florence Ave, Long Beach Blvd, Slauson Ave, Whittier Blvd, Olympic Blvd, Gage Blvd y Firestone Blvd. Además, los corredores que no figuran en la lista inicial de MSPP se considerarán para inversiones futuras, como Willow St en Long Beach u otros que no fueron evaluados mediante este proceso. El Plan de Inversión proporcionará \$3 millones para estudiar y priorizar estos corredores para tratamientos prioritarios de tránsito. El CMIP reservará \$23 millones para implementar carriles prioritarios para autobuses y tratamientos de prioridad del tránsito en 2 de los 8 corredores y \$5 millones adicionales para tratamientos puntuales para mejorar la velocidad y confiabilidad del tránsito en otros corredores. <u>el desarrollo de hasta cuatro corredores de carriles bus en el área de estudio LB-ELA</u>. Los <u>Algunos de los</u> corredores incluyen aquellos que también se recomiendan para el financiamiento de calles completas, incluidos Atlantic Boulevard, Long Beach Boulevard, Florence Boulevard y Slauson Avenue. Estos corredores también fueron estudiados como parte del estudio de Visión y Principios del BRT de Metro y son los corredores de mejor desempeño en el área de estudio LB-ELA. Impactos en los usuarios que no usan el transporte público: Los proyectos de carriles para autobuses tienen el potencial de aumentar los tiempos de viaje para los vehículos que no son del transporte público, así como el potencial de cortar el tráfico en las calles del vecindario. Como parte de los procesos de diseño y divulgación, Metro y las agencias asociadas tendrán que abordar el tiempo de viaje y las consideraciones de estacionamiento, los volúmenes de tráfico de camiones y la posibilidad de aumentar el tráfico en las calles del vecindario cuando consideren dedicar un carril solo para viajes de autobuses.
Potencial para la creación de paquetes	Los proyectos relacionados incluyen los <u>cuatro</u> proyectos <u>financiados</u> del Corredor de Calles Completas <u>en cada una de las cuatro carreteras principales</u> [LB-ELA_0057, LB-ELA_0058, LB-ELA_0061, LB-ELA_0062], así como el proyecto BRT en Atlantic [LB-ELA_0019]
Costo estimado	<u>De \$48 millones a \$538.462</u> millones²⁰
Posibles fuentes de financiamiento²¹	RAISE, Small Starts de la Administración Federal de Transporte Público (FTA, por sus siglas en inglés)
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – RAISE (Rural, HDC, APP) 20 por ciento – RAISE (Urbano) 40 por ciento – CIG Small Starts

²⁰ El costo promedio del BRT lite es de \$~~44.26.5~~ 11.26.5 millones/milla; El costo total estimado de todos los proyectos es de \$538 millones.

²¹ La lista de fuentes de financiación y sus abreviaturas figuran en las Tablas ~~X-e-7-2~~ X-e-7-2 a 7-5 del Capítulo 7

**Inversión de la Medida R/M
recomendada**

\$31.1 millones (\$3 millones para planificación, \$23.1 millones para la implementación de dos corredores y \$5 millones para mejoras específicas adicionales) 1 millón para LB-ELA_0146 y LB-ELA_0144, \$0.5 millones para LB-ELA_0142 y LB-ELA_0141)

8.3.58.4.5 Proyectos/Programas de mejoras en las paradas de autobús [LB-ELA_0203] (1)

Nombre del proyecto/programa	Proyectos/Programas de mejoras en las paradas de autobús [LB-ELA_0203]
Descripción del proyecto/programa	Colaborar con las jurisdicciones locales (ciudades y áreas no incorporadas del condado de Los Ángeles) para implementar mejoras en las paradas de autobús en el Corredor LB-ELA. Las mejoras en las paradas de autobús incluirían elementos como iluminación, elementos de seguridad, bancos, sombra y refugios, bebederos, pantallas de llegada con energía solar, botes de basura, paisajismo, señalización, cruces peatonales y una mejor accesibilidad según la ADA, incluida la reubicación de las cajas de servicios públicos en la acera. Proporcionar apoyo financiero para ayudar a aprovechar fondos locales para la implementación del proyecto. Los fondos se pondrían a disposición en función de criterios como la necesidad del proyecto, la preparación del proyecto y los beneficios del proyecto en relación con los costos, entre otros factores.
Líder del proyecto/programa	Metro, Long Beach Transit y jurisdicciones locales
Rol de Metro	Socio
Ubicación	Toda la zona de estudio
Meta y principios abordados con mayor puntuación	Seguridad, Salud Comunitaria, Oportunidad y Prosperidad
Indicadores	Indicador de equidad: Ninguna Indicador CIC: Añadir especificaciones de diseño para los materiales de pavimentación para garantizar la accesibilidad de las paradas de autobús para los dispositivos de movilidad
Modos	Transporte Público, Transporte Activo, Carreteras Principales
Fase	Desarrollo/ Implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	La inversión del Plan de Inversión se utilizaría para comprar e instalar marquesinas de autobús con pantallas en tiempo real e iluminación de seguridad en 100 de las paradas de autobús que actualmente carecen de marquesinas, así como 1,000 rampas en las aceras para mejorar la accesibilidad de la ADA a las paradas de autobús en el área de estudio LB-ELA. Las ubicaciones exactas de las marquesinas y las rampas de las aceras se determinarían mediante un proceso de priorización que se centra en las áreas de mayor necesidad. Metro anticipa que usará las designaciones de EFC, la coordinación con las ciudades y los Servicios de Acceso, las áreas con alto número de pasajeros y las áreas que carecen de sombra y son vulnerables a los impactos del calor para informar la priorización. La inversión en este programa también abordará varios proyectos de mejora de paradas de autobús en toda la ciudad, incluidas las mejoras de las paradas de autobús [LB-ELA_0118 – Signal Hill], las mejoras de las paradas de autobús [LB-ELA_0077 – Commerce] y las mejoras de las paradas de autobús [LB-ELA_0103 – Maywood]. Metro también anticipa que las ciudades serán responsables de una contrapartida local financiada por la ciudad para estos proyectos, por determinar.

Potencial para la creación de paquetes	Los proyectos relacionados incluyen el Proyecto de Mejoras de Transporte Público del Sureste de Los Ángeles (SELA) [LB-ELA_0169], las Mejoras de las Paradas de Autobús [LB-ELA_0118 – Signal Hill], las Mejoras de las Paradas de Autobús [LB-ELA_0077 – Commerce] y las Mejoras de las Paradas de Autobús [LB-ELA_0103 – Maywood].
Costo estimado	\$19 millones: • \$60,000 por marquesina (100 marquesinas) • \$13,000 por rampa en la acera (1000 rampas)
Posibles fuentes de financiamiento	Administración Federal de Transporte Público (FTA) (serie 7300) Administración Federal de Transporte Público (FTA) Subvenciones para instalaciones de Transporte Público
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 20 por ciento – Subvenciones de FTA
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$19 millones*

Nota:

* Metro esperará que las ciudades proporcionen al menos una parte de los fondos locales para estos proyectos y, en general, se espera que sean responsables de los costos futuros de operación y mantenimiento de estas instalaciones

8.3.68.4.6 Infraestructura de camiones limpios [LB-ELA_0023] (combinado con LB-ELA_0004)

Nombre del proyecto/programa	Infraestructura de camiones limpios [LB-ELA_0023]
Descripción del proyecto/programa	El proyecto de Infraestructura de Camiones Limpios (0023) instalaría infraestructura de carga para camiones ZE.
Líder del proyecto/programa	Metro/ Caltrans/ Puertos
Rol de Metro	Socio
Ubicación	Toda el Área de Estudio
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire; Oportunidad; Medio ambiente
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad</i>
Modos	Solo movimiento de bienes
Fase	Implementación

Requisitos y orientaciones para la aplicación	Desplazamientos e impactos físicos: La ubicación de la infraestructura de camiones ZE debe evitar desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Evaluar el potencial de reconfiguración de la carretera para afectar las rutas de camiones existentes y cómo los cambios pueden desviar el tráfico de camiones para afectar las calles vecinas. Dondequiera que se consideren estos impactos, Metro y las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, negocios y propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación. <u>Preocupaciones por el hidrógeno: El impacto ambiental de la producción de hidrógeno, en particular su asociación con los combustibles fósiles y las importantes emisiones de gases de efecto invernadero en las comunidades ya afectadas, es una preocupación importante. Además, también son motivo de preocupación los riesgos de seguridad asociados con el transporte y almacenamiento de hidrógeno, incluidos los riesgos relacionados con las tuberías, camiones, ferrocarriles y barcos. Se deben evaluar las emisiones peligrosas como el óxido de nitrógeno (NOx) procedente de la combustión de hidrógeno y su impacto en la salud respiratoria en las comunidades vulnerables. Metro debe participar en la toma de decisiones centrada en la comunidad a través del Grupo de Trabajo sobre Calidad del Aire y Salud con las comunidades afectadas y debe evitar el respaldo de aplicaciones potencialmente dañinas sin el aporte de la comunidad. Metro también debería llevar a cabo educación comunitaria sobre el combustible de hidrógeno y temas relacionados con socios regionales y comunitarios.</u> Inundaciones e impactos en la calidad del agua: Las instalaciones que requieren la expansión o adición de áreas pavimentadas deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o los elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales.
Potencial para la creación de paquetes	Combinado con 0004
Costo estimado	<u>\$200 millones</u> ~~Por determinar~~
Posibles fuentes de financiamiento	PIDP, RTEPF y CFI
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 10 por ciento – Programa de Infraestructura de Carga y Abastecimiento de Combustible (CFI); 20 por ciento – Programa de Desarrollo de Infraestructura Portuaria (PIDP), Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$50 millones * *Ya comprometido por la junta directiva de Metro (compartido con LB-ELA_0004)

8.3.78.4.7 Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek [LB-ELA_0165]

Nombre del proyecto/programa	Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek [LB-ELA_0165]
Descripción del proyecto/programa	A lo largo del carril bici de Compton Creek, entre la calle 120 y el bulevar Greenleaf, construir un carril de bicicletas en los cruces subterráneos de la calle 120, El Segundo Avenue, Rosecrans Avenue, Compton Avenue y Alondra Avenue. Añadir iluminación, paisajismo, bancos y sombra al camino existente.
Líder del proyecto/programa	Compton / Metro
Rol de Metro	Liderar y/o financiar proyecto
Ubicación	Compton
Meta/principios de mayor puntuación	Seguridad, Comunidad, Equidad
Indicadores	Indicador de equidad: Bajo <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad</i>
Modos	Transporte activo
Fase	Planificación (Estudio Conceptual)
Requisitos y orientaciones para la aplicación	No se ha estudiado la viabilidad de añadir pasos subterráneos. Este financiamiento recomendado explorará los costos y beneficios de agregar pasos subterráneos, pasos elevados y otras mejoras en los cruces. Inundaciones e impactos en la calidad del agua: Las ciclovías de Clase I u otras instalaciones que requieran la expansión o adición de un derecho de paso pavimentado deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	Mejoras en el Plan de Primera y Última Milla de la Línea Azul (Estación Artesia) [LB-ELA_0008]
Costo estimado	~~Por determinar~~ \$1 millón para estudio . Los resultados del estudio de factibilidad incluirán una estimación de costos para pasos subterráneos u otras opciones de cruce de menor costo
Posibles fuentes de financiamiento	ATP estatal, TCC, UGG, RCN, Rails to Trails
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – ATP, UGG 20 por ciento – RCN (Planificación), Rails to Trails 50 por ciento – RCN (Capital), TCC (implementación)

Inversión de la Medida R/M recomendada	\$0.5 millones (estudio de planificación)

8.3.88.4.8 Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton [LB-ELA_0168]

Nombre del proyecto/programa	Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton [LB-ELA_0168]
Descripción del proyecto/programa	Las mejoras del proyecto incluirían embellecimiento, arte, monumentos, seguridad, mayor almacenamiento de bicicletas, estacionamiento para bicicletas, pasarelas y senderos para bicicletas (Fases 1 a 5). Ubicación: Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton: 275 N. Willowbrook Avenue, Compton.
Líder del proyecto/programa	Compton / Metro
Rol de Metro	Socio y/o liderar
Ubicación	Compton
Meta/principios de mayor puntuación	Salud Comunitaria, Seguridad y Movilidad
Indicadores	Indicador de equidad: Ninguno Indicador CIC: Ninguno
Modos	Transporte Público, Transporte Activo
Fase	Desarrollo/ Pre-construcción
Requisitos y orientaciones para la aplicación	N/A
Potencial para la creación de paquetes	Ciclovía de Compton Boulevard como parte del proyecto MSPP LB-ELA_0017: Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro
Costo estimado	\$27 millones (estimados en base a todos los proyectos incluidos en el Plan de Primera y Última Milla de la Línea Azul)
Posibles fuentes de financiamiento	ATP estatal, TCC
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – ATP estatal, TCC (Desarrollo) 50 por ciento – TCC (implementación)
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$2 millones

8.3.98.4.9 Corredor de calles completas: ~~de~~ Florence Ave [LB-ELA_0058]

Nombre del proyecto/programa	Corredor de calles completas: de Florence Ave ~~Corredor de calles completas de Florence~~
Descripción del proyecto/programa	Florence Avenue, entre Alameda Street y Lakewood Boulevard. Reconstruir Florence Avenue para establecer un corredor de calles completas, que incluya instalaciones para bicicletas, instalaciones peatonales y cruces peatonales, características y servicios de paradas para el transporte público, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.
Líder del proyecto/programa	Gateway Cities COG/Ciudades
Rol de Metro	Apoyo y/o financiamiento
Ubicación	Bell, Bell Gardens, Downey, Huntington Park
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire, Comunidad, Seguridad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad</i> Indicador CIC: Evalúa el potencial de reconfiguración de la carretera para afectar las rutas de camiones existentes y cómo los cambios pueden desviar el tráfico de camiones para afectar las calles vecinas. Mantener el estacionamiento existente siempre que sea posible y facilitar soluciones de estacionamiento alternativas cuando se necesiten reducciones de estacionamiento en la calle.
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Implementación/Pre-implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	Desplazamientos e impactos físicos: En general, los rediseños de carreteras principales importantes deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar las expansiones de carreteras que requieran desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, las empresas y los propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.

Potencial para la creación de paquetes	LB-ELA_0067 Puentes de Florence Av LB-ELA_0080 Mejora de la intersección de Florence Av y Paramount Bl LB-ELA_0083 Mejora de las señales de tráfico LB-ELA_0034 Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Florence LB-ELA_0144 Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 111 (Florence)
Costo estimado	\$124 millones
Posibles fuentes de financiamiento	ATP, SCCP, UGG, TCC estatales
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – ATP, SCCP, UGG, TCC (Desarrollo) 50 por ciento – TCC (Implementación)
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$25 millones

8.3.108.4.10 Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga [LB-ELA_0217]

Nombre del proyecto/programa	Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga [LB-ELA_0217]
Descripción del proyecto/programa	Trabajar con los ferrocarriles Union Pacific (UP) y Burlington Northern Santa Fe (BNSF) para continuar desarrollando y probando varias locomotoras eléctricas de batería para operar en la línea Pacific Harbor y en el Corredor Alameda, con el objetivo final de avanzar en una tecnología ZE capaz de ingresar a la operación comercial y de servicios de generación de ingresos.
Líder del proyecto/programa	Ferrocarril / Corredor Alameda / Puertos ~~Metro como líder para colaborador, líder implementador por determinar~~
Rol de Metro	Financiamiento
Ubicación	Vernon; Huntington Park; Florence-Graham; Firestone Park; South Gate; Lynwood; Compton; Willowbrook; Rancho Dominguez; Long Beach
Meta/principios de mayor puntuación	Medio Ambiente; Calidad del Aire; Salud Comunitaria
Indicadores	Indicador de equidad: Ninguno Indicador CIC: Ninguno
Modos	Solo movimiento de bienes
Fase (ciclo de vida)	Implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	En respuesta al borrador de la normativa de la CARB sobre las emisiones de las locomotoras a partir de 2030
Potencial para la creación de paquetes	N/A
Costo estimado	~~\$50 millones~~ Por determinar
Posibles fuentes de financiamiento	Programas piloto de FRA, RAISE, INFRA, TIRCP, LCTOP y otros
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Por determinar Contrapartida local mínima: 0 por ciento – LCTOP, TIRCP 20 por ciento – RAISE, INFRA, FRA
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$10 millones

8.4.11 Cruce peatonal/de bicicletas en Humphreys Avenue [LB-ELA 0139]²²

Nombre del proyecto/programa	Cruce peatonal/de bicicletas en Humphreys Avenue [LB-ELA 0139]
Descripción del proyecto/programa	La Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro), en colaboración con el Departamento de Transporte de California (Caltrans) y el Departamento de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles (LADPW), planea construir un cruce elevado para peatones y ciclistas (Cruce de Humphreys Avenue) cerca del puente para vehículos de Humphreys Avenue en el este de Los Ángeles. El proyecto tiene como objetivo reconectar el vecindario históricamente dividido del Este de Los Ángeles causado por la Interestatal 710 (I-710). El cruce, que sirve como ruta exclusiva para peatones y ciclistas, aborda la barrera creada por la I-710 y mejora la accesibilidad para las poblaciones vulnerables, conectando con instalaciones esenciales y la Humphreys Avenue Elementary School. Comenzando con la Moción 22.1 de la Junta de Metro en 2015, el cruce de Humphreys Avenue recibió aprobación y financiamiento, lo que significa un paso hacia la rectificación de decisiones de planificación pasadas. Este proyecto recibió recientemente \$9.861M del programa Reconnecting Communities & Neighborhoods.
Líder del proyecto/programa	Metro
Rol de Metro	Financiar
Ubicación	Este de Los Angeles
Meta/principios de mayor puntuación	Comunidad, seguridad
Indicadores	Indicador de equidad: N/A Indicador CI: N/A
Modos	Transporte Activo/TDM
Fase (ciclo de vida)	Preimplementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	N/A
Potencial para la creación de paquetes	N/A
Costo estimado	\$24.3 millones
Posibles fuentes de financiamiento	Subvención Reconnecting Communities por \$9.861M \$1 millón comprometido por el condado de Los Ángeles
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 20% – RCP
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$8.96 millones

²² Recomendado para financiación inicial pero también incluido en los Programas Modales en caso de que no obtenga financiación.

8.3.11 Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías [LB-ELA_0151]

Nombre del proyecto/programa	Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías [LB-ELA_0151]
Descripción del proyecto/programa	Llevar a cabo una evaluación para evaluar las opciones para obtener una mayor utilización del Corredor Alameda como un medio potencial para reducir los viajes de camiones en la subregión del sur de California. Esta evaluación incluiría opciones como las oportunidades de aumentar la participación del modo de transporte ferroviario de mercancías en los muelles; la puesta en marcha de un servicio de transporte ferroviario de mercancías de corta distancia a las nuevas instalaciones ferroviarias del interior; y el aumento del uso y la mejora de la eficiencia operativa de las instalaciones intermodales existentes cerca y fuera del puerto. Esta evaluación tomaría en cuenta los pronósticos actualizados de carga, los factores y proyecciones económicas, las tendencias actuales asociadas con la cadena logística del movimiento de bienes, incluidos los viajes de camiones de transbordo, y las limitaciones de capacidad ferroviaria e intermodal en la región del sur de California. El Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías evaluaría las opciones desde una perspectiva de todo el sistema e incluiría factores como los cambios en los patrones de viaje en camiones, las implicaciones del uso del suelo y el potencial de impactos ambientales, así como las limitaciones institucionales.
Líder del proyecto/programa	Metro/ Puertos/ Ferrocarriles
Rol de Metro	Socio
Ubicación	Nevin; Clement Junction; Vernon; Huntington Park; Nadeau; Firestone Park; South Gate; Lynwood; Compton; Willowbrook; Rancho Dominguez; Thenard; Long Beach
Meta/principios de mayor puntuación	Oportunidad, Movilidad
Indicadores	Indicador de equidad: N/A – esto es un estudio. Indicador CIC: El estudio debe centrarse en el potencial de reducción de la contaminación y los impactos en las comunidades locales. El estudio debe incluir la evaluación del financiamiento a largo plazo necesario para mantener la sostenibilidad ambiental.
Modos	Solo movimiento de bienes
Fase	Planificación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	N/A – esto es un estudio.
Potencial para la creación de paquetes	N/A
Costo estimado	\$10 millones (Potencial de aprovechamiento con inversión de \$2 millones) estudio
Posibles fuentes de financiamiento	Fed: INFRA, PIDP Estado: TCEP

Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – TCEP (si Caltrans es nominado) 20 por ciento – PIDP 30 por ciento – TCEP 40 por ciento – INFRA
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$ ~~21~~ <u>millones</u> (estudio)

8.3.12 Línea A de Metro: Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul) [LB-ELA_0175] (1)

Nombre del proyecto/programa	<u>Línea A de Metro:</u> Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul) [LB-ELA_0175]
Descripción del proyecto/programa	Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la línea A [línea azul]* para seguridad y zonas de mayor velocidad/seguridad.
Líder del proyecto/programa	Metro
Rol de Metro	Liderar
Ubicación	Por determinar- a lo largo de la línea A de Metro
Meta/principios de mayor puntuación	Seguridad, Equidad, Salud Comunitaria
Indicadores	Indicador de equidad: Ninguno Indicador CIC: Ninguno
Modos	Transporte Público, Carreteras Principales/ Calles Completas
Fase	Implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	El Plan de Inversión invertirá \$5 millones para instalar puertas de seguridad cuádruples en 10 ubicaciones de la Línea A. Estas ubicaciones se determinarán en función de las necesidades, incluidos factores como la equidad, el tráfico vehicular y los datos de accidentes. *
Potencial para la creación de paquetes	Por determinar
Costo estimado	\$450,000 por ubicación
Posibles fuentes de financiamiento	RCE, CRISI
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 20 por ciento – RCE, CRISI
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$5 millones

*Los cruces de la línea A deben estar dentro del Área de Estudio del Corredor LB-ELA

8.3.13 Límite de autopistas y puentes ensanchados (LB-ELA_0181)

Nombre del proyecto/programa	Límite de autopistas y puentes ensanchados [LB-ELA_0181]
Descripción del proyecto/programa	Ensachar los tableros de los puentes arteriales en puntos clave sobre la autopista I-710 y el canal del Río de Los Ángeles para proporcionar "islas de tierra", "parquecitos urbanos" y conexiones de "cinturón verde" sobre la I-710 y el Río de Los Ángeles. Incluir vías peatonales / ciclistas.
Líder del proyecto/programa	Metro/ Caltrans
Rol de Metro	Liderar, co-financiamiento
Meta/principios de mayor puntuación	Comunidad, Movilidad, Seguridad y Principio de Equidad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad</i> Indicador CIC: Ninguno
Modos	Transporte activo, carreteras principales
Fase	Desarrollo/ Pre-implementación Será necesario un estudio inicial de factibilidad para determinar en qué pasos a desnivel principales podrían incorporarse estos proyectos. La implementación de algunos de estos podría incorporarse en el rediseño de pasos a desnivel selectos que forman parte del paquete de infraestructura programa MOSAICo de la autopista I-710 propuesto.
Requisitos y orientaciones para la aplicación	Seguir los requisitos de diseño de carreteras de Caltrans y la guía de diseño sensible al contexto. Desplazamientos e impactos físicos: En general, los proyectos de autopistas deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar los desplazamientos o los impactos del derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, Metro debe involucrar de manera proactiva a los residentes, negocios y dueños de propiedades para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios comunitarios. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	Este programa también podría combinarse con el programa de infraestructura de la autopista MOSAICo I-710 porque ~~ese~~ el programa de infraestructura comienza con un estudio de análisis/priorización de alternativas que podría ampliarse para incluir la evaluación del rediseño de algunos de los pasos a desnivel para incorporar límites o tableros de puentes ensanchados.
Costo estimado	~~\$25 millones (cantidad estimada para aprovechar)~~ Por determinar
Posibles fuentes de financiamiento	RCN, ATP estatal, SCCP

Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – ATP estatal, SCCP 20 por ciento – RCN (planificación) 50 por ciento – RCN (capital)
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$5 millones (pre-implementación)

Programa MOSAICo I-710 (Multimodal, Operacional, Seguridad, Acceso e Inversiones para la Comunidad de la Interestatal I-710) Paquete de Proyectos de Mejora de la Infraestructura de Seguridad y Operaciones de la Autopista Multimodal I-710 (12 pasos a desnivel y dos carriles auxiliares)

8.3.14 El Programa MOSAICo de la I-710: Multimodal, Operacional, Seguridad, Acceso e Inversiones para la Comunidad. Este conjunto de proyectos incluye mejoras en los cruces y carriles auxiliares que incluyen operaciones multimodales y mejoras de seguridad para automóviles, camiones, bicicletas, peatones y transporte público. Las mejoras en los cruces están ubicadas donde la autopista se conecta con las carreteras principales locales y generalmente también están adyacentes al río Los Ángeles, lo que brinda la oportunidad de mejorar también los puentes principales que cruzan el río. Los conceptos del proyecto de cruces con carreteras principales tendrán elementos de diseño que abordarán múltiples modos, incluidos ciclistas y peatones, no solo automóviles y camiones. Se proponen mejoras en los conectores de autopista a autopista y carriles auxiliares para mejorar la seguridad y las operaciones del tráfico de automóviles y camiones, lo que también invertirá en la comunidad a través de viajes más seguros. La denominación MOSAICo de la I-710 de este conjunto de proyectos tiene como objetivo describir mejor la naturaleza de esta inversión inicial.

Nombre del proyecto/programa	<u>Programa MOSAICo I-710 (Multimodal, Operacional, Seguridad, Acceso e Inversiones para la Comunidad de la Interestatal I-710) Paquete de Proyectos de Mejora de la Infraestructura de Seguridad y Operaciones de la Autopista Multimodal I-710 (12 pasos a desnivel y dos carriles auxiliares):</u>
	- LB-ELA_0033 Mejoras <u>en el paso a desnivel MOSAICo de I-710/Firestone</u> - LB-ELA_0034 Mejoras <u>MOSAICo en el paso a desnivel de I-710/Florence</u> - LB-ELA_0028 Mejoras <u>MOSAICo en el paso a desnivel de I-710/Willow</u> - LB-ELA_0029 Mejoras <u>MOSAICo en el paso a desnivel de I-710/Del Amo</u> - LB-ELA_0030 Mejoras <u>MOSAICo en el paso a desnivel de I-710/Long Beach Boulevard</u> - LB-ELA_0031 Mejoras <u>MOSAICo en el paso a desnivel de I-710/Alondra y</u> Modificación de los conectores <u>MOSAICo SB I-710 a SR-91</u> - LB-ELA_0032 Mejoras <u>MOSAICo en el paso a desnivel de I-710/Imperial</u> - LB-ELA_0035 Carriles auxiliares <u>MOSAICo de la I-710 (de Willow a Wardlow)</u> - LB-ELA_0036 Proyecto <u>MOSAICo de mejoras del conector I-710/I-405</u> - LB-ELA_0037 Proyecto <u>MOSAICo de mejoras del conector I-710/I-105</u> - LB-ELA_0038 Carriles auxiliares <u>MOSAICo de la I-710 (Del Amo BI a Long Beach BI)</u> - LB-ELA_0091 Mejora <u>MOSAICo del paso a desnivel de I-710/Anaheim</u> - LB-ELA_0092 Mejoras <u>MOSAICo en el paso a desnivel de I-710/PCH</u> - LB-ELA_0093 Mejoras <u>MOSAICo en el paso a desnivel de I-710/Wardlow</u>

Descripción del proyecto/programa

~~Agrupar~~ ~~Incluir~~ todos los proyectos de infraestructura ~~MOSAICo~~ ~~autopistas~~ propuestos por el Plan de Inversión en un conjunto de proyectos candidatos para un estudio de Análisis de Alternativas/Priorización. Esto es necesario porque la evaluación del Plan de Inversión de los conceptos de diseño ~~del proyecto~~ no es lo suficientemente detallada como para priorizar ~~est~~ los proyectos ~~para decidir~~ ~~cuales deben estar en el primer grupo en avanzar en el estudio de Análisis de Alternativas de infraestructura de autopistas~~. ~~Evaluar~~ El estudio evaluará con más detalle los ~~142~~ conceptos de proyectos ~~de pasos a desnivel~~ ~~MOSAICo~~ del Plan de Inversión y los dos proyectos de carriles auxiliares para determinar cuáles ~~deben recomendar a la Junta de Metro para~~ avanzar a la ingeniería preliminar y al análisis ambiental y en qué orden. Esto incluirá una actualización de los beneficios multimodales de cada proyecto, incluida la mejora de la seguridad y las operaciones de la línea principal de la autopista sobre la base de datos de tráfico actualizados, conceptos de diseño refinados y una reevaluación de los impactos clave, ~~en particular incluyendo~~ los ~~posibles~~ desplazamientos, ~~VTM~~, y la conformidad con la calidad del aire. Incluirá un sólido proceso de participación y compromiso público y comunitario.

También, ~~como parte del Análisis de Alternativas~~, ~~evaluar~~ ~~estudiar~~ la utilidad independiente y ~~el también evaluar el~~ término lógico de cada proyecto propuesto, lo que puede llevar a empaquetar algunos ~~de estos~~ proyectos en un proyecto combinado, por ejemplo, empaquetar el carril auxiliar propuesto entre los pasos a desnivel de Del Amo Boulevard y Long Beach Boulevard con el rediseño de ~~esos pasos a desnivel~~ ~~ellos para convertirlos en proyectos MOSAICo~~. ~~Este estudio proporcionará la evaluación más refinada necesaria para determinar cuáles de estos proyectos son los mejor clasificados y deben pasar a la siguiente fase de su desarrollo. Estos serán presentados ante la Junta de Metro para aprobar la lista corta de proyectos que avanzarán a la siguiente fase.~~

~~La siguiente fase del desarrollo del proyecto MOSAICo es la Aprobación del Proyecto/Documento Medioambiental de la fase de desarrollo del proyecto MOSAICo. Cada uno de los 4-6 conceptos de proyecto mejor calificados del estudio de Análisis de Alternativas se refinará y evaluará con mucho mayor detalle siguiendo los procedimientos de desarrollo de proyectos requeridos por CEQA/NEPA. El proceso CEQA/NEPA incluye una revisión pública y comunitaria continua para que las comunidades afectadas y el público puedan brindar aportes y comentarios sobre las características del diseño que maximizan los beneficios y minimizan los impactos. Después de este proceso, se priorizará la implementación de los proyectos MOSAICo restantes y estas recomendaciones se presentarán a la Junta de Metro para su consideración. Luego de la acción de la Junta de Metro sobre la lista de prioridades de proyectos que se implementarán, el personal avanzará esos proyectos para obtener financiamiento proveniente de subvenciones, diseño final e implementación. Otra oportunidad de empaquetamiento multimodal es incorporar elementos de transporte activo en el diseño de los cruces elevados de las carreteras principales para mejorar la movilidad de AT y reconectar a las comunidades a ambos lados de la I-710. Estos elementos están incluidos en la política de calles completas de Caltrans.~~

Líder del proyecto/programa	Metro/ Caltrans
Rol de Metro	Metro puede liderar y financiar en cooperación con Caltrans y Gateway Cities COG.
Ubicación	Long Beach, Compton, Paramount, South Gate, Cudahy, Bell, Bell Gardens
Meta/principios de mayor puntuación	Seguridad, Movilidad, Oportunidad
Indicadores	<u>Indicadores de equidad:</u> LB-ELA_0031 Mejoras ~~MOSAICo en el paso a desnivel de~~ I-710/Alondra y Modificación de los conectores SB I-710 a SR-91: Alto LB-ELA_0034 Mejoras ~~MOSAICo en el paso a desnivel de~~ I-710/Florence: Alta LB-ELA_0037 ~~Proyecto de m~~Mejoras ~~MOSAICo~~ del conector I-710/I-105: Moderado LB-ELA_0092 Mejoras ~~MOSAICo en el paso a desnivel de~~ I-710/PCH: Alta <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la orientación a continuación para abordar los problemas de equidad</i> Otros proyectos: Ningún indicador de equidad <u>Indicadores CIC:</u> General: Preocupación por posibles desplazamientos, reducción del acceso y aumento del tráfico para las comunidades locales. Los proyectos requerirán estudios detallados de tráfico e impacto. Desarrollar diseños que incluyan y enfatizen la seguridad de ciclistas y peatones. Muchas de estas preocupaciones pueden abordarse en un estudio de AA/priorización. LB-ELA_0091; LB-ELA_0092; LB-ELA_0093: Actualizar las especificaciones de diseño para enfatizar las conexiones con el oeste de Long Beach.
Modos	Seguridad en Autopistas y Mejoras ~~MOSAICo en los Pasos a Desnivel~~, Movimiento de Bienes, Carreteras Principales/ Calles Completas, Transporte Público, Transporte Activo Muchos de los conceptos de los proyectos ~~MOSAICo de pasos a desnivel~~ son multimodales porque mejoran la seguridad del tráfico y las operaciones en la línea principal de la autopista y la calle principal de cruce, mejoran la seguridad de ciclistas y peatones, reconectan a las comunidades y mejoran las operaciones del transporte público. Están desarrollados para responder a los problemas actuales y futuros de seguridad vial y operativa en la autopista, así como para incluir la necesidad de carriles prioritarios para autobuses y corredores de calles ~~inteligentes~~/completas y llenar los vacíos en la red de transporte activo.

Fase	Desarrollo, pre-implementación e implementación Todos los proyectos individuales comenzarán en la fase de desarrollo con un estudio combinado de análisis de alternativas/priorización. Este estudio incluirá la participación y el compromiso del público. Con la aprobación de la Junta de Metro Los tres o cuatro proyectos de mayor prioridad que surjan de este estudio avanzarán aún más a la fase previa a la implementación mediante la realización de estudios (EIR/EIS) de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA)/Ley Nacional de Política Ambiental (NEPA). Finalmente, los proyectos seleccionados de ese proceso por la Junta de Metro para la ~~construcción-implementación~~ pasarán a la fase de implementación del diseño final y luego a la construcción.
Requisitos y orientaciones para la aplicación	El desarrollo posterior de los proyectos deberá tener en cuenta las preocupaciones y las indicadores. Se incluirá la participación de la comunidad. Desplazamientos e impactos físicos: En general, los proyectos de autopistas deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar los desplazamientos o los impactos del derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, Metro y Caltrans deben involucrar de manera proactiva a los residentes, negocios y dueños de propiedades para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación. Inundaciones e impactos en la calidad del agua: Las instalaciones que requieren la expansión o adición de un derecho de paso pavimentado deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales.
Potencial para la creación de paquetes	Los proyectos MOSAICo ~~Muchos de los pasos a desnivel~~ incluyen conectividad de transporte activo y características de seguridad y mejoran el flujo de tráfico para permitir que los tiempos de viaje de los autobuses sean más confiables. Hay oportunidades para seleccionar pasos a desnivel en las carreteras principales para su mejora que no solo mejoren la seguridad y las operaciones del tráfico, sino que también se alineen y apoyen los proyectos relacionados de Calles Completas, Transporte Activo y Transporte Público a lo largo de las calles principales que cruzan.
Costo estimado	Análisis de Alternativas/Priorización para ~~12-14~~ conceptos de proyectos: ~~\$5-9~~ millones Estudios de CEQA/NEPA para tres ~~30~~ cuatro conceptos de proyectos: \$34 millones Diseño y construcción de tres o cuatro conceptos: \$573 millones Costo total estimado: \$612 millones
Posibles fuentes de financiamiento	Federales: SS4A, RAISE, RCN, INFRA Estado: RIP, SCCP, TCEP

Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – RAISE (Rural, HDC, APP), TCEP (nominado a Caltrans), SCCP, RIP 20 por ciento – RAISE (Urbano), RCN (Planificación), SS4A 30 por ciento – TCEP 40 por ciento – INFRA 50 por ciento – RCN (Capital)
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$153.6 millones

8.3.15 I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM) [LB-ELA_0157]

Nombre del proyecto/programa	I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM) (LB-ELA_0157)
Descripción del proyecto/programa	Implementar un proyecto piloto en la I-710 para implementar y evaluar medidas para reducir la exposición de las poblaciones cercanas a las partículas, específicamente las fuentes localizadas de polvo arrastrado/fugitivo, el desgaste de los neumáticos y el desgaste de los frenos asociados con el tráfico en la autopista. Estas medidas pueden incluir barreras de vegetación al borde de la carretera dentro del derecho de paso disponible de Caltrans, filtros de aire para escuelas cercanas o instalaciones comunitarias, materiales para el pavimento, barrido frecuente de calles e implementación de sistemas de monitoreo de la calidad del aire, entre otros. Además, incluir opciones para examinar la efectividad de las aplicaciones de “pavimento frío” para reducir los efectos de isla de calor. Como parte del plan de trabajo, el proyecto piloto incluiría un elemento de estudio para evaluar y documentar la eficacia de las diversas medidas
Líder del proyecto/programa	Metro
Rol de Metro	Socio/Financiamiento
Meta/principios de mayor puntuación	Principio de Comunidad y Sostenibilidad
Indicadores	Indicador de equidad: Ninguno Indicador CIC: Ninguno
Modos	Mejoras en la seguridad de las autopistas y en los pasos a desnivel, Movimiento de bienes
Fase	Desarrollo Definir y realizar un estudio de la eficacia de varios métodos para reducir las emisiones de material particulado de la autopista I-710, especialmente de las emisiones que no son de los tubos de escape. También se incluye en el estudio la determinación de los efectos de reducción de la isla de calor del “pavimento frío”.
Requisitos y orientaciones para la aplicación	N/A
Potencial para la creación de paquetes	Los resultados de este estudio pueden dar lugar a proyectos que pueden ser implementados por otros programas y proyectos del Plan de Inversión.
Costo estimado	Estudio de factibilidad de \$2 millones y lanzamiento del programa piloto
Posibles fuentes de financiamiento	CMAQ
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 11.5 por ciento – CMAQ
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$2 millones

8.3.16 Corredor de calles completas: ~~de~~ Long Beach Blvd [LB-ELA_0062]

Nombre del proyecto/programa	Corredor de calles completas: Long Beach Blvd ~~Corredor de calles completas de Long Beach~~
Descripción del proyecto/programa	Long Beach Boulevard/Pacific Boulevard. Reconstruir Long Beach Boulevard/Pacific Boulevard, entre Ocean Boulevard y Slauson Avenue para establecer un corredor de calle completa, que incluya instalaciones para bicicletas, instalaciones peatonales y cruces peatonales, características y servicios de paradas de transporte público, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos de árboles.
Líder del proyecto/programa	COG/ Ciudades
Rol de Metro	Apoyo y/o financiamiento
Ubicación	Compton, Huntington Park, Long Beach, Lynwood, South Gate, Walnut Park
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire, Comunidad, Seguridad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad</i> Indicador CIC: Evaluar el potencial de reconfiguración de la carretera para afectar las rutas de camiones existentes y cómo los cambios pueden desviar el tráfico de camiones para afectar las calles vecinas. Mantener el estacionamiento existente siempre que sea posible y facilitar soluciones de estacionamiento alternativas cuando se necesiten reducciones de estacionamiento en la calle.
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Desarrollo
Requisitos y orientaciones para la aplicación	Desplazamientos e impactos físicos: En general, los rediseños de carreteras Principales importantes deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar las expansiones de carreteras que requieran desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, las empresas y los propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	- Proyecto piloto de micromovilidad (LB-ELA_0220) - Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 60 (Long Beach BI) (LB-ELA_0141) - Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Long Beach BI. (LB-ELA_0030) - Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea azul (estaciones Willow/ Wardlow/PCH) (LB-ELA_0008)

Costo estimado	\$1.5 millones (estudio de planificación) ~~N/A~~
Posibles fuentes de financiamiento	SS4A, ATP estatal, SCCP
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – ATP estatal, SCCP 20 por ciento – SS4A
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$750,000 (Estudio de Planificación)

8.3.17 Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B [LB-ELA_0006]

Nombre del proyecto/programa	Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B [LB-ELA_0006]
Descripción del proyecto/programa	Un corredor de transporte activo de aproximadamente 4.~~35~~ millas entre el río de Los Ángeles y la estación de la línea A (azul) de Slauson que se conecta con el segmento A. El Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B [LB-ELA_0006] sigue el derecho de paso de Randolph Street entre la estación de la línea A de Slauson y el río de Los Ángeles. El Proyecto Randolph de bicicletas y peatones [LB-ELA_0066] comprende la mitad oriental de este proyecto, en la ciudad de Bell, entre Maywood Avenue y el río de Los Ángeles.
Líder del proyecto/programa	Metro/ Ciudades / Condado de LA
Rol de Metro	Agencia financiadora/proveedor de asistencia técnica ~~Liderar~~
Ubicación	Múltiples jurisdicciones (Condado de LA No Incorporado , Bell, Huntington Park y Maywood)
Meta/principios de mayor puntuación	Comunidad, Seguridad, Equidad
Indicadores	Indicador de equidad: Bajo <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la orientación a continuación para abordar los problemas de equidad</i> Indicador CIC: Ninguno
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas
Fase	Pre-Construcción/ Implementación

Requisitos y orientaciones para la aplicación	Impactos del desplazamiento económico: Para minimizar el potencial de desplazamiento económico, las jurisdicciones locales (Huntington Park, Maywood y Bell) deben implementar medidas de estabilización residencial y comercial, e involucrar de manera proactiva a los residentes y negocios vecinos para identificar las necesidades y conectar a los miembros de la comunidad con recursos para asistencia financiera y técnica (Fondo START-UP). Inundaciones e impactos en la calidad del agua: En general, los principales proyectos de transporte activo deben usar el derecho de paso existente si agregan instalaciones para bicicletas de Clase II o IV a la carretera. Las ciclovías de Clase I u otras instalaciones que requieran la expansión o adición de un derecho de paso pavimentado deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	Proyecto Randolph de bicicletas y peatones [LB-ELA_0066]
Costo estimado	\$6.3 millones
Posibles fuentes de financiamiento	ATP estatal, SCCP
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – ATP estatal, SCCP
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$3.15 millones

8.3.18 Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro [LB-ELA_0017] ⁽¹⁾

Nombre del proyecto/programa	Proyectos para bicicletas de importancia regional del Plan de Transporte Activo de Metro [LB-ELA_0017]
Descripción del proyecto/programa	Implementar proyectos de transporte activo de importancia regional adoptados como parte del Plan Estratégico de Transporte Activo de Metro.
Líder del proyecto/programa	Jurisdicciones locales (dependiente del proyecto)
Rol de Metro	Socio
Ubicación	En todo el corredor
Meta/principios de mayor puntuación	Comunidad, Calidad del Aire, Oportunidad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad</i> Indicador CIC: Ninguno
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Desarrollo/ Implementación

Requisitos y orientaciones para la aplicación

Metro actualizó recientemente su Plan Estratégico de Transporte Activo (noviembre de 2023) con una nueva lista de corredores prioritarios en todo el condado. El plan identificó tres corredores de primer nivel en la subregión de Gateway Cities, dos de los cuales se encuentran en el área de estudio LB-ELA. Además, hay varios corredores de segundo nivel, algunos de los cuales se superponen con los corredores existentes en la lista completa del proyecto (consulte el Capítulo 5 para conocer las posibles oportunidades de empaquetado). El Plan de Inversión invertirá en el avance de las prioridades del Plan Estratégico de Transporte Activo, con un enfoque en estos corredores de los dos niveles superiores del ATSP que se encuentran dentro del área de estudio LB-ELA:

- Artesia Boulevard (Alameda Street a Butler Avenue)
- Long Beach Boulevard (Pacific Coast Highway [PCH] a S. Pine Avenue)
- Randolph Street (Atlantic Boulevard a River Drive)
- Orange Avenue/Alamitos Avenue (E. Spring Street a Pine Avenue)
- Firestone Boulevard (carril de bicicletas del río de Los Ángeles a Lakewood Boulevard)
- Compton Boulevard (Paulson Avenue a Atlantic Avenue)
- [Transporte Activo y ferrocarril AT y SF](#) (Washington Boulevard a Long Beach Avenue/Slauson Avenue)
- Southern Pacific RR ([Transporte Activo y ferrocarril SF](#) [Ferrocarril AT y SF](#) a Atlantic Avenue)
- Union Pacific RR (Atlantic Avenue a Wood Avenue)

Inundaciones e impactos en la calidad del agua: En general, los principales proyectos de transporte activo deben usar el derecho de paso existente si agregan instalaciones para bicicletas de Clase II o IV a la carretera. Las ciclovías de Clase I u otras instalaciones que requieran la expansión o adición de un derecho de paso pavimentado deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales.

Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos de tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.

Potencial para la creación de paquetes	Artesia Boulevard (Alameda Street a Butler Avenue): Corredor de calles completas de Artesia [LB-ELA_0056] Long Beach Boulevard (PCH a S. Pine Avenue): Corredor de calles completas de Long Beach [LB-ELA_0062], Proyecto piloto de micromovilidad [LB-ELA_0220], Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 60 (Long Beach Bl) [LB-ELA_0141], Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Long Beach Bl. [LB-ELA_0030], Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea azul (Estaciones Willow/ Wardlow/ PCH) [LB-ELA_0008] Randolph Street (Atlantic Boulevard a River Drive): Orange Avenue/Alamitos Avenue (E. Spring Street a Pine Avenue): Proyecto de Mejoramiento de Orange Avenue [LB-ELA_0113] Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 115 (Firestone) [LB-ELA_0145]; Mejoras en el paso a desnivel de I-710/Firestone [LB-ELA_0033] Compton Boulevard (Paulson Avenue a Atlantic Avenue): Mejoras del plan de la primera y última milla de la línea azul (estación Compton) [LB-ELA_0008]; Mejoras en el Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton [LB-ELA_0168]
Costo estimado	\$41.44 millones (basado en un nivel de inversión de \$2 millones por milla basado en el financiamiento del 50% del millaje que está más listo para la implementación (14 millas) y \$500,000 por corredor para los tres corredores menos listos.
Posibles fuentes de financiamiento	ATP estatal, TCC, SCCP Financiamiento disponible solo para proyectos individuales
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – ATP estatal, SCCP, TCC (Desarrollo) 50 por ciento – TCC (Implementación)
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$15.65 millones

8.3.19 Puente Shoemaker/Shoreline Dr [LB-ELA_0010]

Nombre del proyecto/programa	Puente Shoemaker/Shoreline Dr [LB-ELA_0010]
Descripción del proyecto/programa	Mejoras en la I-710/Reemplazo del Puente Shoemaker: Reemplazar el Puente Shoemaker existente con un puente nuevo. El nuevo puente se reducirá para tener dos carriles de flujo mixto en las direcciones NB y SB para unir el flujo con la I-710. El nuevo puente también incluirá acceso peatonal y ciclista. Además, se proporcionarán mejoras para bicicletas, peatones y calles en las vías adyacentes como Shoreline Drive .
Líder del proyecto/programa	Long Beach ~~/COG~~
Rol de Metro	Apoyo Financiar/Apoyar el Plan de Financiación de la Ciudad
Ubicación	Long Beach
Meta/principios de mayor puntuación	Seguridad, Movilidad, Equidad
Indicadores	Indicador de Equidad: Moderado <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la orientación a continuación para abordar los problemas de equidad</i>
Modos	Carreteras principales, seguridad en autopistas y mejoras en los pasos a desnivel, transporte activo
Fase	Pre-Implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	Si bien la inversión del Plan de Inversión en CMIP se recomienda solo para el diseño, hay varias recomendaciones de implementación cuando el proyecto continúe a la implementación: Desplazamientos e impactos físicos: El proyecto implica un importante rediseño de la carretera y la reconstrucción del puente con impactos temporales y permanentes en el derecho de paso existente y las instalaciones recreativas circundantes, sin embargo, el proyecto dará como resultado una ganancia neta permanente en acres de parques debido a la consolidación de la carretera. El diseño debe minimizar los impactos en las instalaciones existentes siempre que sea posible, y Long Beach debe involucrar de manera proactiva a la comunidad para establecer expectativas en torno a los impactos potenciales del proyecto, en el contexto de sus beneficios más amplios. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos de tráfico, las interrupciones en el acceso a las instalaciones recreativas y las interrupciones comerciales deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación establecidas.
Potencial para la creación de paquetes	Precios por congestiónamiento [LB-ELA_0153] I-710 Carril de bicicleta del Río LA [LB-ELA_0055] Gestión Integrada del Corredor (ICM) Fase 2 de Ocean Blvd a SR 91 [nuevo proyecto propuesto]
Costo estimado	~~\$833M para Shoemaker Bridge~~ \$500 millones
Posibles fuentes de financiamiento	BIP, RAISE, INFRA, TCEP

Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – RAISE (Rural, HDC, APP), TCEP (si Caltrans es nominado) 20 por ciento – RAISE (Urbano), BIP (Planificación, puente no grande) 30 por ciento – TCEP 40 por ciento – INFRA 50 por ciento – BIP (puente grande)
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$9.03 millones (para el diseño parcial)

Corredor de calles completas: [de Slauson Ave](#) [LB-ELA_0061]

Nombre del proyecto/programa	Corredor de calles completas: de Slauson Ave
Descripción del proyecto/programa	Slauson Avenue, entre Alameda Street y Lakewood Boulevard. Reconstruir la Slauson Avenue para establecer un corredor de calle completa, que incluya instalaciones para bicicletas, instalaciones peatonales y cruces peatonales, características y servicios de paradas de transporte público, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua como bioswales y pozos para árboles.
Líder del proyecto/programa	COG/ Ciudades
Rol de Metro	Apoyo y/o financiamiento
Ubicación	Bell, Commerce, Huntington Park, Maywood, Montebello, Vernon
Meta/principios de mayor puntuación	Comunidad, Seguridad, Equidad
Indicadores	Indicador de equidad: Moderado <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la guía a continuación para abordar los problemas de equidad</i> Indicador CIC: Evalúa el potencial de reconfiguración de la carretera para afectar las rutas de camiones existentes y cómo los cambios pueden desviar el tráfico de camiones para afectar las calles vecinas. Mantener el estacionamiento existente siempre que sea posible y facilitar soluciones de estacionamiento alternativas cuando se necesiten reducciones de estacionamiento en la calle.
Modos	Transporte Activo, Carreteras Principales/Calles Completas, Transporte Público
Fase	Implementación/ Pre-implementación

Requisitos y orientaciones para la aplicación	Desplazamientos e impactos físicos: En general, los rediseños de carreteras principales importantes deben utilizar el derecho de paso existente siempre que sea posible y minimizar las expansiones de carreteras que requieran desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, las empresas y los propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.
Potencial para la creación de paquetes	• Línea Metrolink (Estación Union – Long Beach) (LB-ELA_0219) • Corredor de Slauson Av y mejoras en toda la ciudad para peatones, bicicletas y tránsito (LB-ELA_0126) • Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 108 (Slauson) (LB-ELA_0142)
Costo estimado	\$18 millones
Posibles fuentes de financiamiento	ATP estatal, SCCP
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – ATP estatal, SCCP
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$3.64 millones

8.3.208.4.12 Sendero para bicicletas y peatones de la línea Southeast Gateway [LB-ELA_0111]

Nombre del proyecto/programa	Sendero para bicicletas y peatones de la línea Southeast Gateway [LB-ELA_0111]
Descripción del proyecto/programa	Implementar las Fases 1 a 4 del Sendero para Bicicletas y Peatones (Clase I) a lo largo de RR ROW entre el río de Los Ángeles y Sommerset en la ciudad de Paramount . Incluye iluminación, cercas, paisajismo, balizas intermitentes, granito descompuesto, rampas de acera ADA y mobiliario urbano.
Líder del proyecto/programa	Ciudad de Paramount con Downey y South Gate/Consejo de Gobiernos de Gateway Cities (GCCOG)/Metro
Rol de Metro	Socio
Ubicación	Múltiples jurisdicciones (Downey, Paramount, South Gate)
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del Aire, Comunidad, Seguridad
Indicadores	Indicador de equidad: Bajo <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la orientación a continuación para abordar los problemas de equidad</i> Indicador CIC: Ninguno
Modos	Transporte activo

Fase	Desarrollo/Pre-Construcción
Requisitos y orientaciones para la aplicación	La Ciudad de Paramount es la agencia líder en este proyecto y será responsable de la coordinación con Union Pacific Rail Road en temas relacionados con el derecho de vía de UPRR. Inundaciones e impactos en la calidad del agua: Las ciclovías de Clase I u otras instalaciones que requieran la expansión o adición de un derecho de paso pavimentado deben incorporar materiales y diseños que mantengan o aumenten la cobertura permeable y/o elementos de paisajismo que permitan una escorrentía suficiente de aguas pluviales. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos de tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación. Impactos del desplazamiento económico: Para minimizar el potencial de desplazamiento económico, las jurisdicciones locales deben implementar medidas de estabilización residencial y comercial, e involucrar de manera proactiva a los residentes y negocios vecinos para identificar las necesidades y conectar a los miembros de la comunidad con recursos para asistencia financiera y técnica (Fondo START-UP).
Potencial para la creación de paquetes	Proyecto de seguridad y acceso a la ciclovía de primera y última milla de la estación de tren ligero de la línea Southeast Gateway West Santa Ana Branch [WSAB] Proyecto de seguridad y acceso para bicicletas “Primera-última milla” de la estación de tren ligero [LB-ELA_0213]; Corredor de Transporte de West Santa Ana Branch (LRT) [LB-ELA_0001]
Costo estimado	~~\$7.6 millones (estimado basado en la duración del proyecto)~~ \$17 millones
Posibles fuentes de financiamiento	\$12.5 de financiamiento comprometido Otras fuentes: ATP Estatal, Rails to Trails, TCC, UGG
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – ATP estatal, TCC (Desarrollo), UGG 20 por ciento – De rieles a senderos 50 por ciento – TCC (Implementación)
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$3.8 millones

DRAFT

8.3.22 Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710 [LB-ELA_0156]

Nombre del proyecto/programa	Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710
Descripción del proyecto/programa	Añadir señales de tráfico con fase(s) protegida(s) para peatones/bicicletas, cruces peatonales, iluminación, paisajismo, señalización y trazado de líneas, y otras características peatonales relacionadas con la seguridad en los terminales de la rampa de los pasos a desnivel de las carreteras principales con la I-710.
Líder del proyecto/programa	Caltrans
Rol de Metro	Socio/ Financiación
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del aire, comunidad y seguridad
Indicadores	Indicador de equidad: Ninguno Indicador CIC: Ninguno
Modos	Transporte activo, carreteras principales/calles completas, seguridad en las autopistas y mejoras en los pasos a desnivel
Fase	Desarrollo/ Pre-Implementación Caltrans primero tendrá que estudiar la viabilidad de agregar controles de tráfico en las terminales de rampa a las rampas de los pasos a desnivel de la I-710 que actualmente no los tienen. Los factores que afectan la capacidad de agregar estas características de seguridad activa en el transporte dependen de la geometría de la rampa de paso a desnivel existente y de los volúmenes de tráfico de la rampa. Este estudio de factibilidad conduciría a los Documentos de Inicio del Proyecto de Caltrans para determinar los cambios de diseño, los impactos y los costos más específicos asociados con cada mejora factible propuesta en la rampa de paso a desnivel. Las ubicaciones factibles de pasos a desnivel para los controles de tráfico en las rampas se coordinarán con las recomendaciones de mejora de los pasos a desnivel resultantes del estudio de Análisis de Alternativas y Priorización MOSAICo de las autopistas para evitar la duplicación de recomendaciones.
Requisitos y orientaciones para la aplicación	N/A (las mejoras deben cumplir con los estándares de diseño de Caltrans)
Potencial para la creación de paquetes	Estos proyectos podrían convertirse en una mejora inicial provisional de la seguridad activa del transporte para los pasos a desnivel que también se seleccionan para avanzar a través del proceso CEQA/NEPA para evaluar el rediseño total de los pasos a desnivel incluidos en el paquete de infraestructura de la autopista multimodal programa MOSAICo I-710 descrito en otra parte de la lista de proyectos para financiamiento inicial. Su desarrollo podría incluirse en el estudio de análisis/priorización de alternativas de infraestructura de autopistas multimodales, que es la primera fase de la recomendación de ese proyecto.
Costo estimado	\$50 millones (cantidad aprovechada estimada) ~~Por determinar~~

Posibles fuentes de financiamiento	SS4A
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 20 por ciento – SS4A
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$10 millones

DRAFT

8.3.23 Programa de camiones de cero emisiones [LB-ELA_0004]

Nombre del proyecto/programa	Programa de camiones de cero emisiones (ZET) [LB-ELA_0004]
Descripción del proyecto/programa	En enero de 2021, la Junta Directiva de Metro aprobó el Plan Estratégico de Movimiento de Bienes 2021, que incluyó una Iniciativa de Camiones Limpios en todo el Condado, con el Programa de Camiones Limpios 710 South identificado como una prioridad estratégica del movimiento de bienes. En su reunión de octubre de 2021, la Junta Directiva de Metro actuó para volver a comprometer \$50 millones de los fondos de la Medida R I-710 del Corredor Sur como fondos iniciales para el Programa de Camiones Limpios 710 South, que posteriormente pasó a llamarse Programa LB-ELA ZET. El objetivo de este programa es entregar camiones diésel a favor de camiones ZE en el Corredor LB-ELA. El programa contribuiría con fondos de subsidio para desplegar una serie de camiones ZE en la I-710, así como fondos iniciales para desarrollar estaciones de carga/reabastecimiento de combustible eléctrico para camiones ZE.
Líder del proyecto/programa	Metro +
Rol de Metro	Socio
Ubicación	Toda la zona de estudio
Meta/principios de mayor puntuación	Calidad del aire; Sostenibilidad; Medio ambiente
Indicadores	Indicador de equidad: Bajo <i>Consulte los requisitos de implementación relacionados y la orientación a continuación para abordar los problemas de equidad</i> Indicador CIC: Establecer incentivos para que los propietarios de pequeñas empresas y los conductores de camiones se cambien a los vehículos ZE.
Modos	Solo movimiento de bienes
Fase	Implementación
Requisitos y orientaciones para la aplicación	Desplazamientos e impactos físicos: La ubicación de la infraestructura de camiones ZE debe evitar desplazamientos o impactos en el derecho de paso. Dondequiera que se consideren estos impactos, Metro y las jurisdicciones deben involucrar de manera proactiva a los residentes, negocios y propietarios para comprender las condiciones específicas del sitio y discutir las oportunidades de asistencia para la reubicación y otros beneficios para la comunidad. Impactos de la construcción: La contaminación acústica, las emisiones de polvo, los retrasos/desvíos del tráfico y las interrupciones del negocio deben evaluarse y planificarse cuidadosamente con estrategias de mitigación.

Potencial para la creación de paquetes	Combinado con LB-ELA_0023
Costo estimado	\$200 millones
Posibles fuentes de financiamiento	Puede ser elegible para fuentes de financiamiento federal como RTEPF (0004) y CIF (categoría AFC). PIDP, RTEPF (0023); INFRA o programas estatales como TCEP (solo 0004).
Requisitos del fondo de contrapartida de subvenciones	Contrapartida local mínima: 0 por ciento – TCEP (si Caltrans es nominado); 20 por ciento – Reducción de Emisiones de Camiones en Instalaciones Portuarias, INFRA; 30 por ciento – TCEP
Inversión de la Medida R/M recomendada	\$50 millones * *Ya comprometidos por la junta directiva de Metro (compartido con 0023)

8.48.5 Recomendaciones de Programas Comunitarios

El Fondo Catalizador de Programas Comunitarios incorpora una variedad de beneficios que responden a los problemas de equidad de larga duración que enfrentan los residentes en el Corredor LB-ELA, y promoverán de manera proactiva e intencional la salud y el bienestar de la comunidad en formas que normalmente no se abordan en la planificación del transporte. El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA, gracias al liderazgo de la Junta de Metro y la inclusión de las comunidades impactadas en el desarrollo del Plan de Inversión, presenta 15 Programas Comunitarios que complementarán las inversiones en transporte multimodal del Plan de Inversión. Algunos programas comunitarios se centran en abordar las cargas actuales que existen debido a políticas pasadas, desinversión y desarrollo de infraestructura; otras son medidas proactivas para mantener la estabilidad de la comunidad y maximizar los beneficios a medida que se implementen proyectos en el futuro.

En conversaciones con el Comité Consultivo y el CLC, la salud comunitaria en todas sus formas surgió como una prioridad general para el Plan de Inversión. Si bien las inversiones en transporte pueden mejorar los resultados de salud al mejorar y fomentar modos de viaje no contaminantes, aumentar el acceso multimodal al cuidado de salud y mejorar las condiciones para la actividad física al aire libre, no todos los aspectos de la salud comunitaria pueden abordarse a través de la infraestructura de transporte. El Fondo Catalizador de Programas Comunitarios está diseñado para abordar otros determinantes sociales de la salud, incluidos aquellos relacionados con el acceso y la calidad del cuidado de la salud, el vecindario y el entorno construido, y la estabilidad económica. Los 15 programas comunitarios están organizados en tres áreas temáticas generales:

Salud/Calidad del aire/Medio ambiente
Estabilización de vivienda/Uso del suelo
Creación de empleo/Oportunidades laborales

Los programas comunitarios incorporan una variedad de beneficios que responden a los problemas de equidad de larga duración que enfrentan los residentes en el Corredor LB-ELA, y que generalmente no se abordan a través de inversiones en infraestructura de transporte y esfuerzos de planificación de transporte. El Plan de Inversión LB-ELA, gracias al liderazgo de la Junta Directiva de Metro y la inclusión de las comunidades afectadas en el desarrollo del Plan de Inversión, cuenta con 15 Programas Comunitarios que complementarán la inversión en transporte multimodal del Plan de Inversión LB-ELA. Algunos programas comunitarios se enfocan en abordar las cargas actuales que existen debido a políticas pasadas, la desinversión y el desarrollo de infraestructura; otras son medidas proactivas para mantener la estabilidad de la comunidad y maximizar los beneficios a medida que se implementan proyectos en el futuro. Los 15 Programas Comunitarios están organizados en cuatro áreas temáticas generales:

- Calidad/ Salud Comunitaria
- Medio Ambiente
- Estabilización de la Vivienda/Uso del Suelo
- Creación de Empleo/Oportunidades de Trabajo

La amplia participación comunitaria de Metro, el diálogo continuo con el CLC y los miembros del Comité Consultivo han identificado colectivamente 15 Programas Comunitarios como prioridades para que Metro apoye como parte del Plan de Inversión. A cada programa se le han asignado una o más vías potenciales para un mayor desarrollo, asociación e implementación. Dado el nexo con el transporte requerido para que los proyectos reciban fondos de la Medida R/M, el apoyo de Metro a los Programas Comunitarios puede o no incluir fondos directos, dependiendo del alcance del programa. Metro proveerá formas alternativas de apoyo, incluyendo la facilitación de alianzas para identificar y colaborar con otras agencias más adecuadas para liderar estos programas y buscar oportunidades de financiamiento elegibles. Metro también proveerá tiempo del personal y asistencia técnica cuando sea apropiado.

El Plan de Inversión recomienda \$40 millones en Financiamiento Catalizador de Programas Comunitarios que se distribuyen de forma anticipada para ayudar a respaldar la priorización de este esfuerzo. Metro espera que se puedan aprovechar hasta \$300 millones en fondos adicionales, utilizando los fondos del Catalizador de Programas Comunitarios, a través de fondos locales, regionales, estatales y federales que sean más adecuados para cada Programa Comunitario. El financiamiento catalizador tiene como objetivo lanzar cada programa, apoyar su desarrollo y fomentar un proceso autosostenible mediante el cual se identifican e incorporan ingresos adicionales a cada programa para respaldar un conjunto continuo de proyectos y programas prioritarios recomendados a través del proceso del Comité Consultivo. Metro espera que los fondos locales adicionales más adecuados para cada Programa Comunitario y los fondos regionales, estatales y federales alineados con el alcance de cada Programa Comunitario se aprovechen a partir de los fondos catalizadores de la Medida R/M.

Muchos Algunos de los Programas Comunitarios se basarían en el trabajo existente de Metro u otras jurisdicciones y organizaciones en el Corredor LB-ELA, algunos proporcionarían un marco para mejorar los proyectos de transporte con características complementarias, y algunos requerirían el establecimiento de nuevas asociaciones y programas de trabajo. Estas vías se han organizado en las categorías que se resumen en los siguientes párrafos:

- **Colaborar en el desarrollo de una nueva estrategia/programa.** Utilizar la descripción actual del programa como punto de partida para establecer una nueva iniciativa en asociación con las agencias, las organizaciones comunitarias (CBO) y las instituciones técnicas pertinentes.
- **Apoyo como parte de un programa de agencias externas.** Identificar oportunidades para apoyar un programa existente dirigido por una agencia, CBO o institución técnica que no sea Metro que cumpla con una o más características de la descripción del Programa Comunitario.
- **Apoyo como parte del programa existente de Metro.** Identificar oportunidades para apoyar un programa existente dirigido por Metro que cumpla con una o más características de la descripción del Programa Comunitario.
- **Apoyo como parte de la implementación del proyecto del corredor LB-ELA.** Identificar oportunidades para incorporar características de la descripción del Programa Comunitario directamente

en el diseño e implementación de proyectos específicos en el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA.

La implementación del [Fondo Catalizador de Programas Comunitarios](#) ~~los programas comunitarios~~ dependerá de la participación continua de los socios comunitarios. Metro facilitará grupos de trabajo continuos para cada una de las cuatro áreas temáticas, con participación abierta para los miembros actuales del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA, miembros del CLC y otros socios identificados por Metro y los miembros del Comité Consultivo. Los participantes del grupo de trabajo colaborarán para definir aún más los programas en cada área temática, identificando agencias/organizaciones líderes, fuentes de financiamiento, objetivos, acciones de implementación y otros detalles como parámetros geográficos o áreas prioritarias. El Grupo de Trabajo del Programa de Camiones de Cero Emisiones del Corredor LB-ELA del Comité Consultivo servirá como modelo y caso de estudio para los grupos de trabajo de los Programas Comunitarios.

La siguiente sección describe cada Programa Comunitario, incluyendo la descripción actual del programa, las posibles vías de desarrollo, los programas existentes relacionados internos y externos a Metro, los socios potenciales, una sugerencia detallada de la vía y notas u orientación adicionales relacionadas con la implementación del programa.

8.4.18.5.1 Programas Comunitarios por Área Temática

Calidad del Aire/Salud comunitaria	LB-ELA_0192	Proyectos de electrificación de autobuses
	LB-ELA_0133	Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA
	LB-ELA_0191	Infraestructura de cero emisiones para automóviles
	LB-ELA_0218	Estaciones de Monitoreo de la Calidad del Aire
Medio ambiente	LB-ELA_0134	Programa de Reducción Energética del Corredor LB-ELA / Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
	LB-ELA_0187	Iniciativa "Ecologización Urbana" del Corredor LB-ELA
	LB-ELA_0190	Arte público / Estética
Estabilización de la vivienda/ Uso del suelo	LB-ELA_0009	Plan y Programa de Implementación Estratégica del Desarrollo Orientado al Tránsito del West Santa Ana Branch (TOD SIP)
	LB-ELA_0193	Comunidades orientadas al transporte público / Uso del terreno
	LB-ELA_0194	Programas para personas sin hogar
	LB-ELA_0135	Políticas de estabilización de la vivienda
Creación de empleo/Oportunidades de trabajo	LB-ELA_0197	Programas de formación profesional
	LB-ELA_0195	Programas de contratación selectiva
	LB-ELA_0196	Iniciativas de empleo/contratación
	LB-ELA_0186	Políticas de estabilización económica

CONSULTE LAS SIGUIENTES PÁGINAS PARA VER LAS DESCRIPCIONES DE LOS PROGRAMAS

[8.4.28.5.2](#) [Salud/Calidad del aire/Salud comunitariaMedioambiente](#)

[8.4.2.18.5.2.1](#) Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA [LB-ELA_0133]

Nombre del programa	Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA
Descripción del programa	Bajo este programa, se pondrían a disposición fondos para implementar proyectos de calidad del aire para reducir la exposición a la contaminación del aire, así como programas de educación y detección de la salud en áreas afectadas negativamente por proyectos de infraestructura de transporte existentes y propuestos. El Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA serviría a las comunidades en el Área de Estudio del Corredor LB-ELA. Este programa proporcionaría fondos de subsidio para implementar proyectos y actividades de divulgación para mejorar la calidad del aire y la salud pública, que incluyen, entre otros: • Proyectos de calidad del aire para escuelas e instalaciones comunitarias: Filtración de aire, mejoras de HVAC, reemplazo/sellado de ventanas y puertas, barreras de vegetación o paisajismo de amortiguación. • Educación y detección de la salud: Detección y diagnóstico de la salud de la comunidad, educación para la salud, capacitación para trabajadores de la salud de la comunidad, programas de divulgación.
Vía primaria del programa	Colaborar para desarrollar una nueva estrategia/programa
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	Ninguno existente, pero vinculado al I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM) [LB-ELA_0157] recomendado para su financiamiento como parte del Plan de Inversión
Programas externos existentes	• Proyecto de Filtración de Aire Escolar SCAQMD • Proyecto de Ley de la Asamblea (AB) 617 Programa de Protección del Aire Comunitario – Estrategias y Acciones de los Programas Comunitarios de Reducción de Emisiones (CERP) • Programa de Protección del Aire Comunitario (CAPP) de CARB

Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	Long Beach Alliance for Children with Asthma (LBACA) East Yard Communities for Environmental Justice (EYCEJ) Earthjustice Communities for a Better Environment (CBE) SELA Collaborative Natural Resources Defense Council Coalition for Clean Air (CCA) LA County Department of Public Health Gateway Cities Council of Governments (GCCOG) South Coast Air Quality Management District (SCAQMD) Southern California Clinics Association Southern California (SoCal) Crossroads SmartAirLA ● GCCOG ● South Coast Air Quality Management District (SCAQMD) ● Southern California Clinics Association ● East Yard Communities for Environmental Justice (EYCEJ) ● Long Beach Alliance for Children with Asthma (LBACA) ● SELA Collaborative ● Coalition for Clean Air ● Southern California (SoCal) Crossroads
Posibles fuentes de financiamiento	LA Care Community Health Investment Fund CDC Racial and Ethnic Approaches to Community Health (REACH) Community Air Protection Incentives Clean Mobility Investments and the Sustainable Transportation Equity Project (STEP) E-Bike Incentive Project AB 617 Community Air Grants CA Enviro Grassroots Funds Outdoor Recreation Legacy Partnership (ORLP) Program Sustainable Communities Competitive Environmental Justice Action Grants Youth Community Access Program Community Resilience Centers Program ● LA Care Community Health Investment Fund ● CDC Racial and Ethnic Approaches to Community Health (REACH) ● Community Air Protection Incentives
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Sí, se refiere a la mitigación de los efectos ambientales de las calles y carreteras públicas.

Sugerencia detallada de la vía	Metro puede asociarse con organizaciones comunitarias involucradas en la justicia ambiental y la salud pública (como EYCEJ y LBACA) para identificar y desarrollar un conjunto de nuevos proyectos de mejora de la calidad del aire (reducción de la exposición) en todo el Corredor LB-ELA. Los proyectos pueden apoyar la implementación de estrategias y acciones identificadas en el CERP para las comunidades del Programa Comunitario de Protección del Aire de AB 617. Metro puede proporcionar fondos y/o asistencia técnica para la expansión específica de los programas existentes de educación sobre la salud y las pruebas de detección. Este programa también puede apoyar y ampliar el Proyecto piloto de reducción de partículas (PM) [LB-ELA_0157] recomendado para su financiamiento como parte del Plan de Inversión.
Notas de implementación/orientación	La educación y la divulgación en materia de salud pública relacionadas con COVID-19 podrían utilizarse como modelo para la divulgación educativa relacionada con la calidad del aire y los resultados sanitarios asociados.

8.4.2.28.5.2.2 Infraestructura de cero emisiones para automóviles [LB-ELA_0191]

Nombre del programa	Infraestructura de cero emisiones para automóviles
Descripción del programa	Trabajar con jurisdicciones locales (ciudades, Condado de Los Ángeles), agencias públicas y socios público-privados para desarrollar y ubicar estaciones de carga adicionales para vehículos ZE en el Corredor LB-ELA. Proporcionar asistencia en la redacción de subvenciones para ayudar a asegurar el financiamiento. Además, proporcionar apoyo técnico para compartir las mejores prácticas, como la identificación de incentivos y/o requisitos de políticas para nuevos desarrollos.
Vía primaria del programa	Apoyar como parte de un Programa de Agencias Externas
Vía secundaria del programa	N/A
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	N/A
Programas externos existentes	• LA County Internal Services Department (ISD) Clean Transportation Team Electric Vehicle Supply Equipment expansion program • Southern California Edison (SCE) Charge Ready Program • SCAG Last Mile Freight Program (Zero-Emission [ZE] Delivery Zones)
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	• LA County ISD • SCE • Gateway Cities Council of Governments • Gateway Cities Regional Climate Collaborative • Los Angeles Cleantech Incubator • Southern California Association of Governments • Jurisdicciones locales
Posibles fuentes de financiamiento	• Programa de Transporte Limpio de la Comisión de Energía de California • Proyecto de Infraestructura de Vehículos Eléctricos de California (CALeVIP) • Comunidades a cargo
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Sí
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede trabajar con el ISD del Condado, SCE, jurisdicciones locales y socios privados para identificar las prioridades de ubicación de cargadores de vehículos eléctricos en el Corredor LB-ELA y proporcionar asistencia para la redacción de subvenciones en busca de fondos para la infraestructura de ZE en el Corredor. Metro puede apoyar la expansión de las zonas de entrega de ZE en todo el Corredor LB-ELA a través del programa Last Mile Freight de SCAG para camiones y furgonetas de reparto más livianos.
Notas de implementación/orientación	Al seleccionar sitios para instalaciones de carga de ZE, las agencias líderes y los socios deben involucrar de manera proactiva a los residentes, las empresas y los propietarios para comprender las condiciones y los desafíos específicos del sitio.

8.4.2.38.5.2.3 Proyectos de electrificación de autobuses [LB-ELA_0192]

Nombre del programa	Proyectos de electrificación de autobuses
Descripción del programa	Buscar incentivos para acelerar el despliegue de vehículos de transporte público y furgonetas compartidas ZE en el Corredor LB-ELA. Los proyectos podrían incluir la electrificación de autobuses (autobuses de transporte público y autobuses escolares), así como la infraestructura de carga ZE. Proporcionar asistencia técnica y de redacción de subvenciones para definir y desarrollar proyectos potenciales.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente
Vía secundaria del programa	N/A
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	Programa de Electrificación de Autobuses de Metro (flota de autobuses 100% ZE para 2030)
Programas externos existentes	N/A
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	N/A
Posibles fuentes de financiamiento	Medida M
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Sí
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede continuar expandiendo sus propios esfuerzos de electrificación y coordinarse con las jurisdicciones de GCCOG y LB-ELA en los esfuerzos del transporte público relacionados con ZE (por ejemplo, el tranvía ZE en Atlantic a través de Maywood, Bell, Cudahy y South Gate)
Notas de implementación/orientación	Reservar fondos de la Medida M para estudiar la viabilidad de crear un depósito de carga ZE en el área de Gateway Cities para apoyar las necesidades de LB Transit, y Metro , y otras operaciones municipales , especialmente para los centros de transferencia y las áreas pendientes de ser transferidas.

8.4.2.48.5.2.4 Estaciones de Monitoreo de la Calidad del Aire [LB-ELA_0218]

Nombre del programa	Estaciones de Monitoreo de la Calidad del Aire
Descripción del programa	Agregar cuatro nuevas estaciones de monitoreo de la calidad del aire en el Área de Estudio del Corredor LB-ELA. Los sitios se identificarán en cooperación con el SCAQMD.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Vía secundaria del programa	N/A
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	N/A
Programas externos existentes	Programa de Protección del Aire Comunitario de la Junta de Recursos del Aire de California (CARB)/Programa de Monitoreo del Aire Comunitario SCAQMD AB 617
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	- SCAQMD - CARB - Jurisdicciones locales
Posibles fuentes de financiamiento	Subvención para la Reducción de la Contaminación Climática de la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Sí, se refiere a la investigación/mantenimiento de las calles y carreteras públicas y a la mitigación de sus efectos medioambientales
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede asociarse con CARB y SCAQMD para identificar ubicaciones para nuevas estaciones de monitoreo de la calidad del aire a lo largo del Corredor LB-ELA y proporcionar asistencia técnica para la redacción de subvenciones para buscar fondos para estaciones de monitoreo de la calidad del aire a través de varias subvenciones estatales y federales.
Notas de implementación/orientación	N/A

8.4.3 Medio ambiente

8.4.3.18.5.2.5 Programa de Reducción Energética del Corredor LB-ELA / Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero [LB-ELA_0134]

Nombre del programa	Programa de Reducción Energética del Corredor LB-ELA / Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
Descripción del programa	Bajo el Programa de Reducción Energética/Reducción de GEI, se pondrían a disposición fondos para implementar proyectos de reducción de energía, así como de reducción de GEI (Gases de Efecto Invernadero) en áreas afectadas por proyectos de transporte en el Corredor LB-ELA. Este programa sería un elemento importante de cualquier iniciativa de transporte importante que se lleve a cabo en el Corredor LB-ELA. El programa proporcionaría fondos de subsidio para implementar proyectos y actividades educativas destinadas a reducir las emisiones de GEI. Algunos ejemplos de estos proyectos son los proyectos de energía renovable, la generación de energía solar, la iluminación de bajo consumo y la plantación de árboles, entre otros.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	- Programa ZET de la I-710 de Metro - Electrificación de autobuses de Metro
Programas externos existentes	- Programa SoCalREN - Programa de Inversión en Calidad del Aire de SCAQMD (Regla 2202) - Incentivos del Programa de Protección del Aire Comunitario de SCAQMD
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	- SCAQMD - SoCalREN
Posibles fuentes de financiamiento	Subvenciones de la EPA para la reducción de la contaminación climática
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Sí
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede continuar expandiendo sus esfuerzos internos de electrificación de autobuses y su programa de camiones ZE, comprometerse con la eficiencia energética en la entrega de proyectos de Metro (con servicios de consultoría de SoCalREN) y ofrecer colaboración en esfuerzos externos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a través de la transición a energía renovable en todo el condado y la región.
Notas de implementación/orientación	N/A

8.4.3.28.5.2.6 Iniciativa "Ecologización Urbana" del Corredor LB-ELA [LB-ELA_0187]

Nombre del programa	Iniciativa "Ecologización Urbana" del Corredor LB-ELA
Descripción del programa	En el marco de 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 medioambiental. Estos elementos de “ecologización urbana” pueden incluir elementos tales como: provisión de espacios o cinturones verdes; parquecitos; plantación de árboles; huertos comunitarios y granjas comunitarias; plantación tolerante a la sequía; restauración del hábitat y conectividad; proyectos de captación de aguas pluviales, desvío de inundaciones y gestión del agua; remediación de zonas industriales abandonadas; restauración de senderos naturales; e infraestructura verde, entre otros. A través de la Iniciativa de Ecologización Urbana LB-ELA, los proponentes de proyectos también pueden asociarse con otras localidades, organizaciones sin fines de lucro o comunidades para planificar, diseñar e implementar proyectos “ecológicos” que demuestren que brindan beneficios ecosistémicos y de espacios abiertos de acceso público, como la reducción de la isla de calor urbano en el Corredor LB-ELA.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte de la implementación del proyecto LB-ELA
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	N/A
Programas externos existentes	N/A
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	• GCCOG Regional Climate Collaborative • East Yard Communities for Environmental Justice • Communities for a Better Environment • Compton Community Garden • Eastmont Community Center • TreePeople • GrowGood • Friends of the LA River
Posibles fuentes de financiamiento	• Urban Greening Grant Program (Programa de Subvenciones para el Enverdecimiento Urbano) (Agencia de Recursos Naturales de California) • Metro Countywide Urban Greening Grant Program (Programa de Subvenciones para el Enverdecimiento Urbano del Condado de Metro) (en desarrollo)
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente sí: se relaciona con la mejora y el mantenimiento de las calles y carreteras públicas, incluida la mitigación de sus efectos ambientales.

Sugerencia detallada de la vía	Metro puede poner fondos a disposición de las agencias líderes para proyectos LB-ELA para agregar o ampliar elementos ecológicos para maximizar los beneficios ambientales de los proyectos con un enfoque en el transporte. Metro también puede proporcionar apoyo técnico a agencias externas y organizaciones comunitarias que lideran los esfuerzos ecológicos en el Corredor LB-ELA, como jardines comunitarios, plantación y mantenimiento de árboles, y limpieza y restauración del río de Los Ángeles. Finalmente, Metro va a crear un programa de Enverdecimiento Urbano en todo el condado. Este programa fue recomendado en el plan Moving Beyond Sustainability de Metro.²³
Notas de implementación/orientación	N/A

²³ <https://www.metro.net/about/plans/moving-beyond-sustainability/>

8.4.3.38.5.2.7 Arte público/Estética [LB-ELA_0190]

Nombre del programa	Arte público/Estética
Descripción del programa	Iniciativa de política que requeriría que un porcentaje de los fondos de construcción de transporte para grandes proyectos de obras públicas se destine a arte público, paisajismo, elementos de diseño urbano y otras características estéticas para los proyectos.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Tercera vía del programa	Apoyo como parte de la implementación del proyecto LB-ELA
Programas existentes de Metro	Programa de Arte de Metro
Programas externos existentes	Programa de Caltrans Arte del Transporte
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	Coordinador de Arte del Transporte del Distrito de Caltrans
Posibles fuentes de financiamiento	Programa de Arte de Metro
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede continuar trayendo programación artística e instalaciones para las estaciones de Metro y/u otra infraestructura de transporte/transporte público. Metro puede asociarse con Caltrans en su Programa de Arte del Transporte para identificar sitios y oportunidades para que las comunidades locales y las agencias gubernamentales públicas coloquen arte y otros tratamientos estéticos en instalaciones de propiedad estatal y en derechos de paso de propiedad estatal. Metro puede poner fondos a disposición de las agencias líderes para proyectos del LB-ELA para agregar arte, paisajismo u otras mejoras visuales a proyectos con un enfoque en el transporte.
Notas de implementación/orientación	N/A

Fuente: Encuesta SPP, Mapeo SPP

8.4.48.5.3 Estabilización de la viviendas/Uso del suelo

8.4.4.18.5.3.1 Plan y Programa de Implementación Estratégica del Desarrollo Orientado al Tránsito del West Santa Ana Branch (TOD SIP) [LB-ELA_0009]

Nombre del programa	Línea Southeast Gateway TOD SIP
Descripción del programa	El TOD SIP proporciona una visión general y una guía estratégica para que las jurisdicciones locales de la Línea Southeast Gateway la utilicen como recurso a medida que desarrollan e implementan sus propios planes, políticas y estrategias de desarrollo económico y movilidad en las 12 áreas de estaciones de la Línea Southeast Gateway a lo largo de la alineación. Además, en 2019, la Junta Directiva de Metro aprobó un programa de implementación de \$1 millón para financiar a las jurisdicciones de la Línea Southeast Gateway para implementar las recomendaciones de TOD SIP.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del Programa Metro existente
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	Programa de Financiamiento para la Implementación de TOD SIP de Southeast Gateway Line
Programas externos existentes	N/A
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	Jurisdicciones locales
Posibles fuentes de financiamiento	Programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles (AHSC)
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede continuar brindando orientación a las jurisdicciones locales de la línea Southeast Gateway a medida que desarrollan e implementan planes, políticas y estrategias de desarrollo económico y movilidad en las 12 áreas de las estaciones de la línea Southeast Gateway. Metro continuará financiando las actividades de implementación utilizando \$1 millón de fondos de implementación aprobados por la Junta Directiva de Metro en 2019.
Notas de implementación/orientación	N/A

Fuente: Metro LRTP

8.4.4.28.5.3.2 Políticas de Estabilización de la Vivienda [LB-ELA_0135]

Nombre del programa	Políticas de Estabilización de la Vivienda
Descripción del programa	Aplicando un enfoque integrado, trabajar con las ciudades, el Condado de Los Ángeles y las agencias públicas para proponer y aprobar políticas de estabilización comunitaria para apoyar a las comunidades desfavorecidas en el Corredor LB-ELA, mejorar su resiliencia y abordar los determinantes sociales de la salud. Proporcionar asistencia en la redacción de subvenciones para asegurar los fondos necesarios. Las políticas e incentivos para la estabilización de la vivienda incluyen medidas tales como: • Mandatos para la mejora de los procesos: involucrar a la comunidad y formar asociaciones con las organizaciones comunitarias; • Beneficios para la comunidad: establecer un marco, un menú y un sistema de puntuación de desarrollo equitativo para los nuevos proyectos de desarrollo; • Desarrollar fideicomisos de tierras comunitarias/bancos de tierras para nuevas viviendas y/o para apoyar viviendas asequibles; • Creación de riqueza local: fomentar la producción de viviendas asequibles locales para la venta, programas de asistencia para el pago inicial y programas de asistencia para el mantenimiento de viviendas; • Políticas de vivienda inclusiva con o sin la opción de pagar tarifas en lugar de ello; • Fondo Fiduciario de Vivienda para apoyar y aumentar el financiamiento de la producción de viviendas asequibles; • Programas de bonificación por densidad para incentivar la producción de viviendas asequibles y de ingresos mixtos; • Programas de unidades de vivienda accesorias asequibles (ADU) y programas de amnistía de ADU; • Políticas para reducir los costos de la vivienda, como la reducción y desagregación de estacionamientos, técnicas de construcción innovadoras, exenciones de tarifas y simplificación de permisos; • Programas contra el desplazamiento para inquilinos: programas de derechos de inquilinos, incluidas políticas contra el acoso y políticas de desalojo por causa justa, asistencia legal para inquilinos, políticas de vivienda sin pérdida neta para nuevos desarrollos, límites a la demolición y conversión residencial, políticas de derecho al retorno de los inquilinos y programas de preferencia de residentes locales para nuevas viviendas; • Políticas de estabilización de las rentas; • Programas de asistencia para la renta para personas de bajos ingresos y programas de préstamos a bajo interés para el mantenimiento y la mejora de las unidades de alquiler estabilizado; • Programas contra el desplazamiento para propietarios de viviendas: desgravaciones fiscales, préstamos, subvenciones para el mantenimiento y asistencia para ejecuciones hipotecarias; y

	Programa de Renta Básica.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Vía secundaria del programa	N/A
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	N/A
Programas externos existentes	- Fondo Fiduciario de Vivienda del GCCOG - Asistencia Legal para Inquilinos de GCCOG
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	- GCCOG - Jurisdicciones locales - Fair Housing Foundation - BASTA Long Beach - Legal Aid Foundation of Los Angeles
Posibles fuentes de financiamiento	- Fondo Fiduciario de Vivienda del GCCOG - Programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles (AHSC)
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede colaborar con GCCOG para identificar oportunidades de viviendas asequibles orientadas al transporte público en el Corredor LB-ELA a través del Fondo Fiduciario de Vivienda. Metro puede apoyar los programas existentes de asistencia a los inquilinos a través de las jurisdicciones locales, GCCOG y CBO. Metro puede proporcionar asistencia técnica a las jurisdicciones locales que buscan estudiar y desarrollar políticas de estabilización de vivienda a nivel local, particularmente relacionadas con el desarrollo orientado al transporte público.
Notas de implementación/orientación	N/A

Fuente: Comité Ad Hoc del COG, Encuesta SPP, Mapeo SPP

8.4.4.38.5.3.3 Comunidades orientadas al transporte público / Uso del terreno [LB-ELA_0193]

Nombre del programa	Comunidades orientadas al transporte público (TOC) / Uso del terreno
Descripción del programa	Trabajar con las jurisdicciones locales (ciudades, Condado de Los Ángeles) para aplicar las mejores prácticas y pautas de diseño para fomentar el desarrollo orientado al transporte público cerca de las estaciones de tren y las rutas de autobús muy utilizadas en el Corredor LB-ELA. Proporcionar recursos técnicos tales como asistencia para la redacción de subvenciones y asistencia técnica para el desarrollo comunitario y la planificación del uso del suelo. Ayudar a las jurisdicciones locales en coordinación con los propietarios y constructores para garantizar una construcción segura y fortalecer las conexiones con el transporte público.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente
Vía secundaria del programa	N/A
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	• Política y Plan de Implementación de TOC de Metro • Programas de TOC de Metro (primera/última milla, desarrollo conjunto, diseño de todo el sistema, desarrollo económico y planificación de apoyo al transporte)
Programas externos existentes	N/A
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	• Jurisdicciones locales
Posibles fuentes de financiamiento	• Programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles (AHSC)
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede promulgar el Plan de Implementación de TOC, que incluye proporcionar asistencia para la redacción de subvenciones y asistencia técnica para el desarrollo comunitario y la planificación del uso del suelo. Metro puede coordinar con las jurisdicciones locales para planificar mejor las viviendas cerca de las estaciones de tren y las rutas de autobús más utilizadas a lo largo del Corredor LB-ELA. Metro también puede colaborar con organizaciones y constructores de vivienda asequible para promover el desarrollo en áreas de TOC a través de incentivos.
Notas de implementación/orientación	Metro ya tiene una política de TOC para apoyar a las jurisdicciones en las iniciativas de TOC.

Fuente: Metro, Mapeo SPP

8.4.4.48.5.3.4 Programas para personas sin hogar [LB-ELA_0194]

Nombre del programa	Programas para personas sin hogar
Descripción del programa	Apoyar las iniciativas para personas sin hogar en el Corredor LB-ELA, y apoyar los esfuerzos y recomendaciones que han surgido del Comité Consultivo para Personas sin Hogar de Metro, re-imaginar las Iniciativas de seguridad pública y otras iniciativas y estudios del Condado para abordar la indigencia en y alrededor del sistema de transporte, incluidas las disposiciones para: mejorar la experiencia del cliente; mantener un sistema seguro y protegido; y conectar a las personas sin hogar en el sistema de transporte con servicios y recursos.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente.
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un programa de agencias externas.
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	- Programa piloto de Extensión Comunitaria para Personas sin Hogar de Metro - Programa Metro Room to Work
Programas externos existentes	Asociación de GCCOG/LA Care Enhanced Care Management
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	- Local Jurisdictions - GCCOG - LA Care - East LA Women’s Center - Fair Opportunity for Change - Forgotten Children, Inc. - Jordan’s Disciples Community Service - Kingdom Causes Bellflower - Restoration Diversion Services - Salvation Army
Posibles fuentes de financiamiento	- Medida H - Subvenciones de Vivienda, Asistencia y Prevención para Personas sin Hogar (HHAP) de California
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no

Sugerencia detallada de la vía	Metro puede apoyar los esfuerzos existentes del Equipo de Extensión Comunitaria para Personas sin Hogar de Metro (MHOT) para conectar a las personas sin hogar con los servicios; evaluar las estadísticas de rendimiento y las necesidades de MHOT en las rutas ferroviarias y de autobús, y las estaciones de transporte público asociadas en todo el corredor LB-ELA; y coordinar con los proveedores de servicios para personas sin hogar en el Corredor LB-ELA para garantizar que las asociaciones de MHOT en el Corredor sean efectivas y estén actualizadas. Metro puede asociarse con otras agencias de transporte en el Corredor LB-ELA para ampliar los servicios y coordinar entre los sistemas. Metro puede apoyar su programa existente Room to Work e identificar oportunidades de reclutamiento en el Corredor LB-ELA.
Notas de implementación/orientación	N/A

8.4.58.5.4 Creación de Empleo/Oportunidades de Trabajo

8.4.5.18.5.4.1 Políticas de Estabilización Económica [LB-ELA_0186]

Nombre del programa	Políticas de estabilización económica
Descripción del programa	Trabajar con las ciudades, el Condado de Los Ángeles y las agencias públicas para proponer y aprobar políticas de estabilización comunitaria para apoyar a las comunidades desfavorecidas en el Corredor LB-ELA. Proporcionar asistencia en la redacción de subvenciones para asegurar los fondos necesarios. Las políticas e incentivos de estabilización económica incluyen medidas tales como: • Mandatos para la mejora de los procesos: involucrar a la comunidad y formar asociaciones con las organizaciones comunitarias; • Programas de empoderamiento financiero de la comunidad: acuerdos de contratación local, educación y desarrollo de la fuerza laboral, programas de mejora crediticia; • Apoyo a las empresas de propiedad local: fondo para la interrupción de pequeñas empresas y fondos de préstamos durante la construcción, guía de servicios de apoyo para las empresas, zonificación para fomentar a las pequeñas empresas y programas de arrendamiento con opción a compra para empresas y viviendas; y • Identificar, proteger y fomentar el legado y las empresas culturalmente significativas, así como los hitos históricos y culturales; y exigir la inclusión de espacios artísticos y culturales en los nuevos desarrollos.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	• Fondo de Interrupción del Negocio de Metro
Programas externos existentes	• Programa de Apoyo Empresarial de la Corporación de Desarrollo Económico del Condado de Los Ángeles (LAEDC) • Programa de Subvenciones para Negocios Patrimoniales de LA Conservancy • Programa de Negocios Patrimoniales de la Ciudad de Los Ángeles • Programa de Negocios Patrimoniales de Long Beach • BREATHE Condado de LA • Educación y divulgación de la Ordenanza de Protección de Inquilinos Comerciales del Condado de Los Ángeles
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	• LAEDC • Cambodian Association of America • United Cambodian Community • LA Conservancy • Long Beach Heritage • Departamento de Desarrollo de la Fuerza Laboral, Envejecimiento y Servicios Comunitarios del Condado de Los Ángeles (WDACS); Oficina de Pequeñas Empresas

Posibles fuentes de financiamiento	• Subvenciones en bloque para el desarrollo comunitario • Consejo de Crecimiento Estratégico • California Endowment • Liberty Hill Foundation • The Kresge Foundation
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede proporcionar asistencia técnica a las jurisdicciones locales para la planificación y estudios de políticas para promulgar políticas de estabilización económica. Metro también puede apoyar a GCCOG y otras organizaciones que brindan apoyo empresarial (asistencia técnica, micro préstamos, educación) y programas para empresas patrimoniales liderados por la ciudad (por ejemplo, Long Beach, Los Ángeles) que tienen como objetivo preservar los negocios de larga duración que enfrentan la presión del desplazamiento. Metro puede apoyar los esfuerzos de divulgación de WDACS del condado de Los Ángeles relacionados con la Ordenanza de Protección de Inquilinos Comerciales.
Notas de implementación/orientación	N/A

8.4.5.28.5.4.2 Programas de contratación selectiva [LB-ELA_0195]

Nombre del programa	Programas de contratación selectiva
Descripción del programa	Apoyar el desarrollo de programas de contratación locales y específicos para aumentar la proporción de dólares públicos que se dedican a la creación de empleos locales para los residentes de la comunidad en el Área de Estudio LB-ELA. Incluir medidas como el establecimiento de Acuerdos Laborales de Proyecto que especifiquen objetivos de contratación locales y específicos para proyectos de construcción específicos, así como requisitos de contratación de primera fuente. Colaborar con las jurisdicciones locales y las agencias públicas para alinear las políticas, los umbrales y los requisitos de contratación locales y específicos.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un Programa de Agencias Externas
Tercera vía del programa	Apoyo como parte de la implementación del proyecto LB-ELA
Programas existentes de Metro	• Acuerdo Laboral del Proyecto Metro/Política de Carreras en la Construcción
Programas externos existentes	• Programa de Contratación Local y Específica de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	• Jurisdicciones locales
Posibles fuentes de financiamiento	• Por determinar
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	Probablemente no
Sugerencia detallada de la vía	Metro y el Departamento de Agua y Energía del Condado de Los Ángeles ya cuentan con programas locales de contratación selectiva. Metro puede colaborar con otras jurisdicciones/agencias locales para vincular las políticas de contratación existentes a los proyectos del Programa de Mejoras de Capital (CIP), o enfocarse en la contratación para tipos específicos de trabajos, como empleos “ecológicos”. Metro también puede apoyar iniciativas existentes que incluyen oportunidades de desarrollo de la fuerza laboral y contratación local establecidas y acuerdos laborales de proyectos.
Notas de implementación/orientación	Durante el proceso de implementación se deben implementar políticas de contratación específicas para garantizar que los residentes se benefician de los proyectos a medida que se desarrollan/construyen. Indicador CIC: Sugerencia de la comunidad para establecer el requisito de duración mínima de residencia que los trabajadores deben cumplir para calificar para los beneficios de contratación local.

8.4.5.38.5.4.3 Iniciativas de empleo/contratación [LB-ELA_0196]

Nombre del programa	Iniciativas de empleo/contratación
Descripción del programa	Asociarse con agencias públicas, grandes empleadores y empresas locales para llevar a cabo campañas de contratación en ubicaciones en el Corredor LB-ELA (tanto virtuales como en persona). Esta iniciativa también incluiría ferias de empleo y talleres en instalaciones y colegios comunitarios para proporcionar información a los residentes locales sobre oportunidades de trabajo y recursos para hacer networking. Llevar a cabo campañas promocionales para dar a conocer activamente estos eventos en las comunidades del Corredor LB-ELA.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente.
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte de un programa de agencias externas.
Tercera vía del programa	N/A
Programas existentes de Metro	• Programa Metro Workforce Initiative Now (WIN-LA) • Programa de Metro Room to Work • Programa de pasantías y aprendices de nivel inicial de Metro • Iniciativa Metro E3 (Exponer – Educar – Emplear) y Escuela de Transporte • Programa de la Academia de Carreras en el Transporte de Metro (TCAP)
Programas externos existentes	• Programas de Desarrollo de la Fuerza Laboral de GCCOG • Programa de Contratación Local y Específica de Obras Públicas del Condado de Los Ángeles
Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	• GCCOG • CALSTART • Easterseals • GrowGood • ICAN California Abilities Network • Mexican American Opportunity Foundation • Project Return Peer Support – La Casita de Apoyo • Restoration Diversion Services • Soledad Enrichment Action • The Arc Southeast Los Angeles County • Veterans Stand Together
Posibles fuentes de financiamiento	• Programas de Desarrollo de la Fuerza Laboral de Metro • Programas de Desarrollo de la Fuerza Laboral de GCCOG
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	No

Sugerencia detallada de la vía	Metro puede apoyar la implementación local de sus propias iniciativas de empleo/contratación como WIN-LA, Room to Work, E3 y TCAP en las comunidades del Corredor LB-ELA. Metro puede asociarse con GCCOG para apoyar los programas existentes de empleo/contratación en asociación con instituciones educativas locales y sindicatos. Metro puede involucrar a una variedad de organizaciones locales sin fines de lucro que brindan servicios de colocación laboral para garantizar que los participantes estén al tanto de las oportunidades de empleo relacionadas con el Plan de Inversión LB-ELA y en todo el Corredor.
Notas de implementación/orientación	N/A

8.4.5.48.5.4.4 Programas de formación profesional [LB-ELA_0197]

Nombre del programa	Programas de formación profesional
Descripción del programa	Asociarse con agencias públicas, empleadores del sector privado, colegios comunitarios, organizaciones laborales y organizaciones sin fines de lucro para expandir los programas de formación profesional y educativos para los residentes de la comunidad en el Corredor LB-ELA. Los ejemplos podrían incluir capacitación para mecánicos que trabajan para pequeñas empresas que dan servicio a los vehículos ZE. Estos programas brindarían oportunidades para establecer una trayectoria profesional para trabajar en sectores económicos clave y ascender en el escalafón, centrándose en el desarrollo de la fuerza laboral y la capacitación en habilidades laborales.
Vía primaria del programa	Apoyo como parte de un programa de agencias externas.
Vía secundaria del programa	Apoyo como parte del programa de Metro existente.
Tercera vía del programa	Apoyo como parte de la implementación del proyecto LB-ELA.
Programas existentes de Metro	• Programa WIN-LA de Metro • Programa Room to Work de Metro • Programa de pasantías y aprendices de nivel inicial de Metro • Iniciativa de Metro E3 (Exponer – Educar – Emplear) y Escuela de Transporte • Metro TCAP
Programas externos existentes	• Subvención de la Asociación de Capacitación en Carreteras Secundarias del Puerto de Los Ángeles

Socios potenciales (pueden incluir, entre otros)	• GCCOG • CALSTART • IBEW Training Center • Carpenters Union Training Center • Slawson Southeast Occupational Center • Assistance League of Long Beach • Empower Unlimited • Driving Hope • Grass Roots Community Network • Soledad Enrichment Action • EXP The Opportunity Engine • Uneath and Empower Communities • YWCA • EntreNous • Pacific Gateway • Long Beach City College • CSU Long Beach
Posibles fuentes de financiamiento	• Subvenciones de High Road Training Partnership (H RTP) • Programas de Desarrollo de la Fuerza Laboral de Metro • Programas de Desarrollo de la Fuerza Laboral de GCCOG
Elegibilidad para el financiamiento de la medida R/M	No
Sugerencia detallada de la vía	Metro puede asociarse con agencias públicas, empleadores del sector privado, colegios comunitarios, organizaciones laborales y organizaciones sin fines de lucro para expandir los programas de formación profesional y educativos para los residentes de la comunidad en el Corredor LB-ELA. Los ejemplos podrían incluir capacitación para mecánicos que trabajan para pequeñas empresas que dan servicio a los vehículos ZE. Estos programas brindarían oportunidades para establecer una trayectoria profesional para trabajar en sectores económicos clave y ascender en el escalafón, centrándose en el desarrollo de la fuerza laboral y la capacitación de habilidades laborales.
Notas de implementación/orientación	Idealmente, los programas de formación profesional deberían enfocarse en la creación de una fuerza laboral calificada que probablemente se beneficie de los proyectos CIP.

8-58.6 Programas modales y Fondo START-UP

Además de identificar proyectos y programas para el financiamiento inicial, el Plan de Inversión también mira hacia el futuro del Corredor LB-ELA mediante la planificación, el desarrollo, la identificación y el perfeccionamiento de proyectos, programas e iniciativas estratégicas que promoverán la Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor en los años futuros. [Los Programas Modales y el Fondo START-UP permitirán que el Plan de Inversión sea un documento flexible, dinámico y vivo que aborde las prioridades y necesidades futuras a medida que evolucionan.](#)

El Plan de Inversión se basa en un proceso intensivo y con la participación de la comunidad, que determinó que se necesita un trabajo de planificación adicional para identificar proyectos/programas emergentes que se alineen bien con la Visión, Metas y Principios Directivos adoptados. Varias ciudades, en particular aquellas que no cuentan con proyectos listos para su implementación para ser considerados para la inversión, también necesitan asistencia técnica [\(a través del Fondo START-UP\)](#) para apoyar este trabajo en sus respectivas EFC y garantizar inversiones equitativas en todo el Corredor. Los Proyectos y Programas del Plan de Inversión también se muestran por ubicación y área de enfoque de las metas en el Anexo [8-AX](#). Los Programas Modales servirán como el mecanismo por el cual estas actividades de planificación y desarrollo en curso conduzcan a la implementación después de la adopción del Plan de Inversión.

El Plan de Inversión incluye cinco Programas Modales, además del [Fondo Catalizador de Programas Comunitarios](#) ~~los Programas Comunitarios~~ descritos en la Sección 8-60, incluyendo: transporte activo, carreteras principales/calles completas, seguridad en autopistas y mejoras en los pasos a desnivel, movimiento de bienes y transporte público.²⁴ Metro, sus socios y las partes interesadas relevantes deberán colaborar para avanzar en los proyectos de los Programas Modales hacia su implementación, promoviendo la Metas del Plan de Inversión. ~~Los Programas Modales permitirán que el Plan de Inversión sea un documento dinámico y vivo que sea flexible para abordar las prioridades y necesidades futuras a medida que evolucionen.~~ Los elementos del Plan de Inversión que se incluirán en los Programas Modales incluyen los siguientes:

- proyectos de nivel 1 a corto plazo no seleccionados para recibir financiamiento inmediato;
- proyectos de nivel 1 a largo plazo que requieren un desarrollo adicional para estar listos para su implementación;
- proyectos de Nivel 2 que necesitarán desarrollo y refinamiento adicionales para estar más alineados con la Visión, Metas y Principios Directivos del Plan de Inversión para ser considerados para su implementación en el futuro;

²⁴ Los programas comunitarios se pueden encontrar en [la página X la sección anterior de este documento.](#)

- planificación equitativa de proyectos para identificar brechas de equidad, brindar asistencia técnica [\(a través del Fondo START-UP\)](#) a las comunidades de menores recursos y desarrollar proyectos para su implementación futura; y
- programas piloto, iniciativas estratégicas y estudios de planificación.

El Plan de Inversión reservará fondos en cada Programa Modal para llevar a cabo estas actividades de planificación y desarrollo e implementar algunos proyectos que se desarrollen a partir de estas actividades. Esto incluye algunos proyectos que obtuvieron una alta calificación en el proceso de evaluación, pero que se identificó que no estaban listos para recibir [financiamiento-inversión](#) inicial en el marco del plan. Además, los fondos del Programa Modal se pueden utilizar para avanzar en otros proyectos ~~que están~~ parcialmente financiados ~~pero que tienen con~~ una ligera brecha de financiamiento o los presentados por Metro y sus socios para solicitudes de subvenciones que no recibieron fondos externos. En las siguientes secciones se describen los cinco Programas Modales y los fondos del Plan de Inversión reservados para llevar a cabo [los objetivos de planificación, desarrollo e implementación de cada programa](#). ~~la planificación, el desarrollo y la implementación de las metas de cada programa.~~

Fondo START-UP

[La función del Plan de Inversión es distribuir y aprovechar estratégicamente fondos que permitirán a las diversas jurisdicciones del Corredor desarrollar e implementar sus propios proyectos existentes. Si bien el proceso de evaluación empleó una lente de equidad distributiva para priorizar los proyectos que tienen más probabilidades de beneficiar a las comunidades más necesitadas, la distribución de las propuestas de proyectos recibidas y los niveles de desarrollo/preparación de los proyectos reflejan disparidades en la capacidad municipal y la inversión histórica. Los conceptos de proyecto recopilados a partir de los aportes de la comunidad se incluyen en el Plan, pero generalmente requerirán procesos de planificación de principio a fin y requerirán que los municipios se ocupen del desarrollo técnico y la implementación. Como las ciudades y vecindarios que han enfrentado una subinversión histórica a menudo tienen menos financiamiento y menos personal técnico para planificar, desarrollar, financiar e implementar proyectos de capital, estas áreas pueden estar representadas de forma deficiente en la lista completa de proyectos del Plan de Inversión, y mucho menos en las recomendaciones para la inversión inicial.](#)

[Para abordar este problema, Metro está creando un Fondo START-UP \(“Asistencia Técnica Estratégica para el Transporte Reparativo que Eleve a la Gente”\) que brinda asistencia técnica específica para apoyar a las comunidades con las mayores necesidades, en relación con sus recursos técnicos y su capacidad para el desarrollo de proyectos y implementación. El Fondo START-UP ayudará a las comunidades a desarrollar conceptos de proyectos para la elegibilidad para subvenciones y ayudará a las comunidades a participar en la implementación de los programas del Plan de Inversión que son para todo el corredor \(por ejemplo, “funciones para calmar el tráfico”, “cierre de brechas peatonales” y varios del Fondo Catalizador de Programas Comunitarios\). El Fondo START-UP no estará vinculado explícitamente a determinados municipios o comunidades geográficas, pero se priorizará la asistencia para ciudades o barrios:](#)

- [Sin ningún proyecto presentado formalmente para el Plan de Inversión.](#)
- [Con proyectos en fase conceptual o de desarrollo solamente en el Plan de Inversión.](#)
- [Con altas concentraciones de Comunidades de Enfoque de Equidad \(EFC\).](#)
- [Que enfrentan los mayores impactos acumulativos identificados en la investigación de las condiciones existentes.](#)

8.5.1 Transporte activo

La categoría del Programa Modal de Transporte Activo consiste en proyectos y programas que apoyan el movimiento seguro de los viajeros utilizando métodos de viaje impulsados por los humanos, como caminar, andar en bicicleta o rodar, para ir de un lugar a otro. El compromiso de Metro con el avance del Transporte Activo se refleja en su Plan Estratégico de Transporte Activo 2023.²⁵ que reafirma el papel proactivo de la agencia en la planificación del transporte activo en todo el condado; y establece propuestas para ciclovías regionales, distritos peatonales y áreas de mejora de primera y última milla alrededor de las estaciones de transporte público. La inversión en transporte activo se resume en la [Tabla 8-23](#).

Tabla 8-23. Resumen de la inversión en transporte activo

Inversión total del Plan de Inversión	\$90-100 millones
Inversión potencial aprovechada	\$150-200 millones
Proyectos/Programas recomendados para la inversión inicial	\$33-44 millones
Desarrollo	\$500,000
Pre-Implementación	\$4.5 millones
Implementación	\$28-39 millones
Programa Modal	\$55.7 millones
Desarrollo/Asistencia Técnica de EFCFondo START-UP	\$5.711.5 millones
Pre-Implementación	\$2.83.0 millones
Implementación	\$48.5-1.2 millones

El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA financiará varios proyectos y programas de transporte activo a través de inversiones iniciales (descritas en las Inversiones iniciales:

²⁵ Se puede acceder al documento aquí <https://www.metro.net/projects/active-transportation-strategic-plan-atsp/>

Proyectos/Programas recomendados para el financiamiento inicial, página ~~XX8-6~~) y el desarrollo de proyectos futuros a través del Programa Modal de Transporte Activo. El Plan de Inversión asigna ~~\$90~~ 100 millones en inversión total en Transporte Activo, incluyendo ~~\$33-44~~ millones en fondos iniciales recomendados y \$57 millones adicionales para el Programa Modal de Transporte Activo. Muchos programas de Transporte Activo de alta puntuación son programas regionales o de todo el corredor que se enfocan en implementar proyectos de seguridad para ciclistas y peatones a partir de planes de transporte activo existentes, incluido el Plan Estratégico de Transporte Activo 2023 de Metro. Aunque se recomienda el financiamiento inicial de varios proyectos seleccionados de estos programas, estos planes incluyen muchos otros proyectos que requieren un mayor desarrollo y priorización. Otros elementos del programa de Transporte Activo incluyen la ecologización y otras características de sostenibilidad, mejoras de seguridad personal y otros elementos para mejorar la experiencia del usuario y la calidad de vida dentro del Corredor LB-ELA.

El Programa Modal de Transporte Activo apoyará la planificación y el desarrollo de futuros proyectos de seguridad para ciclistas y peatones, avanzará los proyectos hacia la implementación y financiará la implementación de proyectos futuros. Este enfoque incluye proporcionar asistencia técnica (Fondo START-UP) y recursos equitativos para la planificación de proyectos para ayudar a las jurisdicciones y comunidades con menor capacidad y recursos a desarrollar conceptos y estrategias de proyectos para su implementación futura. Al priorizar a estas comunidades para el financiamiento para el desarrollo dentro del Programa Modal, el Plan de Inversión tiene como objetivo ayudar a cerrar las brechas en capacidad y recursos que históricamente han contribuido a las desigualdades espaciales en la distribución de la inversión y dentro de la lista de proyectos iniciales listos para su implementación recomendados en el Plan de Inversión. De los casi \$5~~67~~ millones disponibles en el Programa Modal de Transporte Activo, el ~~10 por ciento~~ 20% (\$~~5.711.5~~ millones) se reservará para el desarrollo equitativo de la planificación del proyecto y la asistencia técnica (Fondo START-UP).

8.5.1.18.6.1.1 Proyecto y programas de transporte activo recomendados para la inversión inicial

Como se describió anteriormente en este capítulo, el Plan de Inversión incluye ~~\$33-44~~ millones para inversiones iniciales en Transporte Activo, incluidos distintos proyectos en la lista de MSPP que obtuvieron una calificación alta y están más listos para su implementación. Además de esos proyectos, hay importantes documentos de planificación, como el recientemente actualizado Plan Estratégico de Transporte Activo de Metro²⁶ y el Plan Maestro de Bicicletas de Long Beach,²⁷ que establecen los corredores de Transporte Activo de importancia regional en el Corredor LB-ELA. Debido a que muchos de los proyectos de Transporte Activo de Nivel 1 en el MSPP original recibieron fondos en 2023 del Programa de Transporte Activo de California, se resaltaron proyectos adicionales en el MSPP para su inclusión en las recomendaciones de financiamiento iniciales. La inversión en financiamiento de Transporte Activo se basa en:

²⁶ <https://www.metro.net/projects/active-transportation-strategic-plan-atsp/>

²⁷ <https://www.longbeach.gov/lbcd/planning/advance/general-plan/mobility/bicycle/>

- proporcionar fondos para proyectos que recibieron subvenciones estatales del Programa de Transporte Activo pero que aún tienen una brecha parcial de financiamiento;
- proporcionar fondos para proyectos que se priorizan en el Plan Estratégico de Transporte Activo de Metro, especialmente [ciclovías y pistas para bicicletas que aquellos](#) que cierran brechas en la red regional de Transporte Activo y aquellos que brindan acceso a las áreas de EFC; y
- Proporcionar fondos para avanzar en distintos proyectos que necesitan apoyo para su implementación.

8.5.1.28.6.1.2 Programa Modal de Transporte Activo

Los proyectos y programas enumerados en la [Tabla 8-3](#) [Tabla 8-4](#) no están incluidos en las recomendaciones de inversión inicial (o solo están parcialmente financiados). Metro, sus socios y las partes interesadas relevantes refinarán, desarrollarán y potencialmente empaquetarán (si corresponde) estos proyectos y programas para prepararlos para su implementación a través del Programa Modal de Transporte Activo.

Tabla 8-34. Programa Modal de Transporte Activo

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0212*	Mejoras en el transporte activo de Tweedy Bl	South Gate	1	Implementación
LB-ELA_0213*	West Santa Ana Branch [WSAB] Proyecto de seguridad y acceso para bicicletas “Primera-última milla” de la estación de tren ligero	Múltiples jurisdicciones	1	Implementación
LB-ELA_0211*	Ciudad de Long Beach Conexiones peatonales y ciclistas de Centro de la Ciudad	Long Beach	1	Implementación
LB-ELA_0206*	Mejoras para peatones y bicicletas de la ciudad de Bell Gardens	Bell Gardens	1	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0201	Mejoras y elementos de seguridad para peatones y ciclistas	Toda el Área de Estudio	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0214	Iniciativa de habitabilidad I-710	Múltiples jurisdicciones	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0163	Proyectos de cierre de huecos para bicicletas en el corredor LB-ELA	Múltiples jurisdicciones	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0162	Carriles de bicicleta de 8 a 80 de la ciudad de Long Beach	Long Beach	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0204	Proyectos de cierre de brechas peatonales	Toda el Área de Estudio	1	Desarrollo/ Implementación

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0200	Programas de bicicletas compartidas y servicios para bicicletas	Toda el Área de Estudio	1	Implementación
LB-ELA_0102	Mejoras del plan maestro para peatones y ciclistas	Maywood	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0170*	Rutas seguras de Huntington Park para personas mayores y estudiantes	Huntington Park	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0076	Instalaciones para peatones y bicicletas	Commerce	2	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0220	Proyecto piloto de micromovilidad	Múltiples jurisdicciones	2	Implementación
LB-ELA_0094	Paso elevado del puente peatonal de Hill St	Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0066	Proyecto Randolph de bicicletas y peatones	Bell	2	Implementación
LB-ELA_0055	I-710 Carril de bicicleta del Río LA (Western Levee Path)*	Múltiples jurisdicciones	2	Pre-implementación
LB-ELA_0007	Camino del Río LA – Centro de Los Angeles	Maywood to Elysian Valley	2	Pre-implementación
LB-ELA_0070	Puente peatonal	Bell Gardens	2	Pre-implementación
~~LB-ELA_0139~~	~~Paso elevado para peatones y bicicletas de Humphreys Av~~	~~East LA~~	~~2~~	~~Implementación~~
LB-ELA_0208*	Proyecto de Accesibilidad Peatonal de Salt Lake Av	Cudahy	2	Implementación
LB-ELA_0207	Mejoras en la seguridad de la comunidad de la ciudad de Carson	Carson	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0159	Proyecto de conector peatonal de Southern Av	South Gate	2	Implementación
LB-ELA_0128	Proyecto de instalaciones para bicicletas y peatones en Randolph St	Maywood	2	Pre-implementación
LB-ELA_0138	Paso elevado para peatones y bicicletas de Spring Av	Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0158	Proyecto de cierre de la brecha peatonal de Del Amo	Ranch Dominguez/Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0199	Programas de trabajo a distancia	Toda el Área de Estudio	2	Desarrollo
LB-ELA_0114	Camino peatonal de Walnut	Signal Hill	2	Pre-implementación
LB-ELA_0095	Mejoras en los cruces de peatones	Lynwood	2	Desarrollo/ Pre-implementación

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0216	Programa de Seguridad y Educación para Ciclistas (BEST)	Toda el Área de Estudio	2	Implementación
LB-ELA_0198	Programas de vehículos compartidos	Toda el Área de Estudio	2	Implementación
LB-ELA_0090	Luces intermitentes rápidas rectangulares en pasos de peatones	Long Beach	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0082	Paso de peatones mejorado (Rives Av y Adwen St.)	Downey	2	Implementación
LB-ELA_0210	Proyecto de Mejora de Rotondas de Vía Verde	Downey	2	Implementación
N/A – Nuevo	Calles seguras de Wilmington: un enfoque que prioriza a las personas	Los Angeles	N/A - Nuevo	
N/A – Nuevo	Implementación del Plan Peatonal de Walnut Park	Walnut Park	N/A - Nuevo	
N/A – Nuevo	Camino de uso múltiple de servidumbre de servicios públicos de West Paramount Fase I	Paramount	N/A - Nuevo	
N/A – Nuevo	Plan Maestro de Bicicletas de la Ciudad de Carson	Carson	N/A - Nuevo	
N/A – Nuevo	Hamilton Loop**	Long Beach	NA/ Nuevo	
N/A – Nuevo	Puente Peatonal Conector Sur	South Gate		
N/A – Nuevo	Cruce elevado del conector de SELA Bridge Park	Lynwood		
N/A – Nuevo	Ciclovía de Compton Boulevard ***	Compton	NA/ Nuevo	
N/A – Nuevo	Ciclovía de Terminal Island a Río Hondo ***	Múltiples jurisdicciones	NA/ Nuevo	

Notas:

*El proyecto se financia principalmente a través del programa estatal ATP

**El proyecto recibió financiamiento para la planificación a través de la reciente Subvención Reconnecting Communities & Neighborhoods.

*** Se solicitó que se agregaran a la lista los tres conceptos de ciclovías del corredor I-710. Uno de los proyectos ya estaba en la lista (LB-ELA 0055)²⁸

Los proyectos que se consideran totalmente financiados fueron eliminados de la lista (véase el Anexo ~~XX8-A~~)

Los nuevos proyectos no han sido evaluados. Pueden ser elegibles para recibir financiamiento de programas modales futuros siempre que se alineen con la Visión y las Metas del Corredor.

²⁸ <https://www.metro.net/projects/710bikepath/>

8.5.2 Carreteras principales/ Calles completas

La categoría modal de Carreteras principales/Calles completas incluye proyectos importantes de corredores multijurisdiccionales, tratamientos puntuales a pequeña escala y mejoras en las intersecciones. Las carreteras principales son la principal red de transporte para los viajes locales a lo largo del Corredor LB-ELA para el tráfico vehicular, los movimiento de bienes, transporte público y transporte activo. Las carreteras principales/calles completas también funcionan como una alternativa a la autopista I-710 para viajes regionales y de larga distancia en vehículos y camiones de carga, especialmente cuando la I-710 está congestionada debido a colisiones, retrasos, mantenimiento y otros impactos en la operación de la autopista. La inversión en carreteras principales/calles completas se resume en la [Tabla 8-4](#) [Tabla 8-5](#).

Tabla 8-45. Resumen de la inversión en carreteras principales/calles completas

Inversión total del Plan de Inversión	\$188 millones
Inversión potencial aprovechada	De \$900 millones a \$1,000 millones
Proyectos/Programas recomendados para la inversión inicial	\$~~116~~ 1.2 a 1.8 millones
Desarrollo	\$0
Pre-Implementación	\$10 millones
Implementación	\$106 millones
Programa Modal	\$~~72~~ 1 millones
Desarrollo/Asistencia Técnica EFCFondo START-UP	\$~~14.57~~ millones
Pre-Implementación	\$4 millones
Implementación	\$~~53.66~~ 1 millones

El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA financiará varios proyectos y programas prioritarios de carreteras principales/calles completas a través de inversiones iniciales (descritas en Inversiones iniciales: Proyectos/Programas recomendados para financiamiento inicial, página ~~XX~~8-6), así como el desarrollo de proyectos futuros a través del Programa Modal de Carreteras Principales/Calles Completas. El Plan de Inversión incluye \$188 millones en inversión total para carreteras principales/calles completas, incluyendo \$116 millones en recomendaciones de financiamiento inicial y \$72 millones adicionales para el Programa Modal de Carreteras Principales/Calles Completas. El Programa Modal de Carreteras Principales/Calles Completas apoyará el desarrollo e implementación de proyectos futuros que cumplan con la Visión y Metas del Plan de Inversión. Los tipos de inversiones incluyen los siguientes:

- **Seguridad en las carreteras principales:** Las futuras inversiones en las carreteras principales tendrán como objetivo mejorar la seguridad vial en las carreteras principales, especialmente en

las intersecciones con altas tasas de colisiones de tráfico y conflictos entre camiones/vehículos o camiones/peatones/bicicletas.

- **Sincronización y operaciones de señales:** La inversión futura se centrará en la actualización de las señales de tráfico, la detección de video y la coordinación de la sincronización de las señales de tráfico para mejorar la eficiencia de las carreteras principales.
- **Tecnología:** Además de las operaciones de tráfico, el Plan de Inversión invertirá en tecnología para mejorar la seguridad y facilitar la transición hacia vehículos autónomos conectados y con menos emisiones.
- **Calles completas y mejoras generales en las carreteras principales:** Las mejoras generales en las carreteras principales/calles completas mejorarán las carreteras para mejorar los viajes en todos los modos, incluido el tráfico vehicular y el transporte activo.
- **Mejoras en los puentes y pasos elevados de las carreteras principales:** Muchas carreteras principales proporcionan conexiones con la I-710 y otras autopistas. Las mejoras en los pasos a desnivel se describen en la sección Seguridad en las autopistas y mejoras en los pasos a desnivel; sin embargo, las mejoras independientes centradas en los puentes de las carreteras principales se financiarán a través del Programa Modal de Carreteras Principales/Calles Completas.

El Programa Modal de Carreteras Principales también incluye fondos para la provisión de asistencia técnica ([Fondo START-UP](#)) y recursos equitativos para la planificación de proyectos para ayudar a las jurisdicciones y comunidades de menor capacidad y recursos a desarrollar conceptos y estrategias de proyectos para su implementación futura. Al priorizar a estas comunidades para el financiamiento para el desarrollo dentro del Programa Modal, el Plan de Inversión tiene como objetivo ayudar a cerrar las brechas en capacidad y recursos que han contribuido a las desigualdades espaciales históricas en la distribución de la inversión, y en la lista de proyectos listos para la implementación presentados en el Plan de Inversión. De los \$72 millones disponibles en el Programa Modal de Carreteras Principales, aproximadamente el ~~10 por ciento~~ **20%** (\$~~7.2~~**14.5** millones) se reservará para el desarrollo equitativo de la planificación del proyecto y la asistencia técnica ([Fondo START-UP](#)).

8.5.2.18.6.1.3 Proyectos y programas de carreteras principales/calles completas recomendados para la inversión inicial

Como se describió anteriormente en este capítulo, el Plan de Inversión invertirá \$116 millones en mejoras específicas de proyectos de carreteras principales. Las inversiones propuestas incluyen el desarrollo e implementación de cinco corredores prioritarios de Calles Completas: Atlantic, Alondra, Florence, Long Beach y Slauson. Estos corredores proporcionan alternativas cruciales de norte a sur a la autopista I-710 y a los viajes de este a oeste hacia y a través de la autopista. Estos corredores también sirven como vías de transporte clave, calles principales de la comunidad, distritos comerciales y vecindarios residenciales. Aunque el diseño y los tratamientos reales serán específicos para el contexto

único de cada corredor (incluido su papel en la red de movimiento de bienes), la descripción de cada proyecto incluye instalaciones para bicicletas, instalaciones para peatones y cruces peatonales, características y servicios de paradas de transporte público, características de seguridad y calmado del tráfico, paisajismo, arte público (tratamientos estéticos), espacios verdes públicos, árboles y características de calidad del agua, como bioswales y pozos de árboles.

8.5.2.28.6.1.4 Programa modal de Carreteras Principales/Calles Completas

Los proyectos y programas enumerados en la [Tabla 8-5-Tabla 8-6](#) no forman parte de las recomendaciones [de inversión](#) iniciales. Estos proyectos y programas se perfeccionarán, desarrollarán y [posiblemente](#) prepararán para su implementación a través del Programa Modal de Carreteras Principales/Calles Completas.

Tabla 8-56. Programa modal de Carreteras Principales/Calles Completas

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0064	Mejoras de la calle en Gage Av	Bell	1	Implementación
LB-ELA_0059	Corredor de calles completas de Imperial	Lynwood/South Gate/Downey	1	Implementación
LB-ELA_0056	Corredor de calles completas de Artesia	Múltiples jurisdicciones	1	Implementación
LB-ELA_0129	Proyecto de mejora de Garfield Av	South Gate	1	Pre-implementación
LB-ELA_0202	Calmado del tráfico	Toda el Área de Estudio	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0044*	Mejoras de puentes en la Ruta 1 y De Forest Ave Long Beach	Long Beach	1	Implementación
LB-ELA_0127	Proyecto de mejora de Lakewood Bl	Lakewood	1	Implementación
LB-ELA_0119	Proyecto de mejora de Wright Road	South Gate	1	Implementación
LB-ELA_0205	Programa de mejoras de carreteras principales/generales	Toda el Área de Estudio	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0041*	Mejoras para peatones en la Ruta 1 en Long Beach	Long Beach	1	Implementación
LB-ELA_0120	Proyectos de mejora de carreteras relacionados con la seguridad	East Rancho Dominguez	1	Desarrollo/ Pre-implementación

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0104	Puentes de Rosecrans Ave.	Paramount	2	Implementación
LB-ELA_0063	Puentes de Gage Ave.	Bell	2	Implementación
LB-ELA_0073	Mejoras en Telegraph Rd	Commerce	2	Implementación
LB-ELA_0067	Puentes de Florence Ave.	Bell	2	Pre-implementación
LB-ELA_0115	Proyecto de mejora de California Ave.	Signal Hill	2	Pre-implementación
LB-ELA_0117	Proyecto de mejora de Burnett Street/Skyline Drive	Signal Hill	2	Implementación
LB-ELA_0040*	Instalación de tratamiento de aguas pluviales de la Ruta 1 Wilmington/Long Beach	Wilmington/Long Beach	2	Implementación
LB-ELA_0065	Puente de Slauson Ave.	Bell	2	Implementación
LB-ELA_0109	Mejoras en la intersección de Alondra Bl.	Paramount	2	Implementación
LB-ELA_0068	Mejoras del Programa de Informes Sistemáticos de Análisis de Seguridad (SSARP)	Bell Gardens	2	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0107	Puentes de Alondra Bl	Paramount	2	Implementación
LB-ELA_0108	Mejoras en la intersección de Garfield Ave.	Paramount	2	Implementación
LB-ELA_0086	Mejoras operativas y de seguridad en Gage Ave.	Bell/Huntington Park	2	Implementación
LB-ELA_0110	Mejoras en la intersección de Rosecrans	Paramount	2	Implementación
LB-ELA_0051*	Elementos del Sistema de Gestión de Transporte (TMS) de la Ruta 1	Múltiples jurisdicciones	2	Implementación
LB-ELA_0020	Red de modelos de rendimiento del transporte en parques deportivos	Long Beach	2	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0078	Cierre de la brecha de Randolph St	Commerce	2	Pre-implementación
LB-ELA_0105	Proyecto de mejora de Garfield Ave.	Paramount	2	Implementación

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0012	Ampliación de Garfield Ave.	Paramount	2	Implementación
LB-ELA_0166	Despliegue de infraestructuras de vehículos conectados para usuarios vulnerables del corredor LB-ELA	Múltiples jurisdicciones	2	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0085	Mejoras en las intersecciones (Huntington Park)	Huntington Park	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0069	Mejoras en las señales de tráfico / peatonales	Bell Gardens	2	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0074	Mejora de las señales de tráfico	Commerce	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0088	Giros a la izquierda protegidos en las señales	Long Beach	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0101	Instalación de videocámaras	Maywood	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0071	Mejoras en las señales de tráfico de Mixmaster (Telegraph/ Eastern/ Atlantic)	Commerce	2	Implementación
LB-ELA_0167	Medición del rendimiento de las señales de calles principales de la I-710	Toda el Área de Estudio	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0215	Actualizaciones de comunicación de control de señales de tráfico arterial I-710	Múltiples jurisdicciones	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0083	Mejora de las señales de tráfico	Downey	2	Implementación
LB-ELA_0100	Proyectos de mejora de señales de tráfico	Maywood	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0013	Sincronización de señales de Tweedy Bl	Lynwood/South Gate	2	Implementación
LB-ELA_0072	Proyectos de coordinación de señales de tráfico	Commerce	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0097	Mejoras en las señales de tráfico	Lynwood	2	Desarrollo/ Pre-implementación

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0084	Mejoras en la detección por video	Downey	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0081	Mejoras en las señales y mejoras de seguridad en Firestone Bl	Downey	2	Implementación
LB-ELA_0099	Proyectos de sincronización de señales de tráfico	Maywood	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0075	Instalación de videocámaras	Commerce	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0096	Mejoras en las señales de tráfico	Lynwood	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0098	Proyectos de reasfaltado de las líneas divisorias en el pavimento de la ciudad	Lynwood	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0089	Preferencia de vehículos de emergencia	Long Beach	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0087	Mejoras en el equipamiento de las señales de tráfico	Long Beach	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0116	Mejora operativa de las señales de tráfico	Signal Hill	2	Implementación
LB-ELA_0112	Proyectos de coordinación de señales/ITS	Signal Hill	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0113	Orange Avenue Improvement Project	Signal Hill	2	Pre-implementación
LB-ELA_0079	Florence Avenue Bridge Rehabilitation	Downey	2	Implementación
LB-ELA_0221	Ampliación de Atlantic Bl. sobre la I-5 en la intersección de Mixmaster	Commerce	2	Pre-implementación
LB-ELA_0080	Mejora de la intersección de Florence Av y Paramount Bl	Downey	2	Pre-implementación
N/A – Nuevo	ICM Fase 2: Mejoras e integración de las señales en las carreteras principales	Múltiples jurisdicciones	N/A/ Nuevo	
N/A – Nuevo	Perforación Lomita Blvd.	Ciudad de LA (Wilmington)	NA/ Nuevo	

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
N/A – Nuevo	Desmantelamiento de la autopista de Terminal Island	Long Beach	NA/ Nuevo	

Notas:

*El proyecto es parte del Programa de Operación y Protección de Autopistas Estatales de Caltrans (SHOPP)

Los proyectos que se consideraron totalmente financiados fueron eliminados de la lista (ver Anexo [8-AXX](#))

[Los nuevos proyectos no han sido evaluados. Pueden ser elegibles para recibir financiamiento de programas modales futuros siempre que se alineen con la Visión y las Metas del Corredor.](#)

8.5.3 Mejoras en la seguridad de las autopistas y en los pasos a desnivel

Como la principal instalación de transporte en el área de estudio, la I-710 tiene un propósito vital para conectar a millones de personas con destinos clave de viajes diarios. También es uno de los corredores más importantes para el movimiento de carga en todo el país debido a su ubicación, ya que transporta decenas de miles de viajes diarios en camión que sirven al Complejo Portuario de la Bahía de San Pedro, las instalaciones ferroviarias de carga intermodal, almacenes, centros logísticos e instalaciones de transbordo en el Corredor LB-ELA y más allá. Garantizar la seguridad y la eficiencia operativa de los vehículos en la autopista es de crucial importancia para las comunidades locales que sufren los impactos de la seguridad, la congestión, la calidad del aire y la movilidad cuando las operaciones de la autopista se degradan, así como para la economía estatal y nacional que depende del flujo de mercancías a través de la I-710. La inversión en mejoras en la seguridad de las autopistas y en los pasos a desnivel se resume en la **Tabla 8-6**.

Tabla 8-3. Resumen de la inversión de mejoras en la seguridad de las autopistas y en los pasos a desnivel

Inversión total del Plan de Inversión	\$~~220~~<u>21</u> millones
Inversión potencial aprovechada	De \$~~89~~<u>00</u> millones a \$~~1.3~~<u>1</u> mil millones
Proyectos/Programas recomendados para la inversión inicial	\$17<u>0.64</u> millones
Desarrollo	\$9 millones
Pre-Implementación	\$39 millones
Implementación	\$12 <u>9.63</u> millones
Programa Modal	\$~~49~~<u>39.4</u> millones
Desarrollo/Asistencia Técnica de EFCFondo START-UP	\$0
Pre-Implementación	\$2 millones

Implementación

\$37.447 millones

El esfuerzo anterior para modernizar la I-710 se centró en la ampliación de la autopista y la implementación de carriles de circulación de uso general para aumentar la capacidad, lo que habría desplazado a los residentes y negocios adyacentes al Corredor al tiempo que degradaría la calidad del aire y la salud pública en las comunidades del Corredor. El Plan de Inversión [en Movilidad del Corredor LB-ELA](#) no ampliará la autopista ni agregará carriles de uso general para agregar capacidad a la autopista, de acuerdo con la política de la Junta Directiva de Metro y la guía de políticas estatales y federales. El enfoque del Plan de Inversión, [especialmente a través del Programa MOSAICo \(Multimodal, Operacional, Seguridad, Acceso e Inversiones para la Comunidad\)](#) se enfoca en mejoras operativas y de seguridad y desarrolla un enfoque holístico para administrar mejor la autopista y mejorar el acceso multimodal y la seguridad en la I-710 y sus alrededores. Esta estrategia de inversión abordará directamente la [Visión](#) y [los objetivos las Metas](#) del Plan de Inversión, incluida la mejora de la seguridad y la movilidad, al tiempo que abordará la calidad del aire, los problemas de salud pública relacionados y la falta de inversión histórica.

El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA financiará varios proyectos [de la autopista MOSAICo de la I-710](#) a través de una inversión inicial holística (descrita en las Inversiones iniciales: Proyectos/Programas recomendados para financiamiento inicial, [página XX](#)), así como el desarrollo de proyectos futuros e inversiones no tradicionales en autopistas a través del Programa Modal de Seguridad en Autopistas y Mejoras de Intercambio. El Plan de Inversión está proporcionando [\\$171.177.6](#) millones para los proyectos recomendados para la inversión inicial, que se planea apalancar hasta [\\$1.3](#) mil millones en inversiones en autopistas. Además, el Plan de Inversión invertirá [\\$32.449](#) millones en el Programa Modal de Seguridad de Autopistas y Mejoras de Intercambio para apoyar y desarrollar formas nuevas e innovadoras de abordar la seguridad, la eficiencia operativa, la gestión integrada del Corredor y los problemas de calidad del aire que rodean a la I-710. Ejemplos de proyectos en el Programa Modal de Mejoras en la seguridad de las autopistas y en los pasos a desnivel incluyen nuevos muros de contención más altos, tratamiento de aguas pluviales, mejoras en las instalaciones [aplicaciones tecnológicas](#), e iniciativas futuras para explorar nuevas políticas de uso de las autopistas.

8.5.3.18.6.1.5 Proyecto/Programas de autopistas recomendados para inversión inicial

Como se describe en la Sección 7-1, el Plan de Inversión invertirá \$170.64 millones [desarrollar e implementar el programa MOSAICo de la I-710, que incluye conceptos de proyecto que para reconstruir reconstruirán y mejorarán](#) y [mejorarán](#) varias rampas de entrada y salida y carriles auxiliares de las autopistas para mejorar la seguridad del tráfico, las operaciones y la eficiencia. El enfoque [del programa MOSAICo](#) para invertir en la I-710 incluye el estudio de cada uno de los 12 conceptos de proyectos de pasos a desnivel y dos conceptos de proyectos de carriles auxiliares en la lista de proyectos [a través de un Análisis de Alternativas que contará con la participación de la comunidad y evaluará cada concepto de proyecto en busca de beneficios potenciales \(como seguridad, flujo operativo y reducción de conflictos\) e impactos \(como VMT, GEI, posible desplazamiento, sonido\)](#). Cada concepto de proyecto se estudiará como parte de un segmento junto con otros conceptos relacionados y, en algunos casos,

dependientes del otro concepto. Además, estos proyectos [de pasos a desnivel MOSAI Co](#) están directamente relacionados con los proyectos y posibles mejoras en las carreteras que se cruzan. Muchos proyectos en la lista de MSPP podrían estar relacionados con las mejoras en la I-710, incluidos varios proyectos independientes de actualización de puentes, proyectos de corredores de calles completas y proyectos de mejora del transporte público que cruzan muchos pasos a desnivel. Además, el Plan de Inversión invertirá \$17 millones en varios proyectos y programas de autopistas no tradicionales, incluyendo el estudio del concepto de agregar espacios verdes adicionales en el derecho de paso de la autopista, mejorar los controles de tráfico en los pasos a desnivel y probar métodos para reducir el impacto de las emisiones de material particulado de fuentes que no son los tubos de escape.

La inversión inicial [financiará el Programa MOSAI Co de la I-710, a través del cual habrá ~~llevará a cabo~~ un](#) Análisis de Alternativas para los 12 pasos a desnivel y dos conceptos de proyectos de carriles auxiliares que incluirá la participación de la comunidad, evaluaciones operativas y de seguridad, recopilación de datos, modelado y otras consideraciones para permitir que Metro identifique de cuatro a seis conceptos de proyectos, o paquetes de conceptos de proyectos, [para recomendar a la Junta de Metro para ser considerados](#) para pasar a una fase preliminar de ingeniería y documentación ambiental (PA&ED). Los conceptos de proyecto seleccionados proporcionarán los mayores beneficios operativos y de seguridad a la autopista principal y al sistema de transporte en general, al tiempo que minimizarán los impactos en la comunidad. Después de PA&ED, bajo la condición de que cumplan con ciertos criterios, los proyectos [serán priorizados como recomendaciones a la Junta de Metro para ser considerados para avanzar](#) a fases adicionales de implementación. Metro se asegurará de que los proyectos de autopistas que avancen para su implementación completen el proceso apropiado de CEQA/NEPA.

8.5.3.28.6.1.6 Programa modal de mejoras en la seguridad y los pasos a desnivel de las autopistas

Los proyectos y programas enumerados en la **Tabla 8-7** no forman parte de la lista inicial de proyectos para financiamiento inicial. Estos proyectos y programas se perfeccionarán, desarrollarán y [posiblemente/e](#) prepararán para su implementación a través del Programa modal de mejoras en la seguridad y los pasos a desnivel de las autopistas.

Tabla 8-4. Programa modal de mejoras en la seguridad y los pasos a desnivel de las autopistas

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0153	Precios por congestionamiento	Múltiples jurisdicciones	1	Desarrollo
LB-ELA_0046*	Mejoras en la carretera I-405 Long Beach, Signal Hill, Los Ángeles y Carson (SHOPP)	Múltiples jurisdicciones	1	Implementación
LB-ELA_0182	Iniciativa estratégica de carriles exprés	Múltiples jurisdicciones	1	Desarrollo

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0154	Restricción de la zona de circulación de camiones sin emisiones en la I-710	Múltiples jurisdicciones	2	Desarrollo
LB-ELA_0188	Paisajismo / Mantenimiento de autopistas	Toda la Zona de Estudio	2	Implementación
LB-ELA_0183	Carril para camiones con cero emisiones	Múltiples jurisdicciones	2	Desarrollo
LB-ELA_0039*	I-710 Mejoras en la seguridad de los trabajadores de la autopista Long Beach/ Compton	Long Beach/ Compton	2	Implementación
LB-ELA_0180	Carriles de desviación de camiones de la I-710	Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0045*	Rehabilitación del Puente Núm. 53-2143F de la Ruta 91 Long Beach (SHOPP)	Long Beach	2	Implementación
LB-ELA_0043*	Rehabilitación del puente de Hobart Railyard Commerce/ Vernon	Commerce/Vernon	2	Implementación
LB-ELA_0137	Muros de aislamiento acústico de autopistas	Múltiples jurisdicciones	2	Implementación
LB-ELA_0155	Paisajismo tolerante a la sequía, paisajismo duro y elementos estéticos a lo largo de la I-710	Múltiples jurisdicciones	2	Implementación
LB-ELA_0050*	Mejoras de la Ruta 91 en Carson, Compton, Long Beach y Bellflower (SHOPP)	Múltiples jurisdicciones	2	Implementación
LB-ELA_0048*	Mejoras en la estación de bombeo de Garfield Avenue (SHOPP)	Paramount	2	Pre-implementación
LB-ELA_0052*	Mejoras de la carretera en la Ruta 47 en la I-710 Wilmington (SHOPP)	Wilmington	2	Implementación
LB-ELA_0054*	Mejoras de la Estación de Mantenimiento Humphrey Este de Los Ángeles (SHOPP)	East Los Angeles	2	Implementación
LB-ELA_0053*	Reemplazo del edificio de la estación de mantenimiento de Pacific Place Long Beach (SHOPP)	Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0049*	Mejoras de la planta de bombeo de South Gate y la planta de bombeo de Florence	South Gate/Bell Gardens/Downey	2	Implementación

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
	Ave. South Gate/Bell Gardens/Downey (SHOPP)			
N/A – Nuevo	ICM Fase 2: Mejoras en el corredor de la autopista	Múltiples jurisdicciones	N/A/ Nuevo	
N/A – Nuevo	Rampa de entrada a la I-710 SB en Firestone	South Gate	N/A/ Nuevo	
N/A – Nuevo	Programa de Gestión Activa del Tráfico (ATM) de la I-710	Toda la Zona de Estudio	N/A/ Nuevo	

Notas:

*El proyecto es parte del Programa de Operación y Protección de Carreteras Estatales de Caltrans (SHOPP)

Los proyectos que se consideraron totalmente financiados fueron eliminados de la lista (ver [Anexo Apéndice 8-A-XX](#))

[Los nuevos proyectos no han sido evaluados. Pueden ser elegibles para recibir financiamiento de programas modales futuros siempre que se alineen con la Visión y las Metas del Corredor.](#)

8.5.4 Movimiento de bienes

La categoría modal de movimiento de bienes incluye proyectos y programas que impactan a los camiones y trenes que transportan mercancías a través del Corredor LB-ELA, particularmente aquellos que acceden o salen del Puerto de Los Ángeles (POLA) y el Puerto de Long Beach (POLB). El Plan de Inversión prioriza varios proyectos de apoyo a los movimientos de bienes alineados con la Visión y las Metas del Plan de Inversión, incluida la adopción acelerada de camiones pesados de cero emisiones (ZE), la infraestructura de camiones ZE, un estudio sobre el ferrocarril de mercancías ZE y un estudio del movimiento de bienes con trenes de mercancías. Muchos proyectos movimiento de bienes priorizados identificados a través de este proceso serán dirigidos y promovidos por POLA y POLB sin inversión directa del Plan de Inversión debido a las limitaciones en el uso de los fondos de la Medida R/M. A través de este esfuerzo y el proceso de desarrollo del Plan de Inversión, Metro se compromete a apoyar a nuestras agencias asociadas para avanzar en proyectos que apoyen la visión y las metas del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA. Metro también debe continuar involucrando a la industria del transporte de mercancías en su conjunto para desarrollar soluciones que ayuden a facilitar el movimiento de bienes y servicios de manera multimodal, al mismo tiempo que aborda los problemas de calidad del aire, salud y seguridad que enfrenta la región y que afectan a las comunidades locales en el Corredor LB-ELA. La inversión en movimiento de bienes se resume en la [Tabla 8-8](#) [Tabla 8-9](#).

Tabla 8-89. Resumen de la inversión en movimiento de bienes

Resumen de la inversión	
Inversión total del Plan de Inversión	\$80 millones
Inversión potencial aprovechada	\$250 millones a \$350 millones

Proyectos/Programas recomendados para la inversión inicial	\$~~61~~<u>62</u> millones
Desarrollo	\$ ~~20~~ <u>12</u> millones
Pre-Implementación	\$5 millones
Implementación	\$ ~~36~~ <u>45</u> millones
Programa Modal	\$~~19~~<u>18</u> millones
<u>Desarrollo/Asistencia Técnica de EFCFondo START-UP</u>	\$0
Pre-Implementación	\$1 millón
Implementación	\$ ~~17~~ <u>18</u> millones

El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA financiará varios proyectos y programas de movimiento de bienes a través de inversiones iniciales (descritas en las Inversiones iniciales: Proyectos/Programas recomendados para financiamiento inicial, página ~~XX~~8-6), así como el desarrollo de proyectos futuros a través del Programa Modal de Movimiento de Bienes. El Plan de Inversión incluye \$~~61~~62 millones para inversiones iniciales en proyectos piloto y el Programa de Camiones de Cero Emisiones (ZET) (descrito en la sección de Recomendaciones de Financiamiento) y \$~~19~~18 millones adicionales para la planificación, implementación de programas piloto y el desarrollo futuro de proyectos adicionales a través del Programa Modal de Movimiento de Bienes. Este Programa Modal abordará cuestiones clave de seguridad, operativas y de calidad del aire relacionadas con el transporte de mercancías. Ayudará a identificar y avanzar en nuevos proyectos que aborden mejor los problemas relacionados con la tecnología ZE, el ferrocarril de carga, la eficiencia portuaria, las separaciones de grados, los carriles para camiones y el cambio de modo de carga de camión a tren. La lista inicial del programa carecía de proyectos específicos que abordaran directamente algunos de los problemas clave de seguridad de los camiones del Corredor, incluida la prevención del tráfico de camiones en los vecindarios residenciales, la ruta de los camiones a través de las comunidades del Corredor LB-ELA y los conflictos con otros modos de transporte en las carreteras principales. El Programa Modal de Movimiento de Bienes apoyará la recopilación de mejores datos sobre el tráfico de camiones y las rutas, así como la identificación de proyectos clave de seguridad del transporte de mercancías para su desarrollo e implementación futuros. Este programa permitirá a Metro asociarse de manera efectiva con las partes interesadas de la industria y la comunidad para apoyar enfoques regionales, multi jurisdiccionales y multimodales para mejorar el movimiento de mercancías a través del Corredor LB-ELA, al mismo tiempo que avanza en algunas de las iniciativas clave del Plan Estratégico de Movimiento de Bienes del Condado de Los Ángeles de 2021²⁹ que son relevantes para el Corredor.

²⁹ <https://www.metro.net/about/goods-movement/>

8.5.4.18.6.1.7 Proyecto/Programas de movimiento de bienes recomendados para la inversión inicial

Como se describió anteriormente en este capítulo, el Plan de Inversión invertirá \$~~61~~⁶² millones en proyectos iniciales de movimiento de bienes. Esta inversión incluye el Programa ZET, que invertirá \$50 millones en fondos iniciales para aumentar la inversión en infraestructura de ZE en el Corredor LB-ELA a más de \$200 millones para apoyar la adopción acelerada de la tecnología ZE para camiones pesados. Dentro del Programa de Camiones ZE, se reservarán hasta \$5 millones para asistencia técnica para apoyar un alcance centrado en la comunidad para apoyar la transición a ZE, incluido el desarrollo de la fuerza laboral y el apoyo a los operadores de camiones de bajos ingresos que acceden a los camiones ZE. El Plan de Inversión también invertirá en el estudio del ferrocarril de carga en el Corredor para apoyar el movimiento de más carga por tren en comparación con los camiones, particularmente a través del Corredor de Alameda y un estudio piloto para evaluar la transición de las locomotoras de carga a la tecnología ZE y la posible conversión de las instalaciones del Corredor de Alameda a la tecnología ZE.

8.5.4.28.6.1.8 Programa Modal de Movimiento de Bienes

Los proyectos y programas enumerados en la ~~Tabla 8-9~~ Tabla 8-10 no forman parte de las recomendaciones iniciales. Estos proyectos y programas se perfeccionarán, desarrollarán y prepararán para su implementación a través de la Movimiento de bienes Programa Modal.

Tabla 8-~~9~~¹⁰. Programa Modal de Movimiento de Bienes

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0024	Modernización de los raíles del muelle 400	Puerto de Los Ángeles	1	Pre-implementación
LB-ELA_0026	Modernización del Railyard de la terminal de contenedores de West Basin	Puerto de Los Ángeles	1	Implementación
LB-ELA_0025	Modernización de las instalaciones de transferencia de Terminal Island	Puerto de Los Ángeles	1	Pre-implementación
LB-ELA_0132b	Raíl sobre el muelle 300	Puerto de Los Ángeles	1	Pre-implementación
LB-ELA_0123	Mejora de la calle Pico Ave.	Puerto de Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0122	Carretera Harbor Scenic Dr y mejoras de infraestructura	Puerto de Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0121	Realineación de Pier D St	Puerto de Long Beach	2	Pre-implementación

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0021	Mejoras en la terminal del corredor Alameda	Puerto de Los Ángeles	2	Pre-implementación
LB-ELA_0124	Programa Nacional de Mejora de la Red Multimodal de Transporte de Mercancías Cero Emisiones del Puerto de Los Angeles: Proyectos de mejora del sistema ferroviario	Puerto de Los Ángeles	2	Pre-implementación
N/A – Nuevo	FRATIS Fase 2	Múltiples jurisdicciones	N/A/ Nuevo	
N/A - Nuevo	Estudio sobre la seguridad de los camiones y el paso a través de los camiones	Múltiples jurisdicciones	N/A/ Nuevo	
N/A - Nuevo	Piloto de carga inductiva en carretera para camiones de cero emisiones		N/A/ Nuevo	

Los proyectos que se consideraron totalmente financiados se eliminaron de la lista (véase el [Apéndice 8-Anejo XX](#)) [Los nuevos proyectos no han sido evaluados. Pueden ser elegibles para recibir financiamiento de programas modales futuros siempre que se alineen con la Visión y las Metas del Corredor.](#)

8.5.5 Transporte Público

La categoría modal de transporte público incluye un servicio de autobús y tren nuevo y mejorado, seguridad del transporte público y servicios para mejorar la experiencia y la seguridad de los pasajeros en los servicios de transporte público en el área de estudio del Corredor LB-ELA. Los proyectos más notables en el área de estudio incluyen la propuesta del Corredor de Tren Ligero de la Línea Southeast Gateway y una nueva conexión conceptual de Metrolink entre Long Beach y Los Ángeles. También se proponen mejoras a las líneas A y C de Metro y a los servicios ferroviarios de Metrolink, así como varios proyectos nuevos de carriles prioritarios para autobuses en corredores clave de transporte. La inversión en transporte público se resume en la [Tabla 8-10](#) [Tabla 8-11](#).

Tabla 8-105. Resumen de la inversión en transporte público

Resumen de la inversión en transporte público	
Inversión total del Plan de Inversión	\$125 millones
Inversión potencial aprovechada	\$ ~~46~~ 00 millones a \$ ~~700~~ ~~600~~ millones
Proyectos/Programas recomendados para la inversión inicial	\$ ~~29~~ ~~57~~ millones
Desarrollo	\$ ~~03~~ millones

Pre-Implementación	\$ ~~25~~ millones
Implementación	\$ ~~24.52~~ millones
Programa Modal	\$~~96.68~~ millones
<u>Desarrollo/Asistencia Técnica EFCFondo START-UP</u>	\$ ~~9.514~~ millones
Pre-Implementación	\$ ~~35~~ millones
Implementación	\$ ~~81.551~~ millones

El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA financiará varios proyectos y programas de transporte a través de inversiones iniciales (descritas en las Inversiones iniciales: Proyectos/Programas recomendados para financiamiento inicial, página ~~XX8-6~~) y el desarrollo de proyectos futuros a través del Programa Modal de Transporte Público. El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor LB-ELA invierte un total de \$125 millones en proyectos y programas de transporte público, incluidos \$~~29.57~~ millones en recomendaciones iniciales (descritas en la sección Recomendaciones de financiamiento) y \$~~96.68~~ millones adicionales para desarrollar proyectos e iniciativas futuras a través del Programa Modal de Transporte Público. Aunque los costos operativos asociados con el aumento del servicio no serían elegibles para el financiamiento del Plan de Inversión, el Programa Modal de Transporte Público podría apoyar la compra de autobuses nuevos o de reemplazo, la transición a vehículos ZE y la tecnología para respaldar un servicio más rápido y confiable. Además, el Programa Modal de Transporte Público puede apoyar la mejora de los corredores ferroviarios existentes de Metro y Metrolink y avanzar en el desarrollo de nuevos corredores ferroviarios. Otros proyectos y programas en la lista inicial de MSPP incluyen mejorar la seguridad de los pasajeros en el sistema de transporte público, un mejor acceso a las estaciones de transporte público, la limpieza de las estaciones, mejoras en las paradas de autobús y el apoyo a la experiencia del pasajero con embajadores de transporte público y un mejor acceso a la información del servicio de transporte público.

El Programa de Modal de Transporte Público incluye fondos para la provisión de asistencia técnica (Fondo START-UP) y recursos equitativos para la planificación de proyectos para ayudar a las jurisdicciones y comunidades de menor capacidad y recursos a desarrollar conceptos y estrategias de proyectos para su implementación futura. Al priorizar a estas comunidades para el financiamiento para el desarrollo dentro del Programa Modal, el Plan de Inversión tiene como objetivo ayudar a cerrar las brechas en capacidad y recursos que han contribuido a las desigualdades espaciales históricas en la distribución de la inversión y la lista de proyectos listos para la implementación presentados en el Plan de Inversión. De los \$~~96.68~~ millones disponibles en el Programa Modal de Transporte Público, aproximadamente el ~~10 por ciento~~20% (\$~~9.514~~ millones) se reservará para el desarrollo equitativo de la planificación del proyecto y la asistencia técnica (Fondo START-UP).

8.5.5.18.6.1.9 Proyecto/Programas de transporte público recomendados para inversión inicial

Como se describe en la Sección 7-1, la inversión inicial de \$~~29.57~~ millones para el transporte público se centrará en proporcionar marquesinas de autobús nuevas y mejoradas y servicios para paradas de autobús en las áreas de mayor necesidad, incluyendo 100 nuevas paradas de autobús con iluminación y

1,000 nuevas rampas en las aceras cerca de las paradas de transporte público. La inversión inicial apoyará el acceso seguro a la estación de la Línea A de Compton y al vecino Centro de Transporte Público a través de mejoras para bicicletas y peatones, y proporcionará una mayor seguridad de transporte público y vehículos a través de la inversión en puertas de seguridad cuádruples a lo largo de la Línea A de Metro dentro del área de estudio LB-ELA. Las recomendaciones iniciales también apoyarán el estudio de la viabilidad de implementar cuatro-ocho proyectos de corredores de carriles para autobuses en Atlantic Blvd, Florence BlvdAve, Slauson Blvd, y Long Beach Blvd, Whittier Blvd, Gage Avenue, Olympic Blvd y Firestone Blvd. Adicionalmente, cuatro de esos corredores que verán mejoras multimodales a través de las inversiones en carreteras principales/calles completas.

8.5.5.28.6.1.10 Programa Modal de Transporte Público

Los proyectos y programas enumerados en la Tabla 8-11 Tabla 8-12 no forman parte de la lista de proyectos para financiamiento-inversión inicial. Estos proyectos y programas se perfeccionarán, desarrollarán y posiblemente prepararán para su implementación a través del Programa Modal de Transporte Público.

Tabla 8-116. Programa Modal de Transporte Público

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0169*	Programa de mejora del tránsito en el sureste de Los Angeles	Múltiples jurisdicciones	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0140	Zona(s) de Micro Tránsito de Metro	Múltiples jurisdicciones	1	Desarrollo/ Implementación
LB-ELA_0164	Mejora de la frecuencia de los autobuses metropolitanos en la zona de estudio LB-ELA	Toda el Área de Estudio	1	Desarrollo
LB-ELA_0219	Línea Metrolink (Estación Union – Long Beach)	Múltiples jurisdicciones	1	Pre-implementación
LB-ELA_0001	Corredor de Transporte de West Santa Ana Branch (LRT)	Múltiples jurisdicciones	1	Pre-implementación
<u>LB-ELA_0178</u>	<u>Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 18 (Whittier BL)</u>	<u>Los Ángeles/ Este de Los Ángeles</u>	<u>1</u>	<u>Pre-implementación</u>
LB-ELA_0136	Mayor seguridad en el tránsito	Múltiples jurisdicciones	1	Implementación
LB-ELA_0149	Características de seguridad aumentadas en las estaciones de tren ligero existentes y planificadas de Metro	Múltiples jurisdicciones	1	Implementación

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0161	Programa de Embajadores del Tránsito	Toda el Área de Estudio	1	Implementación
~~LB-ELA_0143~~	~~Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 110 (Gage)~~	~~Múltiples jurisdicciones~~	~~2~~	~~Pre-implementación~~
LB-ELA_0172	Mejoras en la estación de Metrolink de Commerce	Commerce	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0160	Prioridad de tránsito de la Línea A (Línea Azul) / Sincronización de señal	Múltiples jurisdicciones	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0147	Aplicación del sistema de información al viajero en tránsito (ITS)	Toda el Área de Estudio	2	Desarrollo/ Implementación
~~LB-ELA_0145~~	~~Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 115 (Firestone)~~	~~South Gate/ Downey~~	~~2~~	~~Pre-implementación~~
LB-ELA_0148	Programa de descuento de tarifas de tránsito	Toda el Área de Estudio	2	Implementación
LB-ELA_0171	Proyectos de mantenimiento, reparación y seguridad de los trenes de pasajero habitual	Múltiples jurisdicciones	2	Desarrollo/ Pre-implementación
LB-ELA_0177	Agregar un segundo ascensor a las estaciones Firestone y Slauson A (Línea Azul)	Florence-Graham	2	Implementación
LB-ELA_0016	Conexión entre la Línea C (Verde) y la estación Norwalk de Metrolink	Norwalk	2	Implementación
LB-ELA_0152	Programa de Mercadeo y Educación de Tránsito	Múltiples jurisdicciones	2	Implementación
~~LB-ELA_0179~~	~~Corredor de carriles prioritarios para autobuses metropolitanos a lo largo de la línea 66 (Olympic Bl)~~	~~Los Ángeles/ Este de Los Ángeles~~	~~2~~	~~Pre-implementación~~
LB-ELA_0130	Proyecto de electrificación de carga solar de Long Beach Transit (LBT)	Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0002	Línea C (Verde) Extensión Este (Norwalk) (LRT)	Norwalk	2	Pre-implementación

ID del proyecto	Nombre del proyecto	Jurisdicción(es)	Nivel	Fase
LB-ELA_0176	Instalar un sistema de control de supervisión y adquisición de datos para la Línea A (Línea Azul)	Long Beach	2	Pre-implementación
LB-ELA_0173	Separación(es) de nivel de la Línea A (Línea Azul) en Washington St	Los Ángeles	2	Pre-implementación
LB-ELA_0189	Limpieza/mantenimiento del sistema de tránsito	Toda el Área de Estudio	2	Implementación
LB-ELA_0174	Nueva estación de Metrolink en la prevista estación de Commerce/Citadel	Commerce	2	Pre-implementación
N/A - Nuevo	MCP: Centro de movilidad de la estación Willow de la Línea A	Long Beach	N/A/ Nuevo	
N/A - Nuevo	MCP: Cruce de la Línea A en Long Beach Blvd y Anaheim St Cruce ferroviario de la línea A cerca de la estación Anaheim	Long Beach	N/A/ Nuevo	
N/A - Nuevo**	MCP: Mejoras en la prioridad de los autobuses Florence/Studebaker/Imperial	Huntington Park, Bell, Bell Gardens, Downey	N/A/ Nuevo	

Notas:

[MCP: Plan Conceptual de Movilidad de los Juegos \(MCP\) de 2028 para mejorar la movilidad para los Juegos Olímpicos y más allá](#)

*Proyecto financiado a través de una subvención del Programa de Asociación Local

[**Proyectos financiados con la reciente subvención Reconnecting Communities & Neighborhoods](#)

[Los nuevos proyectos no han sido evaluados. Pueden ser elegibles para recibir financiamiento de programas modales futuros siempre que se alineen con la Visión y las Metas del Corredor.](#)

New projects have not been evaluated. They may be eligible for future modal program funding as long as they align with the Vision and Goals of the Corridor.

9 PRÓXIMOS PASOS

Introducción

La visión del Plan de Inversión es reconectar y mejorar las comunidades desatendidas de Long Beach-Este de Los Ángeles que han estado lidiando con los efectos de la autopista durante generaciones mediante la identificación de inversiones en un transporte integral y multimodal que comprendan proyectos, programas, estrategias, planificación y esfuerzos centrados en la equidad para rectificar los daños pasados sufridos y satisfacer las necesidades de las comunidades del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles (LB-ELA).

Dado que el Plan de Inversión es un documento de planificación estratégica, muchos de los proyectos y programas recomendados para su financiación deberán someterse a un trabajo de planificación, desarrollo, perfeccionamiento y/o evaluación estratégica de la financiación para prepararlos para su implementación.

Este trabajo se llevará a cabo en la Fase de Implementación del Plan de Inversión que comenzará con la adopción del plan por parte de la Junta Directiva de Metro. En esta próxima fase, Metro continuará involucrando a los miembros del Comité Consultivo y del CLC y convocando a expertos de la industria, socios de financiación, investigación y recursos, y miembros de la comunidad para garantizar que desarrollemos un plan de trabajo que nos permita colaborar en el perfeccionamiento de estos proyectos y programas de una manera consistente con los valores y la implementación sostenible, equitativa y centrada en la comunidad de este plan.

En el siguiente Capítulo se describen los próximos pasos para la Fase de Implementación del Plan de Inversión. Esta fase incluye la formación de Grupos de Trabajo que darán forma y promoverán proyectos y programas comunitarios, modales y de inversión inicial y el establecimiento de un programa de asistencia técnica (el Fondo START-UP), diseñado para apoyar a las comunidades con las mayores necesidades en el desarrollo de conceptos de proyectos como piedra angular de nuestra visión estratégica compartida para el Corredor LB-ELA. Si bien el proceso formal del Comité Consultivo y el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC, por sus siglas en inglés) concluirá cuando se adopte el Plan de Inversión, los miembros de estos organismos podrán participar en la Fase de Implementación uniéndose a los Grupos de Trabajo identificados en este capítulo o asistiendo a reuniones semestrales en las que Metro proporcionará actualizaciones e informes de progreso sobre la implementación del Plan de Inversión para ayudar a proporcionar rendición de cuentas y transparencia para nuestras partes interesadas y demostrar el progreso hacia el avance de los proyectos y programas del plan.

Grupos de Trabajo de implementación del CMIP

Solo un pequeño número de proyectos y programas dentro del Plan de Inversión están completamente definidos y listos para su implementación. La mayoría de los proyectos y programas requieren un mayor desarrollo, diseño, refinamiento, participación de la comunidad y/o revisión medioambiental.

Reconociendo esta necesidad de continuar con el desarrollo de proyectos y programas para los cuales hemos designado la inversión inicial o financiamiento del programa modal, Metro recomienda la formación de cinco a seis nuevos Grupos de Trabajo de Implementación del LB-ELA CMIP para apoyar la Fase de Implementación del plan. Estos grupos se reunirán de forma continua después de la adopción del LB-ELA CMIP para permitir que Metro continúe desarrollando y definiendo proyectos y programas y para servir como una continuación de las asociaciones de colaboración con una amplia gama de partes interesadas, incluyendo el Comité Consultivo, el CLC y miembros de la comunidad, para ayudar a implementar el CMIP. Todo el trabajo de la Fase de Implementación se llevará a cabo dentro del marco de la Visión, las Metas y los Principios Directivos de LB-ELA.

Metro recomienda la creación de dos Grupos de Trabajo "Modales", que dirigirían los esfuerzos para desarrollar y refinar los proyectos/programas de inversión iniciales y los programas modales, y entre tres y cuatro Grupos de Trabajo de "Programas Comunitarios", que dirigirían los esfuerzos para desarrollar y refinar los quince Programas Comunitarios en el Plan de Inversión. La recomendación de crear múltiples Grupos de Trabajo permite una conectividad natural entre los proyectos y programas que se desarrollarán dentro de cada conjunto de modos, al tiempo que reduce la fatiga de las partes interesadas y las preocupaciones de la comunidad relacionadas con la creación de demasiados Grupos de Trabajo en la Fase de Implementación.

9.1 Grupos de Trabajo Modales

Grupo de Trabajo Modal 1: Desarrollar y refinar los proyectos/programas de inversión inicial y los programas modales para los modos de Tránsito, Transporte activo y Calles principales/Calles completas.

Grupo de Trabajo Modal 2: Desarrollar y refinar los proyectos/programas de inversión inicial y los programas modales para los modos de Seguridad y cruces de la autopista/MOSAICo de la I-710 y Movimiento de bienes.

El propósito general de los Grupos de Trabajo Modales, como se mencionó anteriormente, incluirá, entre otros, lo siguiente:

- Perfeccionar aún más los proyectos y programas propuestos
- Garantizar la alineación con la Visión, las Metas y los Principios Directivos de LB-ELA CMIP
- Proporcionar retroalimentación continua
- Apoyar los esfuerzos de participación de la comunidad
- Apoyar la implementación de los elementos de trabajo de asistencia técnica y equidad del CMIP
- Desarrollar los programas modales
- Apoyar iniciativas de planificación/piloto/estratégicas

- Proporcionar un foro para que las partes interesadas afectadas y los patrocinadores del proyecto participen
- Ayudar a Metro a generar la próxima ola de recomendaciones para las prioridades del proyecto y recomendaciones de financiamiento para el financiamiento del Programa Modal

Grupos de Trabajo de Programas Comunitarios

Grupo de Trabajo de Programas Comunitarios 1: Desarrollar y refinar los Programas Comunitarios dentro del área temática de Salud/Calidad del Aire/Medioambiente

Grupo de Trabajo de Programas Comunitarios 2: Desarrollar y refinar los Programas Comunitarios dentro del área temática de Estabilización de la vivienda/Uso del suelo

Grupo de Trabajo de Programas Comunitarios 3: Desarrollar y refinar los Programas Comunitarios dentro del área temática de Creación de empleo/Oportunidades laborales

El propósito general de los Grupos de Trabajo de Programas Comunitarios, como se mencionó anteriormente, incluirá, entre otros, lo siguiente:

- Desarrollar la visión y las metas para que el Grupo de Trabajo logre el éxito en el avance de cada Programa Comunitario incluido;
- Garantizar la alineación con la Visión, las Metas y los Principios Directivos de LB-ELA CMIP;
- Identificar partes interesadas, participantes y expertos para apoyar el trabajo del grupo;
- Identificar fuentes de financiamiento y crear oportunidades para apoyar las necesidades de financiamiento de los programas;
- Identificar proyectos y programas potenciales para desarrollar, incluir, perfeccionar y/o explorar que podrían ser prioridades para cada Programa Comunitario;
- Desarrollar prioridades y estrategias para la planificación e implementación de estos diversos proyectos y programas; y
- Proporcionar apoyo y aportes para estrategias de participación comunitaria.

Asistencia Técnica (Fondo START-UP)

Metro recomienda la asignación de \$40 millones al Fondo START-UP ("Asistencia Técnica Estratégica para el Transporte Reparativo que Eleve a la Gente") que proporciona asistencia técnica específica para apoyar a las comunidades con las mayores necesidades, en relación con sus recursos técnicos y su capacidad para el desarrollo e implementación de proyectos. El Fondo START-UP ayudará a las comunidades a desarrollar conceptos de proyectos para la elegibilidad de subvenciones, y ayudará a las comunidades a participar en la implementación de los programas del Plan de Inversión en todo el Corredor. El Fondo START-UP no estará vinculado explícitamente a ciertos municipios o comunidades geográficas, pero se priorizará la asistencia para ciudades o vecindarios:

- Sin ningún proyecto presentado formalmente para el CMIP

- Con proyectos en fase conceptual o de desarrollo únicamente en el CMIP
- Con altas concentraciones de Comunidades de Enfoque de Equidad (EFC)
- Que enfrentan los mayores impactos acumulativos identificados en la investigación de las condiciones existentes.

Las prioridades específicas del Fondo START-UP serán consideradas y recomendadas por los Grupos de Trabajo Modal, a medida que se identifiquen las oportunidades de proyectos y las necesidades de financiamiento/asistencia técnica a través de la comunicación continua entre el personal del proyecto de Metro y las jurisdicciones del Corredor LB-ELA y otros socios comunitarios.

Monitoreo del progreso y el éxito del CMIP

Metro recomienda el establecimiento de un Programa Piloto de Monitoreo del Desempeño del CMIP LB-ELA para monitorear el progreso del Plan de Inversión y los beneficios e impactos de los proyectos y programas que lleguen a la implementación. El programa piloto establecerá métodos y herramientas consistentes para el monitoreo de los resultados de proyectos similares y establecerá expectativas de monitoreo del desempeño para los patrocinadores de proyectos y las agencias líderes para respaldar la intención de comprender los beneficios e impactos acumulativos del Plan de Inversión a lo largo del tiempo.

Dada la amplitud de los problemas que aborda este Plan de Inversión, y su naturaleza como documento de planificación estratégica, las métricas de desempeño deberán medir los impactos del Plan en todos los modos y en múltiples escalas de progreso y éxito. En coordinación con los grupos de trabajo del programa modal y otros esfuerzos de Metro, como el Plan de Transporte de Largo Alcance, Metro desarrollará un marco para el monitoreo del progreso y el éxito del Plan de Inversión que se base en las métricas utilizadas para el análisis de las condiciones existentes y la metodología de evaluación del proyecto. Las métricas se organizarán en las siguientes tres categorías:

Métricas del proceso

- Métricas que cuantifican o califican el progreso de la implementación del Plan de Inversión en función de los hitos del proceso y la entrega de proyectos y programas.

Métricas de resultados del proyecto

- Métricas que monitorean el progreso en comparación con las metas del Plan de Inversión, que pueden atribuirse a proyectos y programas específicos.

Métricas de resultados comunitarios

- Métricas que monitorean el progreso en comparación con los resultados comunitarios deseados del Plan de Inversión, que no pueden atribuirse directamente a proyectos y programas específicos.

Planificación de la siguiente fase

En respuesta a los comentarios de las partes interesadas y de la comunidad sobre el Borrador del Plan de Inversión, Metro continuó cultivando el desarrollo de la siguiente fase del plan: la Fase de Implementación. A lo largo del proceso, Metro utilizó la retroalimentación del Comité Consultivo y del CLC durante sus reuniones y reuniones del Grupo de Trabajo como una plataforma para discutir (con una perspectiva de equidad) el impacto del plan en temas como la comunidad, la calidad del aire y las disparidades existentes en el corredor.

Metro trabajó en el perfeccionamiento de la estructura de la Fase de Implementación en conjunto con el Grupo de Trabajo de Equidad en una reunión el 25 de marzo de 2024, que se centró específicamente en definir los objetivos y la estructura de un Grupo de Trabajo para desarrollar los Programas Comunitarios relacionados con la Calidad del Aire y la Salud. Metro tiene la intención de cumplir con la promesa de generar beneficios adicionales para las comunidades del Corredor LB-ELA que necesitan inversión en formas complementarias a las mejoras de transporte que recomienda el Plan de Inversión. Se pidió a los miembros del Grupo de Trabajo de Equidad que ayudaran a Metro a diseñar la estructura del grupo de trabajo, iniciar los próximos pasos y prepararse para el lanzamiento del Fondo Catalizador de Programas Comunitarios una vez que se adopte el Plan de Inversión. Los miembros del Grupo de Trabajo de Equidad proporcionaron ideas iniciales y comentarios preliminares durante esta discusión de planificación. Metro continuará involucrando a las partes interesadas para finalizar esta nueva fase en los próximos meses.



LIST OF ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

ADA	Americans with Disabilities Act
AHSC	Affordable Housing and Sustainable Communities Program
APP	Areas of Persistent Poverty
ATP	Active Transportation Program
BIP	Bridge Investment Program
BIPOC	Black, Indigenous or People of Color
BNSF	Burlington Northern Santa Fe
BRT	bus rapid transit
BTU	British thermal unit
Caltrans	California Department of Transportation
CARB	California Air Resources Board
CBO	community based organization
CEC	California Energy Commission
CEP	community engagement program
CEQA	California Environmental Quality Act
CES WG	Community Engagement Strategy Working Group
CIC	community input consideration
CLC	Community Leadership Committee
CMCP	Comprehensive Multimodal Corridor Plan
CRISI	Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvements
CSTAN	Countywide Strategic Truck Arterial Network
DPM	diesel particulate matter
EFC	Equity Focus Community
EIR	Environmental Impact Report
EIS	Environmental Impact Study
EPA	United States Environmental Protection Agency
EPET	Equity Planning and Evaluation Tool
FEMA	Federal Emergency Management Agency
FHWA	Federal Highway Administration



FRA	Federal Railroad Administration
FTA	Federal Transit Administration
FY	fiscal year
GCCOG	Gateway Cities Council of Governments
GHG	greenhouse gas
GIS	Geographic Information Systems
HDC	Historically Disadvantaged Communities
HOV	high-occupancy vehicle
HQTA	High-Quality Transit Area
I-105	Interstate 105
I-405	Interstate 405
I-5	Interstate 5
I-710	Interstate 710
IJA	Infrastructure Investment and Jobs Act
INFRA	Infrastructure for Rebuilding America (INFRA)
Investment Plan	Long Beach – East Los Angeles Corridor Mobility Improvement Plan
IRA	Inflation Reduction Act
ITS	intelligent transportation system
LA County	Los Angeles County
LADOT	Los Angeles Department of Transportation
LADWP	Los Angeles Department of Water and Power
LARIO	LA River Rio Hondo Channel
LB-ELA	Long Beach – East Los Angeles
LPA	locally preferred alternative
Metro Board	Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority Board of Directors
Metro	Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority
MSPP	multimodal strategies, projects, and programs
NAE	Neighborhood Access and Equity
NEPA	National Environmental Policy Act
NO _x /NO _x	oxides of nitrogen



PA&ED	preliminary engineering and environmental documentation
PIDP	Port Infrastructure Development Program
PM _{2.5}	particulate matter equal to or less than 2.5 microns in diameter
POLA	Port of Los Angeles
POLB	Port of Long Beach
RAISE	Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity
RCN	Reconnecting Communities and Neighborhoods
ROW	right-of-way
SB	Senate Bill
SCAG	Southern California Association of Governments
SCAQMD	South Coast Air Quality Management District
SCCP	Solutions for Congested Corridors Program
SCE	Southern California Edison
SMART	Strengthening Mobility and Revolutionizing Transportation
SR	State Route
SS4A	Safe Streets and Roads for All
STP	Strategic Transportation Plan
TCEP	Trade Corridor Enhancement Program
TDM	travel demand management
TIRCP	Transit and Intercity Rail Capital Program
TOD	Transit Oriented Development
TSM	transportation systems management
TSM	transportation systems management
UHI	Urban Heat Island Effect
UP	Union Pacific
USDOT	United States Department of Transportation
VMT	Vehicle Miles Traveled

GLOSSARY OF TERMS

This glossary defines keywords featured in the Long Beach–East Los Angeles Corridor Mobility Investment Plan (LB–ELA Corridor Plan).

Glossary Overview

General Terms are included at the beginning of the Glossary. These include background terms and other helpful definitions that are not reflected in the Type or Subtype Sections.

Type (Category)	Subtype (Subcategory)
Active Transportation/ Travel Demand Management (TDM)	• Bicycle Routes/Facilities • Pedestrian/First Last Mile • Safety and Amenities • TDM Strategies
Arterial Roadway	• Complete Streets • Signal Coordination, Transportation Systems Management (TSM), Intelligent Transportation Systems (ITS) • Traffic Calming • General Local/Regional Roadway
Evaluation Criteria	• Data Analysis • Modeling • Qualitative and Quantitative Metrics
Community Programs	• Air Quality/Community Health • Environment • Housing Stabilization/Land Use • Job Creation/Work Opportunities
Goods Movement	• Truck Programs/ITS • Freight Rail, Goods Movement, TDM • Ports
Transit	• High-Capacity Transit (Rail & BRT) • Rail Line/Station Improvements • Bus Transit • Transit Amenities
Freeway	• Freeway Improvements • Freeway Amenities/ITS • Zero Emissions Lanes on I-710 • Congestion Pricing

Glossary

Activity-Based Model (ABM)	Estimates household socio-economic characteristics and simulates daily activities to estimate chains of trips to complete those daily activities.
Accessible Pedestrian Signals (APS):	A pedestrian push button that communicates when to cross the street in a non-visual manner, such as audible tones, speech messages, and vibrating surfaces.
Active Transportation:	Active transportation refers to human powered transportation, and low speed electronic assist devices. Examples include but are not limited to pedestrians, bicycles, tricycles, wheelchairs, electric wheelchairs, scooters, skates, and skateboards.
Americans with Disabilities Act (ADA):	The Americans with Disabilities Act (ADA) of 1990 guarantees equal opportunity for individuals with disabilities in public accommodations, employment, transportation, state and local government services, and telecommunications. It prescribes federal transportation requirements for transportation providers.
Accessory Dwelling Units (ADU) amnesty programs:	Intended to provide a low cost, penalty free pathway to improve all unpermitted accessory dwelling units to a safe and habitable condition without requiring the removal of the units or displacement of any residents.
Advance Transportation Management Systems (ATMS):	Provides real-time roadway monitoring, incident detection, and rapid response capabilities.
Affordable accessory dwelling unit (ADU) programs:	Legal and regulatory term for a secondary house or apartment that shares the building lot of a larger, primary home. They may be built within a converted garage or accessory structure, as a newly built structure, or as a conversion of part of the main house.
Air Quality:	The degree to which the air in a particular place is pollution-free.
Air Quality Modeling:	Mathematical and numerical techniques to simulate the physical and chemical processes that affect air pollutants as they disperse and react in the atmosphere.
Alameda Corridor:	A 20-mile-long rail high-capacity freight expressway linking the port cluster of Long Beach and Los Angeles to the transcontinental rail terminals near downtown Los Angeles.
Amenities:	Roadway features that help to provide comfort, convenience, and safety.
Anti-Displacement Programs:	Programs that advocate for intentional development that reduces displacement as the path forward towards equitable, affordable, and inclusive communities

Arterial Roadway:	A high-capacity road that carries longer-distance flows between important centers of activity.
At-grade crossing:	A crossing or intersection of highways, railroad tracks, other guideways, or pedestrian walks, or combinations of these at the same level or grade.
Auxiliary Lane:	An extra short distance lane(s) of the highway adjoining the through travel lanes to allow for speed change, turning, weaving, truck climbing, maneuvering of entering and leaving traffic, and other safety and operational purposes supplementary to through traffic movement.
Basic Income Program:	Government program in which every adult citizen receives a set amount of money regularly. The goals of a basic income system are to alleviate poverty and replace other need-based social programs that potentially require greater bureaucratic involvement.
Bicycle Routes/Facilities:	A portion of a right-of-way for the exclusive use of bicyclists which has been designated by pavement markings, curb, cross-hatched paint, planting strip or parked cars. Bike facilities come in many forms and are categorized into classes, typically from Class I to Class IV, with the latter including a buffer/barrier and is considered as the most protective for cyclists/pedestrians.
Bike Facilities/Paths – Class I (1):	Paved rights-of-way completely separated from streets. Bike paths are often located along waterfronts, creeks, railroad rights-of-way or freeways with a limited number of cross streets and driveways. These paths are typically shared with pedestrians and often called mixed-use paths.
Bike Facilities/Paths – Class II (2):	On-street facilities designated for bicyclists using stripes and stencils. Bike lanes are the preferred treatment for all arterial and collector streets on the bikeway network, and not typically installed on low-volume, low-speed residential streets.
Bike Facilities/Paths – Class III (3):	Streets designated for bicycle travel and shared with motor vehicles. Streets are designated as bike routes because they are suitable for sharing with motor vehicles and/or provide better (or needed) connectivity than other streets. Routes are marked with signs and/or shared lane bicycle (aka “sharrow”) pavement markings intended to encourage bicyclists to ride clear of the “door zone” and to alert motorists to expect bicyclists to occupy the full lane.
Bike Facilities/Paths – Class IV (4):	Separated bikeway for the exclusive use of bicycles, physically separated from the roadway by a buffer or vertical feature.

Bike overcrossing:	Also called pedestrian/bicycle bridges, provide critical links in the bicycle/pedestrian system by joining areas separated by a variety of “barriers.” Overcrossings can address real or perceived safety issues by providing users a formalized means for traversing “problem areas” including transportation corridors, such as arterial roads, freeways, and railroad tracks.
Bike Share:	A service that provides bicycles for a daily, monthly, annual, or trip-based fee. Bike share is recognized as an option for first and last mile transit connections. Learn about Metro’s Bike Share program at https://bikeshare.metro.net/
Bioswales:	Channels designed to concentrate and convey stormwater runoff while removing debris and pollution, which could include vegetated, shallow, landscaped depressions designed to capture, treat, and infiltrate stormwater runoff as it moves downstream.
Bobtail:	A freight-carrying truck without a trailer.
Bollards:	A short post used to divert traffic from an area or road.
Bridge Decks:	The functional area on top of a bridge or overcrossing that allows vehicles and non-motorized traffic such as pedestrians and bicyclists to cross over a roadway, freeway, railroad, or river channel.
Brownfield:	An area with abandoned, idle, or under-used industrial and commercial facilities where expansion, redevelopment, or reuse is complicated by real or perceived environmental contamination.
Buffered Bike Lanes – Class II (HIB):	Buffer striping to provide greater separation between bicyclists and parked or moving vehicles.
Bulb outs:	A curb extension which allows a bus to stop within the travel lane. This helps buses move faster and more reliably.
Bus Priority Lane Corridor:	Typically involves the conversion of the rightmost traffic lane into a travel lane primarily dedicated to buses (allows for right turns and bike lane uses) during specific times and days of the week. These are typically installed to increase service frequency and reliability, as well as enhancing mobility by moving more people without adding more infrastructure.

Bus Rapid Transit (BRT):	Bus Rapid Transit is a mobility or bus option with many of the same benefits as light rail service, but at significantly less cost and with a faster build time. BRT offers reliable, frequent transit service in LA County with bus speed improvements over local bus service, operational enhancements and minimal infrastructure needs. Local examples of BRT service include the G-Line (Orange), serving the San Fernando Valley, and the J-Line (Silver), which serves El Monte, downtown Los Angeles and San Pedro.
Carpool Lane:	Also known as High-Occupancy Vehicle (HOV), is a lane restricted to vehicles with two (and in some cases three) or more occupants to encourage carpooling. Vehicles include automobiles, vans, buses, and taxis.
Changeable Message Signs (CMS):	Primarily used to give motorists real-time traffic safety and guidance information about planned and unplanned events that significantly impact traffic on the State’s highway system, such as traffic congestion or AMBER (America’s Missing: Broadcast Emergency Response) Alerts
Chassis:	The base frame of a motor vehicle.
Closed-Circuit Television Camera (CCTV):	Camera system in which signals are not publicly distributed but are monitored, primarily for monitoring traffic and security purposes.
Community-Based Organizations (CBOs):	Public or private nonprofit organization that are representative of a community and provide educational or related services to individuals in the community.
Community Health Screening:	Opportunity for anyone to receive free or inexpensive health evaluations to help determine their risk of developing a medical condition
Community Health:	Non-clinical approaches for improving health, preventing disease, and reducing health disparities through addressing social, behavioral, environmental, economic, and medical determinants of health in a geographically defined population
Community Indicator:	Quantifiable measures of community results, disaggregated by race/ethnicity and income.
Community Land Trusts (CLT)/land banks:	Nonprofit organizations governed by a board of CLT residents, community residents, and public representatives that provide lasting community assets and shared equity homeownership opportunities for families and communities

Complete Streets:	Streets that are designed and operated to enable safe access for all roadway users of all ages and abilities, including pedestrians, bicyclists, motorists and transit riders. Complete Streets strategies can include traffic calming, bicycle priority streets (bicycle boulevards) and pedestrian connectivity to increase physical activity, improve connectivity to the regional bikeway/greenway networks, local businesses and parks.
Congested Speeds:	Speeds of less than 35 miles per hour.
Connected Vehicle Infrastructure:	Infrastructure supporting vehicles that use any number of different communication technologies to communicate with the driver, other cars on the road (vehicle-to-vehicle), roadside to infrastructure (vehicle-to-infrastructure), and the “Cloud”. Connected vehicles are part of the Internet of Things (IoT) concept that many cities and municipalities are beginning to adopt to tackle some of the biggest challenges in the surface transportation industry. For instance, safety, mobility, and environment.
Container Terminal Wharf:	An area designated for storing cargo in a container, usually accessible by truck, railroad, and marine transportation.
Density Bonus Programs:	Incentive-based tool that permits a developer to increase the maximum allowable development on a site in exchange for either funds or in-kind support for specified public policy goals
Design Pollution Prevention Infiltration Areas (DPPIAs):	Could include stormwater treatment devices that would treat stormwater runoff from sites along the transportation facility and contribute to pollution prevention infiltration.
Distributive Equity:	1) Allocation of benefits and amenities proportionate to levels of need and historic investment and based on self-identified community priorities rather than ‘one-size-fits-all’ solutions. 2) Policies and resource management to ensure benefits reach intended recipients.
Drayage truck movements:	The transport of freight from an ocean port to a destination
Economic empowerment:	The transformative process that helps move marginalized individuals from limited power, voice, and choice to have the skills, resources, and opportunities needed to attain economic security as well as the agency to control and benefit from financial gains. Ensuring the opportunity to participate in and benefit from the community’s economic growth.
Economic resilience:	To build an equitable and sustainable economy where communities and residents can recover quickly from or withstand or avoid a shock to their economic conditions, especially in the overall transition to a carbon-neutral economy.

Economic sustainability:	Focuses on practices that support long-term economic growth without negatively impacting social, environmental, and cultural aspects of the community.
EFC Lens	Equity Focus Community Lens
Emergency vehicle pre-emption (EMVE):	A vehicle pre-emption or priority system that is integrated into a local street traffic signal management system designed to move emergency vehicles faster through signalized roads. As an emergency vehicle approaches an intersection, the traffic light will turn green for the emergency vehicle, and red for the opposing traffic to clear the intersection for the emergency vehicle to pass through when responding to an emergency.
EMFAC:	A computer emissions modeling software that estimates emission rates for motor vehicles for calendar years from 2000 to 2050 operating in California.
Emission Reduction Program:	Program to lower the greenhouse gas (GHG) emissions generated by an individual, organization or country.
Environmental sustainability:	The responsibility to conserve natural resources and protect global ecosystems to support health and wellbeing, now and in the future.
EQ QUAL:	Equity qualitative analysis
Equitable development scorecard:	An evaluation tool that ensures that residents' voices are centered in decision-making processes while also building community power by using a point based on how well projects promote equity across several criteria.
Equity Guiding Principle:	"A commitment to: (1) strive to rectify past harms; (2) provide fair and just access to opportunities; and 3) eliminate disparities in project processes, outcomes, and community results." "The plan seeks to elevate and engrain the principle of Equity across all goals, objectives, strategies, and actions through a framework of Procedural, Distributive, Structural, and Restorative Equity, and by prioritizing an accessible and representative participation process for communities most impacted by the I-710."
Equity:	1) Both an outcome and a process to address disparities to ensure fair and just access to opportunities. 2) An end state in which all groups have access to the resources, benefits, and opportunities necessary to improve the quality of their lives, which can include a more just decision-making process.

Equity-Focus Community (EFC):	Metro created a community designation called Equity Focus Communities (EFCs) to help identify where transportation needs are greatest. EFCs consider where there are higher concentrations of resident and household demographics associated with mobility barriers including low-income households, BIPOC/non-white households, and households without a vehicle. EFCs reflect percentile ranges of combined metrics and refer to tracts above the 60 th (high need) and 80 th (very high need) percentiles.
Equity Opportunity:	A decision that is designed to enhance positive impacts or reduce negative impacts for historically marginalized communities or others facing disparities in access to opportunities.
Evaluation Criteria:	A benchmark, standard, or factor against which performance and suitability of an activity, product, or plan is measured.
First/Last Mile:	The first and last part of the journey that riders walk, bike or roll to and from their nearest station or bus stop is called the “first/last mile connection.”
Flag:	Tool used to capture additional information not captured in the evaluation score of a project or program.
Freeway Lids, Caps:	Type of deck bridge built on top of a controlled-access highway or another roadway. It is commonly used to create new parkland in urban areas. In some locations, freeway caps or lids are used to describe overpasses containing widened bridges that accommodate wider sidewalks or small amenity space beside the roadway above the highway.
Freeway:	An expressway with fully controlled access
Freight Rail:	The use of railroads and trains to transport cargo, sometimes on railroad track that also carries human passengers.
Geofence alerts:	A virtual geographic boundary, defined by GPS (Global Positioning System) or RFID (Radio Frequency Identification) technology. When a mobile device crosses the “fence,” the geofence triggers a response. Essentially, geofences use virtual GPS points to trigger responses that send alerts to mobile devices when users enter or exit the geofenced territory.
Greenhouse Gas Emissions (GHG) Emissions	Gases that absorb and emit radiant energy at thermal infrared wavelengths, causing the greenhouse gas effect. The primary greenhouse gases in Earth’s atmosphere are water vapor, carbon dioxide, methane, nitrous oxide, and ozone.

Geographic Information System (GIS):	Computer-based tools used to store, visualize, analyze, and interpret geographic data.
Geographic Information Systems (GIS) analysis:	A type of computer software that allows the user to manipulate geographic information and to produce maps of data.
Goal:	Desired outcomes for general areas of concern to support the overall Vision.
Goods Movement:	The distribution of freight (including raw materials, parts, and finished consumer products) by all modes of transportation including marine, air, rail and truck.
Grade Separation:	A crossing of two highways, highway and local road, or a highway and a railroad at different levels. For example, a multimodal bridge over or under the railroad tracks.
Greenbelts:	A band of the countryside surrounding a city or urbanized area on which building is generally prohibited. Similar concepts are greenways or green wedges, which have a linear character and may run through an urban area instead of around it.
Greenhouse Gas Emissions:	Emissions of any gas caused by human activity that have the property of absorbing infrared radiation (net heat energy) emitted from Earth's surface and reradiating it back to Earth's surface, including carbon dioxide, methane, and water vapor.
Guiding Principle:	A value that guides all processes and outcomes through a cohesive and intentional framework.
Hardscaping:	Refers to any man-made structure within landscaping design that is made of inanimate materials like gravel, brick, wood, pavers, or stone. Any solid structure in an outdoor area that is not plant life is considered hardscape.
HAWK beacon:	Also known as Pedestrian Hybrid Beacons (PHBs), HAWK beacons can warn and control traffic at unsignalized locations and assist pedestrians in crossing a street or highway at a marked crosswalk. Unlike a traffic signal, the PHB rests in the dark until a pedestrian activates it via pushbutton or other form of detection. When activated, the beacon displays a sequence of flashing and solid lights that indicate the pedestrian walk interval and when it is safe for drivers to proceed.
Housing/Rent Stabilization:	A form of control over housing prices so that the given cost of rent for a property only increases by a small amount each year.

Hybrid work schedules:	An arrangement that informs when employees should work remotely or from the office. Here, each employee's needs are considered while prioritizing your organization's goals.
Inclusionary Housing:	Local policies that tap the economic gains from rising real estate values to create affordable housing. This policy includes reserving a certain percentage of new housing units for low and moderate-income households.
Intelligent Transportation Systems (ITS):	Improves transportation by integrating advanced information and communications-based technologies (ICT) into transportation infrastructure and vehicles. ITS refers to a system of technologies and operational advancements that, when combined and managed, improve the capabilities of the overall transportation system.
Interchange:	Road junction that uses grade separations to allow for the movement of traffic between two or more roadways or highways
Intermodal yards:	Any transportation facility primarily dedicated to the business of freight rail and/or intermodal freight rail operations where cargo is transferred to or from a train and any other form of conveyance (usually a truck).
Internet service provider (ISP):	A company that provides individuals and organizations access to the internet and other related services
Land Use:	The human use of land. It represents the economic and cultural activities practiced at a given place. Public and private lands frequently represent very different uses
Light Rail Transit (LRT):	Light Rail Transit (LRT) is a public transit system with vehicles that are electrically self-propelled by overhead catenary wires and usually operate in one or two-car trains (at peak times, Metro trains can have up to three cars). LRT train cars have passenger capacity of 135 per car and can carry up to 405 passengers per train, operating every five to six minutes. An LRT system has an average speed of 24-35 mph the top speed of 55-65 miles per hour (MPH) and operates above, below or at street level with a typical station spacing being one mile. Metro currently operates LRT on the Metro A Line (Blue), C Line (Green), L Line (Gold), E Line (Expo), and the recently opened K Line (Crenshaw/LAX).
Metro Micro Transit Zone(s):	Metro Micro service areas designed to replace short, solo trips by offering a flexible, on-demand service operated by Metro employees in vehicles that hold up to 10 passengers. Along with other safety measures, capacity is currently limited to five passengers to reduce risk during the COVID-19 pandemic. The Mobility on Demand pilot began by offering shared rides to or from transit stations in select zones as a way to expand equitable, affordable and efficient access to Metro's existing transit network. For more information about Metro Micro, visit https://www.metro.net/micro/ .

Mixed-Flow Traffic Lanes:	Travel lanes used by autos, buses, carpools, and trucks.
Model:	An analytical tool to provide information to planners; A means to quantitatively forecast the effects of transportation planning, policy, or investment decisions — or external factors — on transportation demand and system performance.
Multimodal options:	1) A mixture of several modes of transportation, such as public transportation (i.e., bus, light rail, commuter rail, etc.), autos, trucks, freight rail, and non-motorized systems of transportation. 2) Includes walking, taking public transportation, driving, rolling (riding a bike, scooter, wheelchair, skates).
On-Dock Rail:	Railroad tracks that are located adjacent to port terminal ship berths and allows containers to be moved by cranes from a ship directly to a rail car and vice versa, and does not require the container to exit the terminal's gate via truck.
On-demand bus (Micro-Transit):	A form of bus demand-responsive transport vehicle for hire. This transit service offers a highly flexible routing and/or highly flexible scheduling of minibus vehicles shared with other passengers.
Operational Lanes:	A type of lane that is operated with a management scheme, such as lane use restrictions or tolling, to optimize traffic flow.
Overcrossing:	A structure carrying a road or street over a highway, freeway, or river channel.
Parklets:	A small seating area or green space created as a public amenity on or alongside a sidewalk, such as in a former roadside parking space.
Pedestrian:	Any person who travels by foot or a wheeled conveyance that is not a bicycle, including scooters, wheelchairs and other mobility devices.
Performance Measure:	Quantifiable measures to forecast and track how well the proposed action will work or is working. They may be quantitative, qualitative, or otherwise describe actual impact. They may also be short-term, mid-term, or long-term.
Person Miles Traveled (PMT):	A standard measure of mobility that combines both the number and length of trips
Park and Ride (PNR) to Transit:	A traveler drives and parks at a transit stop to continue a trip via transit.
Port Railyard:	A rail facility in which cargo is transferred from drayage truck to train or vice-versa.

Port Transportation Analysis Model (PortTAM):	Uses Port Cargo Forecasts, Port Facility activities, and related facilities to estimate port-related cargo movements by both Rail and Truck trips.
Procedural Equity:	1) Proactive and accessible community engagement that bridges linguistic, technology, and ability gaps to meet communities where they are and enable participatory and representative decision-making processes. 2) Ongoing systems of accountability and communication to build and maintain trust.
Proposal Outcome:	A clearly defined future state of being at the program, local, or agency level resulting from the proposed action that ultimately supports the community result.
Public-private partnerships:	Public-private partnerships involve collaboration between a government agency and a private-sector company that can be used to finance, build, and operate projects, such as public transportation networks or parks. Financing a project through a public-private partnership can allow a project to be completed sooner or make it a possibility in the first place.
Quad Safety Gates:	A type of boom barrier gate protecting a grade crossing. It has a gate mechanism on both sides of the tracks for both directions of automotive traffic. The exit gates blocking the road leading away from the tracks are equipped with a delay and begin their descent to their horizontal position several seconds after the entrance gates do, to avoid trapping highway vehicles on the crossing.
QUAL:	General qualitative analysis
Qualitative Assessments:	Use of a set of methods, principles, or rules for assessing risk based on nonnumerical categories or levels.
Quantitative Analysis:	Analysis of a situation or event by means of complex mathematical and statistical modeling.
Raised islands:	Provides a raised median that serves as a physical separation between opposing vehicle travel lanes while also offering an opportunity for landscaping or visual enhancements to a roadway corridor, and a place of refuge for a pedestrian crossing a multi-lane street — all in support of improved and safe traffic flow.
Rectangular Rapid Flashing Beacons (RRFBs):	RRFBs are pedestrian-actuated conspicuity or luminosity enhancements used in combination with a pedestrian, school, or trail crossing warning sign to improve safety at uncontrolled, marked crosswalks. The device includes two rectangular shaped yellow indications, each with an LED-array-based light source, that flash with high frequency when activated.

Rental Assistance Programs:	Programs intended to help eligible households cover rental and utility costs, to assist with prospective payments for rent and utilities, and provide funding for housing stabilization services and other housing-related expenses
Restorative Equity:	1) Acknowledgement of, and atonement for historic and ongoing systemic harms resulting from planning practice and policy. 2) Commensurate actions, resources, and investments dedicated to remediation and prevention of further systemic harms.
Right-of-Way:	Land legally designated for use by a transportation facility(ies) such as roadways, freeways, and transit lines.
Road Diets:	Typically involves repurposing an existing roadway—for example, a four-lane, undivided roadway segment to a three-lane segment consisting of two through lanes and a center, two-way left turn lane—to make additional space available for other transportation modes such as pedestrians and bicyclists. In addition to low cost, the primary benefits of a Road Diet include enhanced safety, mobility and access for all road users and a “complete streets” environment to accommodate a variety of transportation modes.
Roundabouts:	An intersection where traffic travels around a central island in a counterclockwise direction. Vehicles entering or exiting the roundabout must yield to vehicles, bicyclists, and pedestrians.
SA-QUAL:	Sustainability qualitative analysis
Safety:	Safety pertains to the measures taken to reduce the risk of road traffic injuries and death.
Shared-Use:	1) Facilities that have multiple users. For example, some freight rail lines have shared use with Metrolink and Amtrak. Highways have shared use between trucks and cars and transit (sometimes). Roads have shared use between transit, cars, bicycles, pedestrians, delivery trucks, etc. 2) A transportation system that responds to the needs of all users of a transportation corridor that is shared by cars, bicycles, buses, trucks, etc.
Shore-side power:	Providing electrical power from the shore to a vessel at berth, thereby allowing the auxiliary engines to be turned off.
Signal Coordination (Synchronization):	Traffic Signal Synchronization is a traffic engineering technique of matching the green light times for a series of intersections to enable the maximum number of vehicles to pass through, thereby reducing stops and delays experienced by motorists. Synchronizing traffic signals ensures a better flow of traffic and minimizes gas consumption and pollutant emissions.

Social equity:	Fairness and justice for all people in social policy. Social equity considers systemic inequalities to ensure that everyone in a community has access to the same opportunities and outcomes. Equity of all kinds acknowledges that inequalities exist and works to eliminate them.
Societal sustainability:	Focuses on the basic social needs of humans including health and well-being, education, dignity, equality, peace and justice.
Socioeconomic Data:	Data of a combined economic and sociological measure of a person's work experience and family's economic access to resources and social position in relation to others.
Soundwalls:	A wall installed parallel to highways with the intent of minimizing the traffic noise for nearby residential areas.
Structural Equity:	1) Evolution of decision-making bodies to reflect the communities they serve. 2) Restructuring of organizational systems and hierarchies to empower historically marginalized groups.
Subtype:	A secondary or subordinate type or genre, a specific one considered as falling under a general classification.
Supervisory Control and Data Acquisition System (SCADA):	A system of software and hardware elements that allows organizations to (1) control operations locally or at remote locations, (2) monitor, gather, and process real-time data (3) directly interact with devices such as sensors, valves, pumps, motors, and more through human-machine interface (HMI) software, and (4) record events into a log file.
Sustainability Guiding Principle:	"Development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs. A commitment to sustainability to satisfy and improve basic social, health, and economic needs/conditions, both present and future, and the responsible use and stewardship of the environment, all while maintaining or improving the well-being of the environment on which life depends."
Sustainability:	The satisfaction of basic social and economic needs, both present and future, and the responsible use of the natural environment, all while maintaining or improving the well-being of the environment on which life depends. Generally made up of three pillars
Sustainable community:	A community that can maintain and support itself and its residents generationally and sustains itself economically, socially, and environmentally over time.
Sustainable development:	Development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.

Transportation Demand Management (TDM):	Used to forecast traffic flows on the transportation system. Although the transportation system may include other modes of travel such as walking, bikes, or trains, the models are typically used for evaluating roadway improvements or improvements to bus service.
Telecommuting:	The ability for an employee to complete work assignments from outside the traditional workplace by using telecommunications tools, such as phone, email, and other online communication tools.
Thoroughfare:	A road or path forming a route between two places.
Traffic Calming (speed calming):	Local street design techniques that reduce traffic speeds and discourage traffic incursion in residential neighborhoods to improve local street safety and neighborhood quality of life. Techniques include physical traffic barriers (e.g., speed humps), revised street configurations, and traffic speed enforcement.
Traffic controls (traffic signals, stop signs):	The control of traffic via any of a number of passive rules or signs (including travel way delineations, rights-of-way and other rules of the road, and traffic markings and signs) or active human agents or control devices (police officers and traffic signals), to optimize safe and efficient flows.
Traffic Controls:	Directing vehicular and pedestrian traffic around a construction zone, accident, or other road disruption, thus ensuring the safety of emergency response teams, construction workers, and the public.
Traffic Volumes:	Volume of traffic moving on roads at a particular section during a particular time period.
Transit Mode Share:	The percentage of travelers using a particular type of transportation or number of trips using said type.
Transit Oriented Communities (TOC):	Community development that, by design, enable people to access and use transit more often by centering housing, jobs, services, and shopping around public transit. For more information about Metro's TOC Program, visit https://www.metro.net/about/toc-technical-assistance-program/
Transit Oriented Development (TOD):	Moderate to higher density development, located within easy walk of a major transit stop, generally with a mix of residential, employment, and shopping opportunities designed for pedestrians without excluding the auto. TOD can be new construction or redevelopment of one or more buildings whose design and orientation facilitate transit use.
Transit:	The carrying of people, goods, or materials from one place to another. Public transit includes buses, trains, subways, and other forms of transportation that charge set fares, operate on established routes, and are available to the public.

Transload Model:	Model used to unload goods from one container to another or from one container into a warehousing facility.
Transportation Networks:	Set of links, nodes, and lines that represent the infrastructure or supply side of transportation.
Transportation Systems Management (TSM):	A comprehensive strategy to coordinate many forms of transportation (such as car, bus, carpool, rail transit, bicycle and pedestrian modes) to reduce the impact of additional development on transportation capacity. TSM focuses on using existing highway and transit systems more efficiently rather than expanding them. Computerized traffic signals, metered freeway ramps, one-way streets, rideshare matching services and other TSM measures are characterized by their low cost and quick implementation time frame.
Travel Demand Management (TDM):	A strategy for reducing demand on the road system by reducing the number of vehicles using the roadways and/or increasing the number of persons per vehicle. For example, TDM attempts to reduce the number of people who drive alone during the commuting period and to increase the number in carpools, vanpools, buses or trains, or walking or biking. TDM can be an element of Transportation Systems Management (TSM; see below).
Tree wells:	Tree wells are the space around a tree under its branches.
Truck Bypass Lanes:	Roadway that provides physical separation of trucks from passenger vehicles at a freeway interchange to eliminate weaving between passenger cars traveling at higher speeds and trucks traveling at lower speeds.
Type:	A primary type or genre that allows other similar types to be categorized into group, more or less precisely defined or designated into a class or category
Underserved communities:	Groups with limited or no access to resources or otherwise disenfranchised.
Urban Greening:	Public landscaping and urban forestry projects that create mutually beneficial relationships between city dwellers and their environments
Urban Heat Island:	An urban or metropolitan area is significantly warmer than surrounding rural areas due to human activities.
Vanpools:	A vanpool is generally a group of between 5 to 15 people with similar travel patterns who ride to work or other places in a shared vehicle (most often a van).
Vegetation Barriers/Buffer Landscaping:	Practical environmentally friendly solution to minimize soil erosion and off-target field movement of debris and pollutants

Vision Statement:	A concise statement that captures the collective aspirations, desires, and outcomes of the project or program.
Vehicle Miles Traveled (VMT):	A measure of total vehicular travel that accounts for the number of vehicle trips and the length of those trips
Vulnerable Road User:	Those unprotected by an outside shield, as they sustain a greater risk of injury in any collision with a vehicle and are therefore highly in need of protection against such collisions.
Walk to Transit:	Transit within walking distance
Zero Emission Infrastructure	Fueling or electric charging stations for vehicles that produce no emissions
Zero Emissions Truck Lanes:	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 could travel in this lane, while fossil-fuel vehicles would be excluded. No new lanes would be added to the existing footprint of I-710.
Zero Emission Vehicle (ZEV):	Trucks or vehicles that produce no tailpipe emissions of criteria pollutants. Generally, ZEVs feature electric powertrains. Technically, ZEVs are still responsible for some greenhouse gas emissions, as the GHG content from the electricity generation must be accounted for. ZEVs include battery electric vehicles (BEV), plug-in electric hybrids (PHEV) when powered by an electric engine, and hydrogen fuel-cell vehicles (FCV).

Links to Resources

2021 LA County Goods Movement Strategic Plan (Link)

The Plan is Metro's response to the many freight-related transportation planning challenges that undermine our county's efforts to be economically competitive, environmentally sustainable, and socially equitable. By creating a vision for goods movement needs in LA County, Metro seeks to engage our regional, state, and federal partners to develop and enrich planning efforts at these levels of government with the priorities of the county in mind. This plan aligns with Metro's Vision 2028 Strategic Plan and 2020 Long Range Transportation Plan and sets forth the strategic initiatives and priorities for Metro's goods movement planning activities over the next five years.

Blue Line First/Last Mile Plan (Link)

The Plan was prepared for all 22 stations on the Metro Blue Line, representing a first-of-its-kind effort to plan comprehensive access improvements for an entire transit line, its greater innovation is in piloting an inclusive, equity-focused community engagement process. As part of the consultant team for this

effort, Metro partnered with a coalition of CBOs to lead outreach efforts on the project, and to help shape the overall direction of this plan. Among the improvements the plan calls for are better sidewalks, more and safer crosswalks, more lighting for pedestrians, better and safer bike lanes and facilities, more trees to supply shade, bus stop improvements, pickup/drop-off locations near stations and landscaping.

Measure H (County of Los Angeles)

Measure H is the landmark ¼-cent sales tax approved by 69.34% of Los Angeles County voters in March 2017, the first revenue stream dedicated to preventing and addressing homelessness countywide. It is projected to raise \$355 million annually for 10 years, or a total of \$3.5 billion, to implement the County's Homeless Initiative strategies. It is set to expire in 2027, unless renewed by voters. A Citizen's Oversight Advisory Board reviews Measure H spending. Independent audits and performance evaluations also help ensure transparency and accountability. Learn more at: homeless.lacounty.gov/measure-h/

Measure HHH (City of Los Angeles)

Los Angeles voters passed Proposition HHH in 2016, which enabled City officials to issue \$1.2 billion in bonds for the development of permanent supportive housing units for people experiencing homelessness. In addition to funding permanent supportive housing development, the bonds can be used to help build temporary shelters. The passage of Proposition HHH is notable because it received the support of a broad and unique coalition of public and private stakeholders in LA, including labor unions and private and nonprofit housing developers. Learn more at: localhousingsolutions.org/housing-policy-case-studies/los-angeles-proposition-hhh/

Measure R (Los Angeles County)

A two-thirds majority of LA County voters approved the Measure R half-cent sales tax in 2008 to finance new transportation projects and programs, and accelerate those already in the pipeline. The Measure R Expenditure Plan devotes its funds to seven transportation categories: 35% to new rail and bus rapid transit projects; 3% to Metrolink projects; 2% to Metro Rail system improvement projects; 20% to carpool lanes, highways and other highway related improvements; 5% to rail operations; 20% to bus operations; and 15% for Local Return programs. The Measure contains an Expenditure Plan that identifies the projects to be funded and additional fund sources that will be used to complete the projects. Learn more at: www.metro.net/about/measure-r/#what-is-measure-r

Metro 2016 Active Transportation Strategic Plan (ATSP) — Link

The Active Transportation Strategic Plan is Metro's overall strategy for funding and supporting the implementation of active transportation infrastructure and programs in Los Angeles County. It identifies strategies to improve and grow the active transportation network, to expand the reach of transit, and develop a regional active transportation network to increase personal travel options. "Active Transportation" refers to any non-motorized mode of travel, including walking, bicycling, rolling, skating, or scooting. For more, visit: www.metro.net/projects/active-transportation-strategic-plan-atsp

**Metro 2020 Long Range Transportation Plan (LRTP) – Link**

The LRTP provides a detailed roadmap for how Metro will plan, build, operate, maintain, and partner for improved mobility in the next 30 years. The LRTP will guide future funding plans and policies needed to move LA County forward for a more mobile, resilient, accessible and sustainable future. Available at: www.metro.net/about/plans/long-range-transportation-plan/

Metro 2028 Games Mobility Concept Plan

The 2028 Olympic and Para-Olympic Games Mobility Concept Plan (MCP) outlines mobility strategies, including capital and operating improvements, to support the transportation infrastructure needed to enhance mobility for the Games and beyond. At its December 2020 meeting, the Metro Board approved Motion 42 which directed staff to work with regional partners to develop a regional investment plan to include a federal engagement strategy and funding proposal to implement transportation improvements that would provide permanent, long-term benefits to the people of Los Angeles County. Metro's 2028 Games Task Force developed the initial project list of over 200 projects. Staff augmented and refined the Draft Initial Project List presented to the Board in January 2022 as a result of an extensive agency stakeholder outreach process to create the Comprehensive Project List covering over 300 projects. The Comprehensive Project List includes capital and operational improvements, such as bus stops, bus lanes, transfer centers, mobility hubs, communications and security equipment, and system reliability investments; state-of-good-repair and maintenance work; and optimized customer experience improvements, such as wayfinding, digital information, and payment technology. Moving through a 6-step evaluation process, Metro and partner agencies identified and prioritized 50 projects for the Mobility Concept Plan Project List. The 2022 Prioritized MCP Project List consists of a broad range of multimodal projects (for example, active transportation, bus, congestion management, rail, and systemwide), and aligns with MCP goals. The project list has a diverse mix of project types: 58% capital projects, 28% operations-related improvements, and 14% expansion of existing Metro programs. Projects on this list have either no funding or partial funding. <https://boardagendas.metro.net/board-report/2022-0781/>

Metro Active Transportation (MAT) Corridor

Measure M established the Metro Active Transport, Transit and First/Last Mile (MAT) Program, which, over the course of 40 years, is anticipated to fund more than \$857 million (in 2015 dollars) in active transportation infrastructure projects throughout the region. This is a competitive discretionary program available to municipalities in LA County and will fund projects to improve and grow the active transportation network and expand the reach of transit. The purpose of the MAT Program is to encourage increased use of active modes of transportation, such as biking and walking, and enhanced pedestrian and bicycle safety. The [Active Transportation Strategic Plan](#) and [Equity Platform Framework](#) are the core policies shaping the program. Projects will be funded based on need, with priorities established using a variety of data, such as socio-economic factors, safety for active mode users, health and existing conditions of physical infrastructure for active modes. The Program will operate in two five-year cycles. The Metro Board of Directors approved projects receiving [Cycle 1 awards](#) in January 2021.

Next Gen Improvements (Link)

The Bus Plan was approved in October 2020 to help transition towards a reimagined bus system that focuses on providing fast, frequent, reliable and accessible service to meet the needs of today's riders. The project was developed through consideration of both technical data and all the priorities and personal experiences heard from nearly 20,000 LA County residents via over 400 meetings, events, presentations and workshops.

SCAG Regional Transportation Plan/Sustainable Communities Strategy (RTP/SCS) — Link

Also known as the 2020–2045 Regional Transportation Plan/Sustainable Communities Strategy, is a long-range visioning plan that builds upon and expands land use and transportation strategies established over several planning cycles to increase mobility options and achieve a more sustainable growth pattern. It charts a path toward a more mobile, sustainable and prosperous region by making connections between transportation networks, between planning strategies and between the people whose collaboration can improve the quality of life for Southern Californians. Access the full RTP at: <https://scag.ca.gov/read-plan-adopted-final-connect-socal-2020>

State Highway Operation and Protection Program (SHOPP)

The 2022 State Highway Operation and Protection Program (SHOPP) is a four year program of projects that collectively improves the condition, operation, and sustainability of State Highway System (SHS) and associated transportation infrastructure in California. The SHOPP funds safety and condition improvements, damage repairs, and highway operational and modal improvements on the State Highway System. By continuously repairing and rehabilitating the SHS, the SHOPP protects the enormous investment that has been made over many decades to create and manage the approximately 16,000 miles SHS. The SHS includes all Interstate routes, numbered highway, and other state owned assets including bicycle and pedestrian facilities, culverts, Transportation Management Systems (TMS), safety roadside rest areas, and maintenance stations. The SHOPP also funds projects necessary to comply with the Americans with Disabilities Act (ADA) and stormwater control requirements. All projects funded by the SHOPP are limited to capital improvements that do not add new through highway lanes. <https://catc.ca.gov/-/media/ctcmedia/documents/programs/shopp/2022-shopp-document-final-epost-20220329.pdf>

Los Angeles County Metrolink Station Assessment and Improvement Plan

A Metro/Metrolink program that assessed the condition and accessibility of each Metrolink station in Los Angeles County to determine an initial set of proposed improvements for each Station.

Annual Commuter Rail State of Good Repair (SOGR) Program

California Senate Bill 1 (SB 1), the Road Repair and Accountability Act of 2017 provides transportation funding annually to repair aging infrastructure, make strategic investments in congested commute and freight rail corridors, and improve transit service. This a SB 1 program provides approximately

\$105 million annually to transit operators in California for eligible transit maintenance, rehabilitation, and capital projects. This investment in public transit is the State of Good Repair Program.

710 South Clean Truck Program (NOW: LB-ELA Zero Emissions Truck Program)

The Metro Board acted in October 2021 (Motion 16) to commit \$50 million as seed funding for a LB-ELA Zero Emission (ZE) Truck program that would become part of the work of the Task Force. In response, staff initiated a ZE Truck Working Group as part of the LB-ELA Corridor Task Force’s engagement process. The Working Group is charged with developing the ZE Truck Program under the guidance of the ZE technology parameters adopted by the Board.

Metro Task Force 2022/2023 Pre-Investment Plan Opportunity Projects (PIPO)

Recognizing the unprecedented amount of discretionary grant funding made available at the State and Federal levels in 2022, the Metro Board directed staff via Motion 9 to return with a “minimum of three initiatives that will apply for available State and Federal funding opportunities in Calendar Year 2022,” in advance of the 710 Task Force Investment Plan being finalized in 2023. To fulfill this directive Metro staff put out a request to the Task Force membership, the CLC, cities, local agencies, and organizations to provide nominations for projects and received from stakeholders 22 project nominations ranging from categories such as Transit, Clean Air/Energy, Goods Movement, Corridor Mobility, Complete Streets, and Roadway. Staff also identified 13 additional projects for which Metro played a role in developing or supporting for grant funding. After analyzing the projects, understanding the concerns raised and input provided by the CLC, EWG, Task Force and other stakeholders, and identifying projects for which a grant application had not yet been submitted, staff identified a full PIPO for Board review and a set of 4 early initiative projects for Board approval.

Supervisory Control and Data Acquisition System (SCADA)

Transit authorities, including Metro, use SCADA technology to regulate electricity to subways and LRT; to automate train traffic signals for rail systems; to track and locate trains and to control railroad crossing gates. It allows Metro to operate trains more frequently while maintaining safety of rail operations.

City of Long Beach Bicycle Master Plan

The 2016 updated Bicycle Master Plan (Plan) continues to build upon a long-standing effort to make Long Beach a city known for its bicycle-friendliness and as an active, healthy, and prosperous place to live, work, and play. The Plan expands upon the Mobility Element of the Long Beach General Plan by providing further details on bicycle planning and design. It also recommends a series of bicycle facility projects and programs to be implemented by Long Beach over the next few decades.

<https://longbeach.gov/lbds/planning/advance/general-plan/mobility/bicycle/>



DRAFT



Metro wants to hear from you! Me

Metro and Caltrans are seeking community input on the draft Long Beach – East Los Angeles Corridor Mobility Investment Plan (Investment Plan). Read the Investment Plan at lb-ela-cmip.com and provide your feedback at 710corridor@metro.net or call the project hotline at 213.922.4710 on the recommended projects and funding strategies identified to improve mobility, safety, and air quality for the communities along the corridor. The deadline to submit comments is Monday, April 1, 2024. Friday, March 1, 2024. Metro y Caltrans están solicitando la opinión del público para el borrador del Plan de inversión en movilidad (Plan de Inversión). Lea el Plan de Inversión en lb-ela-cmip.com y denos su opinión en 710corridor@metro.net o llame a la línea de atención del proyecto al 312.922.4710 sobre los proyectos recomendados y estrategias de financiamiento identificados para mejorar la movilidad, seguridad y calidad del aire para las comunidades a lo largo del corredor. La fecha límite para presentar sus comentarios es el Lunes 1 de abril, 2024. El viernes 1 de marzo, 2024.

For information on how to join an upcoming public meeting or attend a community meeting near you, please visit metro.net/lb-ela-cp-hub. To learn more about the new vision for the LB-ELA Corridor, please visit our [StoryMap](#). Para más información sobre como participar en la próxima reunión pública o asistir a una reunión comunitaria cerca de usted, por favor visite metro.net/lb-ela-hub. Para saber más acerca de la visión para el Corredor LB-ELA Corridor, por favor visite nuestro sitio StoryMap.

LIST OF ACRONYMS AND ABBREVIATIONS

LISTA DE SIGLAS Y ABREVIATURAS

ADA	Americans with Disabilities Act (Ley de Estadounidenses con Discapacidades)
AHP	Affordable Housing and Sustainable Communities Program (Programa de Vivienda Asequible y Comunidades Sostenibles)
APP	Areas of Persistent Poverty (Zonas de pobreza persistente)
ATP	Active Transportation Program (Programa de Transporte Activo)





BIP	Bridge Investment Program (<u>Programa de inversión en puentes</u>)
BIPOC	Black, Indigenous or People of Color (<u>Raza negra, indígena o personas de color</u>)
BNSF	Burlington Northern Santa Fe (<u>Burlington Norte Santa Fe</u>)
BRT	bus rapid transit (<u>Tránsito rápido en autobús</u>)
BTU	British thermal unit (<u>Unidades térmicas británicas</u>)
Caltrans	California Department of Transportation (<u>Departamento de Transporte de California</u>)
CARB	California Air Resources Board (<u>Junta de Recursos del Aire de California</u>)
CBO	community-based organization (<u>Organización comunitaria</u>)
CEC	California Energy Commission (<u>Comisión de Energía de California</u>)
CEP	community engagement program (<u>Programa de participación comunitaria</u>)
CEQA	California Environmental Quality Act (<u>Ley de Calidad Ambiental de California</u>)
CES WG	Community Engagement Strategy Working Group (<u>Grupo de trabajo sobre la estrategia de participación comunitaria</u>)
CIC	community input consideration (<u>Consideración de las aportaciones de la comunidad</u>)
CLC	Community Leadership Committee (<u>Comité de Liderazgo Comunitario</u>)
CMCP	Comprehensive Multimodal Corridor Plan (<u>Plan detallado de corredores multimodales</u>)
CRISI	Consolidated Rail Infrastructure and Safety Improvements (<u>Infraestructuras ferroviarias consolidadas y mejoras de la seguridad</u>)
CSTAN	Countywide Strategic Truck Arterial Network (<u>Red estratégica de carreteras para camiones en todo el condado</u>)
DPM	diesel particulate matter (<u>partículas diésel</u>)
EFC	Equity Focus Community (<u>Comunidad del Enfoque de Equidad</u>)
EIR	Environmental Impact Report (<u>Informe de impacto Ambiental</u>)
EIS	Environmental Impact Study (<u>Estudio de impacto Ambiental</u>)
EPA	United States Environmental Protection Agency (<u>Agencia de Protección del Medio Ambiente de Estados Unidos</u>)
EPET	Equity Planning and Evaluation Tool (<u>Herramienta de planificación y evaluación de la equidad</u>)



<u>FEMA</u>	<u>Federal Emergency Management Agency (Agencia Federal para la Gestión de Emergencias)</u>
<u>FHWA</u>	<u>Federal Highway Administration (Administración Federal de Carreteras)</u>
<u>FRA</u>	<u>Federal Railroad Administration (Administración Federal de Ferrocarriles)</u>
<u>FTA</u>	<u>Federal Transit Administration (Administración Federal de Tránsito)</u>
<u>FY</u>	<u>fiscal year (año fiscal)</u>
<u>GCCOG</u>	<u>Gateway Cities Council of Governments (Consejo de Gobiernos de las Ciudades de Entrada)</u>
<u>GHG</u>	<u>greenhouse gas (gases de efecto invernadero)</u>
<u>GIS</u>	<u>Geographic Information Systems (Sistemas de información geográfica)</u>
<u>HDC</u>	<u>Historically Disadvantaged Communities (Comunidades históricamente desfavorecidas)</u>
<u>HOV</u>	<u>high-occupancy vehicle (vehículo de alta ocupación)</u>
<u>HQTA</u>	<u>High-Quality Transit Area (Zona de tránsito de alta calidad)</u>
<u>I-105</u>	<u>Interstate 105 (Interestatal 105) (Interestatal 405)</u>
<u>I-5</u>	<u>Interstate 5 (Interestatal 5)</u>
<u>I-710</u>	<u>Interstate 710 (Interestatal 710)</u>
<u>IIIA</u>	<u>Infrastructure Investment and Jobs Act (Ley de inversión en infraestructuras y empleo)</u>
<u>INFRA</u>	<u>Infrastructure for Rebuilding America (INFRA) (Infraestructuras para la reconstrucción de América (INFRA))</u>
<u>Investment Plan</u>	<u>Long Beach-East Los Angeles Corridor Mobility Improvement Plan (Plan de mejora de la movilidad del corredor Long Beach-Este de Los Ángeles)</u>
<u>IRA</u>	<u>Inflation Reduction Act (Ley de Reducción de la Inflación)</u>
<u>ITS</u>	<u>Intelligent Transportation System(s) (Sistema(s) de Transporte Inteligente)</u>
<u>LA County</u>	<u>Los Angeles County (Condado de Los Angeles)</u>
<u>LADOT</u>	<u>Los Angeles Department of Transportation ((Departamento de Transporte de Los Ángeles)</u>
<u>LADWP</u>	<u>Los Angeles Department of Water and Power (Departamento de Agua y Energía de Los Ángeles)</u>
<u>LB-ELA</u>	<u>Long Beach-East Los Angeles (Long Beach-Este de Los Ángeles)</u>
<u>LPA</u>	<u>locally preferred alternative (alternativa preferida a nivel local)</u>



<u>Metro Board</u>	<u>Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority Board of Directors</u> <u>(Consejo de Administración de la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles)</u>
<u>Metro</u>	<u>Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority</u> <u>(Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles)</u>
<u>MSP</u>	<u>multimodal strategies, projects, and programs</u> <u>(estrategias, proyectos y programas multimodales)</u>
<u>NAE</u>	<u>Neighborhood Access and Equity</u> <u>(Acceso y equidad vecinales)</u>
<u>NEPA</u>	<u>National Environmental Policy Act</u> <u>(Ley Nacional de Política Medioambiental)</u>
<u>NO_x</u>	<u>oxides of nitrogen</u> <u>(óxidos de nitrógeno)</u>
<u>PA&ED</u>	<u>preliminary engineering and environmental documentation</u> <u>(ingeniería preliminar y documentación medioambiental)</u>
<u>PIDP</u>	<u>Port Infrastructure Development Program</u> <u>(Programa de Desarrollo de Infraestructuras Portuarias)</u>
<u>PM_{2.5}</u>	<u>particulate matter equal to or less than 2.5 microns in diameter</u> <u>(partículas de diámetro igual o inferior a 2.5 micras)</u>
<u>POLA</u>	<u>Port of Los Angeles</u> <u>(Puerto de Los Ángeles)</u>
<u>POLB</u>	<u>Port of Long Beach</u> <u>(Puerto de Long Beach)</u>
<u>RAISE</u>	<u>Rebuilding American Infrastructure with Sustainability and Equity</u> <u>(Reconstruir las infraestructuras estadounidenses con sostenibilidad y equidad)</u>
<u>RCN</u>	<u>Reconnecting Communities and Neighborhoods</u> <u>(Reconectar comunidades y sus vecindarios)</u>
<u>ROW</u>	<u>right-of-way</u> <u>((derecho de paso)</u>
<u>SB</u>	<u>Senate Bill</u> <u>(Proyecto de Ley del Senado)</u>
<u>SCAG</u>	<u>Southern California Association of Governments</u> <u>(Asociación de Gobiernos del Sur de California)</u>
<u>SCAQMD</u>	<u>South Coast Air Quality Management District</u> <u>(Distrito de Gestión de la Calidad del Aire de la Costa Sur)</u>
<u>SCCP</u>	<u>Solutions for Congested Corridors Program</u> <u>(Programa de Soluciones para Corredores Congestionados)</u>
<u>SCE</u>	<u>Southern California Edison</u> <u>(Edison del Sur de California)</u>
<u>SMART</u>	<u>Strengthening Mobility and Revolutionizing Transportation</u> <u>(Reforzar la movilidad y revolucionar el transporte)</u>



SR	State Route (<u>Ruta estatal</u>)
SS4A	Safe Streets and Roads for All (<u>Calles y carreteras seguras para todos</u>)
STP	Strategic Transportation Plan (<u>Plan Estratégico de Transporte</u>)
TCEP	Trade Corridor Enhancement Program (<u>Programa de mejora de los corredores comerciales</u>)

GLOSSARY GLOSARIO DE TÉRMINOS OF TERMS

This glossary defines keywords featured in the Long Beach-East Los Angeles Corridor Mobility Investment Plan (LB-ELA Corridor Plan). Este glosario define las palabras clave que aparecen en el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-Este de Los Ángeles (Plan del Corredor LB-ELA).

Glossary Overview Glosario general

General Terms are included at the beginning of the Glossary. These include background terms and other helpful definitions that are not reflected in the Type or Subtype Sections. Los términos generales se incluyen al principio del Glosario. Incluyen términos de referencia y otras definiciones útiles que no se reflejan en las secciones de tipos o subtipos.

<u>Type (Category)</u> <u>Tipo (Categoría)</u>	<u>Subtype (Subcategory) (Subtipo Subcategoría)</u>
<u>Active Transportation/</u> <u>Travel Demand Management</u> <u>(TDM)</u> <u>Transporte activo</u> <u>Gestión de la demanda de viaje</u> <u>(TDM)</u>	• <u>Bicycle Routes/Facilities</u> • <u>Pedestrian/First Last Mile</u> • <u>Safety and Amenities</u> • <u>TDM Strategies</u> • <u>Rutas e instalaciones para bicicletas</u> • <u>Peatones/Primera y última milla</u> • <u>Seguridad y servicios</u> • <u>Estrategias de TDM</u>
<u>Arterial Roadway</u> <u>Carretera Arterial</u>	• <u>Complete Streets</u> • <u>Signal Coordination, Transportation Systems Management (TSM), Intelligent Transportation Systems (ITS)</u> • <u>Traffic Calming</u> • <u>General Local/Regional Roadway</u> • <u>Calles completas</u> • <u>Coordinación de señales, gestión de sistemas de transporte ("TSM"), sistemas de transporte inteligentes ("ITS")</u> • <u>Calmando del tráfico</u> • <u>Carretera general local/regional</u>



<u>Evaluation Criteria</u> <u>Criterios de evaluación</u>	• <u>Data Analysis</u> • <u>Modeling</u> • <u>Qualitative and Quantitative Metrics</u> • <u>Análisis de datos</u> • <u>Modelización</u> • <u>Métricas cualitativas y cuantitativas</u>
<u>Community Programs</u> <u>Programas comunitarios</u>	• <u>Air Quality/Community HealthHealth/Air Quality/Environment</u> • <u>Environment</u> • <u>Housing Stabilization/Land Use</u> • <u>Job Creation/Work Opportunities</u> • <u>Calidad del aire/Salud pública Salud/Calidad del aire/Medio ambiente</u> • <u>Medio ambiente</u> • <u>Estabilización de la vivienda/Utilización del suelo</u> • <u>Creación de empleo/Oportunidades laborales</u>
<u>Goods Movement</u> <u>Movimiento de bienes</u>	• <u>Truck Programs/ITS</u> • <u>Freight Rail, Goods Movement, TDM</u> • <u>Ports</u> • <u>Programas de camiones/ITS</u> • <u>Ferrocarril de mercancías, movimiento de bienes, TDM</u> • <u>Puertos</u>
<u>Transit</u> <u>Transito</u>	• <u>High-Capacity Transit (Rail & BRT)</u> • <u>Rail Line/Station Improvements</u> • <u>Bus Transit</u> • <u>Transit Amenities</u> • <u>Tránsito de alta capacidad (Ferrocarril y BRT)</u> • <u>Mejora de líneas ferroviarias y estaciones</u> • <u>Autobuses</u> • <u>Servicios de tránsito</u>
<u>Freeway</u> <u>Autopista</u>	• <u>Freeway Improvements</u> • <u>Freeway Amenities/ITS</u> • <u>Zero Emissions Lanes on I-710</u> • <u>Congestion Pricing</u> • <u>Mejoras en la autopista</u> • <u>Amenidades de la autopista/ITS</u>

	• <u>Carriles de cero emisiones en la I-710</u> • <u>Tarificación de la congestión</u>

Glossary Glosario

<u>Activity-Based Model (ABM)</u> <u>Modelo basado en actividades (ABM)</u>	<u>Estimates household socio-economic characteristics and simulates daily activities to estimate chains of trips to complete those daily activities.</u> <u>Estima las características socioeconómicas de los hogares y simula las actividades diarias para estimar las cadenas de viajes para completar esas actividades diarias.</u>
<u>Accessible Pedestrian Signals (APS):</u> <u>Señales peatonales accesibles (APS):</u>	<u>A pedestrian push button that communicates when to cross the street in a non-visual manner, such as audible tones, speech messages, and vibrating surfaces.</u> <u>Un pulsador para peatones que comunica cuándo cruzar la calle de forma no visual, como tonos audibles, mensajes de voz y superficies vibrantes.</u>
<u>Active Transportation:</u> <u>Transporte activo:</u>	<u>Active transportation refers to human powered transportation, and low speed electronic assist devices. Examples include but are not limited to pedestrians, bicycles, tricycles, wheelchairs, electric wheelchairs, scooters, skates, and skateboards.</u> <u>El transporte activo se refiere al transporte de tracción humana y a los dispositivos electrónicos de asistencia de baja velocidad. Los ejemplos incluyen, entre otros, peatones, bicicletas, triciclos, sillas de ruedas, sillas de ruedas eléctricas, patinetes, patines y monopatines (skateboards).</u>
<u>Americans with Disabilities Act (ADA):</u> <u>American with Disabilities Act (Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades) (ADA):</u>	<u>The Americans with Disabilities Act (ADA) of 1990 guarantees equal opportunity for individuals with disabilities in public accommodations, employment, transportation, state and local government services, and telecommunications. It prescribes federal transportation requirements for transportation providers.</u> <u>La Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) de 1990 garantiza la igualdad de oportunidades de las personas con discapacidad en los alojamientos públicos, el empleo, el transporte, los servicios de las administraciones estatales y locales y las telecomunicaciones. Prescribe requisitos federales de transporte para los proveedores de transporte.</u>



<u>Accessory Dwelling Units (ADU) amnesty programs:</u> <u>Programas de amnistía para unidades accesorias de vivienda (ADU):</u>	<u>Intended to provide a low-cost, penalty-free pathway to improve all unpermitted accessory dwelling units to a safe and habitable condition without requiring the removal of the units or displacement of any residents.</u> <u>Su objetivo es proporcionar una vía de bajo coste y exenta de sanciones para mejorar todas las viviendas accesorias no permitidas y hacerlas seguras y habitables sin necesidad de retirarlas ni de desplazar a sus residentes.</u>
<u>Advance Transportation Management Systems (ATMS):</u> <u>Sistemas avanzados de gestión del transporte (ATMS):</u>	<u>Provides real-time roadway monitoring, incident detection, and rapid response capabilities.</u> <u>Proporciona capacidades de vigilancia de carreteras, detección de incidentes y respuesta rápida en tiempo real.</u>
<u>Affordable accessory dwelling unit (ADU) programs:</u> <u>Programas de unidades accesorias de vivienda (ADU) asequibles:</u>	<u>Legal and regulatory term for a secondary house or apartment that shares the building lot of a larger, primary home. They may be built within a converted garage or accessory structure, as a newly built structure, or as a conversion of part of the main house.</u> <u>Término legal y reglamentario para una casa o apartamento secundario que comparte el terreno edificable de una vivienda principal más grande. Pueden construirse dentro de un garaje o estructura accesorio reconvertida, como estructura de nueva construcción o como reconversión de parte de la vivienda principal.</u>
<u>Air Quality:</u> <u>Calidad del aire:</u>	<u>The degree to which the air in a particular place is pollution-free.</u> <u>Grado de ausencia de contaminación del aire en un lugar determinado.</u>
<u>Air Quality Modeling:</u> <u>Modelización de la calidad del aire:</u>	<u>Mathematical and numerical techniques to simulate the physical and chemical processes that affect air pollutants as they disperse and react in the atmosphere.</u> <u>Técnicas matemáticas y numéricas para simular los procesos físicos y químicos que afectan a los contaminantes atmosféricos a medida que se dispersan y reaccionan en la atmósfera.</u>
<u>Alameda Corridor:</u> <u>Corredor Alameda:</u>	<u>A 20-mile-long rail high-capacity freight expressway linking the port cluster of Long Beach and Los Angeles to the transcontinental rail terminals near downtown Los Angeles.</u> <u>Una autopista ferroviaria de alta capacidad para el transporte de mercancías de 20 millas de longitud que enlaza el conjunto portuario de Long Beach y Los Ángeles con las terminales ferroviarias transcontinentales cercanas al centro de Los Ángeles.</u>
<u>Amenities:</u>	<u>Roadway features that help to provide comfort, convenience, and safety. Elementos de la carretera que contribuyen al confort, la comodidad y la seguridad.</u>

<u>Anti-Displacement Programs:</u> <u>Programas contra el desplazamiento:</u>	<u>Programs that advocate for intentional development that reduces displacement as the path forward towards equitable, affordable, and inclusive communities</u> <u>Programas que abogan por un desarrollo intencionado que reduzca los desplazamientos como vía hacia comunidades equitativas, asequibles e integradoras.</u>
<u>Arterial Roadway:</u> <u>Carretera Arterial:</u>	<u>A high-capacity road that carries longer-distance flows between important centers of activity.</u> <u>Carretera de gran capacidad que transporta flujos de larga distancia entre centros de actividad importantes.</u>
<u>At-grade crossing:</u> <u>Cruce a nivel:</u>	<u>A crossing or intersection of highways, railroad tracks, other guideways, or pedestrian walks, or combinations of these at the same level or grade.</u> <u>Cruce o intersección de autopistas, vías de ferrocarril, otras guías o paseos peatonales, o combinaciones de los mismos al mismo nivel o grado.</u>
<u>Auxiliary Lane:</u> <u>Carril auxiliar:</u>	<u>An extra short distance lane(s) of the highway adjoining the through travel lanes to allow for speed change, turning, weaving, truck climbing, maneuvering of entering and leaving traffic, and other safety and operational purposes supplementary to through-traffic movement.</u> <u>Carril(es) adicional(es) de corta distancia de la autopista contiguo(s) a los carriles de circulación de paso para permitir el cambio de velocidad, giros, serpenteos, subida de camiones, maniobras de entrada y salida del tráfico y otros fines de seguridad y operativos complementarios al movimiento del tráfico.</u>
<u>Basic Income Program:</u> <u>Programa de Ingresos Básicos:</u>	<u>Government program in which every adult citizen receives a set amount of money regularly. The goals of a basic income system are to alleviate poverty and replace other need-based social programs that potentially require greater bureaucratic involvement.</u> <u>Programa gubernamental en el que cada ciudadano adulto recibe periódicamente una cantidad fija de dinero. Los objetivos de un sistema de ingresos básicos son aliviar la pobreza y sustituir otros programas sociales basados en las necesidades que potencialmente requieren una mayor implicación burocrática.</u>

Bicycle Routes/Facilities:
Rutas e instalaciones para
bicicletas:

A portion of a right-of-way for the exclusive use of bicyclists which has been designated by pavement markings, curb, cross-hatched paint, planting strip or parked cars. Bike facilities come in many forms and are categorized into classes, typically from Class I to Class IV, with the latter including a buffer/barrier and is considered as the most protective for cyclists/pedestrians.

Porción de un derecho de paso para uso exclusivo de ciclistas que se ha designado mediante marcas en el pavimento, bordillo, pintura rayada, franja de plantación o automóviles estacionados. Las instalaciones para bicicletas se presentan de muchas formas y se clasifican en clases, normalmente de la Clase I a la Clase IV, siendo esta última la que incluye una barrera de protección y se considera la más protectora para los ciclistas/peatones.

Bike Facilities/Paths –
Class I (1):
Instalaciones para
bicicletas/carriles -
Clase I (1):

Paved rights-of-way completely separated from streets. Bike paths are often located along waterfronts, creeks, railroad rights-of-way or freeways with a limited number of cross streets and driveways. These paths are typically shared with pedestrians and often called mixed-use paths.

Derechos de paso pavimentados completamente separados de las calles. Los carriles para bicicletas suelen estar situados a lo largo de riberas, arroyos, derechos de paso del ferrocarril o autopistas con un número limitado de calles transversales y entradas de vehículos. Suelen compartirse con los peatones y suelen denominarse vías de uso mixto.

Bike Facilities/Paths –
Class II (2):
Instalaciones para
bicicletas/carriles -
Clase II (2):

On-street facilities designated for bicyclists using stripes and stencils. Bike lanes are the preferred treatment for all arterial and collector streets on the bikeway network, and not typically installed on low-volume, low-speed residential streets.

Instalaciones en la calle designadas para los ciclistas mediante rayas y estenciles. Los carriles para bicicletas son el tratamiento preferido para todas las calles arteriales y colectoras de la red de carriles para bicicletas, y no suelen instalarse en calles residenciales de poco volumen y baja velocidad.

Bike Facilities/Paths –

Class III (3):

Instalaciones para bicicletas/carriles -

Clase III (3):

Streets designated for bicycle travel and shared with motor vehicles. Streets are designated as bike routes because they are suitable for sharing with motor vehicles and/or provide better (or needed) connectivity than other streets. Routes are marked with signs and/or shared lane bicycle (aka “sharrow”) pavement markings intended to encourage bicyclists to ride clear of the “door zone” and to alert motorists to expect bicyclists to occupy the full lane.

Calles designadas para el desplazamiento o viaje en bicicleta y compartidas con vehículos de motor. Las calles se designan como vías ciclistas porque son adecuadas para compartirlas con vehículos de motor y/o proporcionan una conectividad mejor (o necesaria) que otras calles. Las rutas están marcadas con señales y/o marcas en el pavimento de carriles compartidos para bicicletas (también conocidos como “sharrow” (compartir zona marcada con flecha) que pretenden animar a los ciclistas a circular fuera de la “zona de la puerta” y alertar a los automovilistas de que esperen que los ciclistas ocupen todo el carril.

Bike Facilities/Paths –

Class IV (4):

Instalaciones para bicicletas/carriles -

Clase IV (4):

Separated bikeway for the exclusive use of bicycles, physically separated from the roadway by a buffer or vertical feature.

Carril para bicicletas separado para el uso exclusivo de bicicletas, separado físicamente de la vía pública por una barrera o elemento vertical.

Bike overcrossing:

Paso elevado para bicicletas:

Also called pedestrian/bicycle bridges, provide critical links in the bicycle/pedestrian system by joining areas separated by a variety of “barriers.” Overcrossings can address real or perceived safety issues by providing users a formalized means for traversing “problem areas” including transportation corridors, such as arterial roads, freeways, and railroad tracks.

También llamados puentes peatonales/ciclistas, proporcionan enlaces críticos en el sistema ciclista/peatonal uniendo zonas separadas por una variedad de “barreras”. Los pasos elevados pueden resolver problemas de seguridad reales o percibidos proporcionando a los usuarios un medio formalizado para atravesar “zonas problemáticas”, incluyendo corredores de transporte, como carreteras arteriales, autopistas y vías de ferrocarril.

Bike Share:

Uso compartido de bicicletas:

A service that provides bicycles for a daily, monthly, annual, or trip-based fee. Bike share is recognized as an option for first and last mile transit connections. Learn about Metro’s Bike Share program at <https://bikeshare.metro.net/>

Servicio que proporciona bicicletas a cambio de una cuota diaria, mensual, anual o por viaje. El uso compartido de bicicletas está reconocido como una opción para las conexiones de tránsito de primera y última milla. Más información sobre el programa Bike Share de Metro en <https://bikeshare.metro.net/>.

<u>Bioswales:</u>	<u>Channels designed to concentrate and convey stormwater runoff while removing debris and pollution, which could include vegetated, shallow, landscaped depressions designed to capture, treat, and infiltrate stormwater runoff as it moves downstream.</u>
<u>Biodepósitos:</u>	<u>Canales diseñados para concentrar y transportar la corriente de aguas pluviales al tiempo que eliminan los residuos y la contaminación, que podrían incluir depresiones ajardinadas, poco profundas y con vegetación, diseñadas para capturar, tratar e infiltrar la corriente de aguas pluviales a medida que se desplaza río abajo.</u>
<u>Bobtail:</u>	<u>A freight-carrying truck without a trailer.</u>
<u>Bobtail: (Colacaballo)</u>	<u>Camión de transporte de mercancías sin remolque.</u>
<u>Bollards:</u>	<u>A short post used to divert traffic from an area or road.</u>
<u>Bolardos</u>	<u>Poste corto utilizado para desviar el tráfico de una zona o carretera.</u>
<u>Bridge Decks:</u>	<u>The functional area on top of a bridge or overcrossing that allows vehicles and non-motorized traffic such as pedestrians and bicyclists to cross over a roadway, freeway, railroad, or river channel.</u>
<u>Plataformas de puentes:</u>	<u>Área funcional situada en la parte superior de un puente o paso elevado que permite a los vehículos y al tráfico no motorizado, como peatones y ciclistas, cruzar por encima de una vía, autopista, ferrocarril o canal fluvial.</u>
<u>Brownfield:</u>	<u>An area with abandoned, idle, or under-used industrial and commercial facilities where expansion, redevelopment, or reuse is complicated by real or perceived environmental contamination.</u>
<u>Terreno baldío:</u>	<u>Zona con instalaciones industriales y comerciales abandonadas, ociosas o poco utilizadas en la que la expansión, la reurbanización o la reutilización se ven complicadas por la contaminación medioambiental real o percibida.</u>
<u>Buffered Bike Lanes – Class II(IIB):</u>	<u>Buffer striping to provide greater separation between bicyclists and parked or moving vehicles.</u>
<u>Carriles para bicicletas con protección - Clase II(IIB):</u>	<u>Franjas de protección para proporcionar una mayor separación entre los ciclistas y los vehículos estacionados o en movimiento.</u>
<u>Bulb outs:</u>	<u>A curb extension which allows a bus to stop within the travel lane. This helps buses move faster and more reliably.</u>
<u>Salientes de bordillos:</u>	<u>Extensión del bordillo que permite a un autobús detenerse dentro del carril de circulación. Esto ayuda a que los autobuses circulen más rápido y de forma más fiable.</u>

Bus Priority Lane Corridor:**Corredor de carril bus prioritario:**

Typically involves the conversion of the rightmost traffic lane into a travel lane primarily dedicated to buses (allows for right turns and bike lane uses) during specific times and days of the week. These are typically installed to increase service frequency and reliability, as well as enhancing mobility by moving more people without adding more infrastructure.

Suelen consistir en la conversión del carril de tráfico más a la derecha en un carril de circulación dedicado principalmente a los autobuses (permite giros a la derecha y el uso del carril para bicicletas) durante determinadas horas y días de la semana. Suelen instalarse para aumentar la frecuencia y fiabilidad del servicio, así como para mejorar la movilidad desplazando a más personas sin añadir más infraestructuras.

Bus Rapid Transit (BRT):**Autobús de tránsito rápido (BRT):**

Bus Rapid Transit is a mobility or bus option with many of the same benefits as light rail service, but at significantly less cost and with a faster build time. BRT offers reliable, frequent transit service in LA County with bus speed improvements over local bus service, operational enhancements and minimal infrastructure needs. Local examples of BRT service include the G Line (Orange), serving the San Fernando Valley, and the J Line (Silver), which serves El Monte, downtown Los Angeles and San Pedro.

El Bus de Tránsito Rápido es una opción de movilidad o autobús con muchos de los mismos beneficios que el servicio de tren ligero, pero a un coste significativamente menor y con un tiempo de construcción más rápido. El BRT ofrece un servicio de tránsito fiable y frecuente en el condado de Los Ángeles, con mejoras de velocidad respecto al servicio de autobús local, mejoras operativas y necesidades mínimas de infraestructura. Algunos ejemplos locales de BRT son la línea G (naranja), que da servicio al valle de San Fernando, y la línea J (plateada), que da servicio a El Monte, el centro de Los Ángeles y San Pedro.

Carpool Lane:**Carril de viaje compartido:**

Also known as High-Occupancy Vehicle (HOV), is a lane restricted to vehicles with two (and in some cases three) or more occupants to encourage carpooling. Vehicles include automobiles, vans, buses, and taxis.

También conocido como vehículo de alta ocupación (HOV), es un carril restringido a vehículos con dos (y en algunos casos tres) o más ocupantes para fomentar el uso compartido del automóvil. Entre los vehículos se incluyen automóviles, camionetas, autobuses y taxis.



<u>Changeable Message Signs (CMS):</u> <u>Señales de mensaje cambiante (CMS):</u>	<u>Primarily used to give motorists real-time traffic safety and guidance information about planned and unplanned events that significantly impact traffic on the State’s highway system, such as traffic congestion or AMBER (America’s Missing: Broadcast Emergence Response) Alerts</u> <u>Se utiliza principalmente para proporcionar a los automovilistas información en tiempo real sobre la seguridad del tráfico y orientaciones acerca de acontecimientos planificados y no planificados que afectan significativamente al tráfico en la red de carreteras del Estado, como la congestión del tráfico o las alertas AMBER (America's Missing: Broadcast Emergence Response, “Desaparecidos en Estados Unidos: difusión de respuestas de emergencia”).</u>
<u>Chassis:</u> <u>Chasis:</u>	<u>The base frame of a motor vehicle.</u> <u>El bastidor base de un vehículo de motor.</u>
<u>Closed Circuit Television Camera (CCTV):</u> <u>Circuito cerrado de cámaras de televisión (CCTV):</u>	<u>Camera system in which signals are not publicly distributed but are monitored, primarily for monitoring traffic and security purposes.</u> <u>Sistema de cámaras en el que las señales no se distribuyen públicamente pero se vigilan, principalmente para controlar el tráfico y con fines de seguridad.</u>
<u>Community Based Organizations (CBOs):</u> <u>Organizaciones de base comunitaria (CBOs):</u>	<u>Public or private nonprofit organization that are representative of a community and provide educational or related services to individuals in the community.</u> <u>Organización pública o privada sin fines de lucro que es representativa de una comunidad y proporciona servicios educativos o afines a las personas de la comunidad.</u>
<u>Community Health Screening:</u> <u>Detección de enfermedades en la Comunidad:</u>	<u>Opportunity for anyone to receive free or inexpensive health evaluations to help determine their risk of developing a medical condition</u> <u>Oportunidad para que cualquier persona reciba evaluaciones de salud gratuitas o a bajo coste para ayudar a determinar su riesgo de desarrollar una condición médica.</u>
<u>Community Health:</u> <u>Salud comunitaria:</u>	<u>Non-clinical approaches for improving health, preventing disease, and reducing health disparities through addressing social, behavioral, environmental, economic, and medical determinants of health in a geographically defined population</u> <u>Enfoques no clínicos para mejorar la salud, prevenir enfermedades y reducir las disparidades en materia de salud abordando los determinantes sociales, conductuales, medioambientales, económicos y médicos de la salud en una población definida geográficamente.</u>
<u>Community Indicator:</u> <u>Indicador comunitario:</u>	<u>Quantifiable measures of community results, disaggregated by race/ethnicity and income.</u> <u>Medidas cuantificables de los resultados de la comunidad, clasificadas por raza/etnia e ingresos.</u>

<u>Community Land Trusts (CLT) /land banks:</u> <u>Fideicomisos de tierras comunitarias (CLT)/bancos de tierras:</u>	<u>Nonprofit organizations governed by a board of CLT residents, community residents, and public representatives that provide lasting community assets and shared equity homeownership opportunities for families and communities</u> <u>Organizaciones sin fines de lucro gobernadas por un consejo de residentes de CLT, residentes de la comunidad y representantes públicos que proporcionan activos comunitarios duraderos y oportunidades de propiedad de vivienda de capital compartido para familias y comunidades.</u>
<u>Complete Streets:</u> <u>Calles completas:</u>	<u>Streets that are designed and operated to enable safe access for all roadway users of all ages and abilities, including pedestrians, bicyclists, motorists and transit riders. Complete Streets strategies can include traffic calming, bicycle priority streets (bicycle boulevards) and pedestrian connectivity to increase physical activity, improve connectivity to the regional bikeway/greenway networks, local businesses and parks.</u> <u>Calles diseñadas y gestionadas para permitir un acceso seguro a todos los usuarios de todas las edades y capacidades, incluyendo peatones, ciclistas, conductores y usuarios del transporte público. Las estrategias de calles completas pueden incluir calmado del tráfico, calles con prioridad para las bicicletas (bulevares para bicicletas) y conectividad peatonal para aumentar la actividad física, mejorar la conectividad con las redes regionales de carriles para bicicletas y vías verdes, comercios locales y parques.</u>
<u>Congested Speeds:</u> <u>Velocidades congestionadas:</u>	<u>Speeds of less than 35 miles per hour.</u> <u>Velocidades inferiores a 35 millas por hora.</u>
<u>Connected Vehicle Infrastructure:</u> <u>Infraestructura de vehículos conectados:</u>	<u>Infrastructure supporting vehicles that use any number of different communication technologies to communicate with the driver, other cars on the road (vehicle-to-vehicle), roadside to infrastructure (vehicle-to-infrastructure), and the "Cloud". Connected vehicles are part of the Internet of Things (IoT) concept that many cities and municipalities are beginning to adopt to tackle some of the biggest challenges in the surface transportation industry. For instance, safety, mobility, and environment.</u> <u>Infraestructura que soporta vehículos que utilizan cualquier número de tecnologías de comunicación diferentes para comunicarse con el conductor, otros automóviles en la carretera (de vehículo a vehículo), de la carretera a la infraestructura (de vehículo a infraestructura), y la "Cloud (Nube)". Los vehículos conectados forman parte del concepto de Internet de las Cosas (IoT) que muchas ciudades y municipios están empezando a adoptar para afrontar algunos de los mayores retos del sector del transporte de superficie. Por ejemplo, la seguridad, la movilidad y el medio ambiente.</u>

<u>Container Terminal Wharf:</u> <u>Muelle de la terminal de contenedores:</u>	<u>An area designated for storing cargo in a container, usually accessible by truck, railroad, and marine transportation.</u> <u>Zona designada para almacenar carga en un contenedor, generalmente accesible por camión, ferrocarril y transporte marítimo.</u>
<u>Density Bonus Programs:</u> <u>Programas de bonificación por densidad:</u>	<u>Incentive-based tool that permits a developer to increase the maximum allowable development on a site in exchange for either funds or in-kind support for specified public policy goals</u> <u>Herramienta basada en incentivos que permite a un promotor aumentar el desarrollo máximo permitido en un sitio a cambio de fondos o ayuda en especie para determinados objetivos de política pública.</u>
<u>Design Pollution Prevention Infiltration Areas (DPPIAs):</u> <u>Diseño de áreas de infiltración para la prevención de la contaminación (DPPIA):</u>	<u>Could include stormwater treatment devices that would treat stormwater runoff from sites along the transportation facility and contribute to pollution prevention infiltration.</u> <u>Podría incluir dispositivos de tratamiento de aguas pluviales que tratarían la escorrentía de las aguas pluviales de los lugares situados a lo largo de la instalación de transporte y contribuirían a la infiltración para prevenir la contaminación.</u>
<u>Distributive Equity:</u> <u>Equidad distributiva:</u>	<u>1) Allocation of benefits and amenities proportionate to levels of need and historic investment and based on self-identified community priorities rather than ‘one-size-fits-all’ solutions. 2) Policies and resource management to ensure benefits reach intended recipients.</u> <u>1) Asignación de beneficios y amenidades proporcionales a los niveles de necesidad e inversión histórica y basados en prioridades comunitarias autoidentificadas en lugar de soluciones de "un mismo tipo para todos".</u> <u>2) Políticas y gestión de recursos para garantizar que los beneficios lleguen a los beneficiarios previstos.</u>
<u>Drayage truck movements:</u> <u>Movimientos de camiones de carga y descarga:</u>	<u>The transport of freight from an ocean port to a destination</u> <u>El transporte de mercancías desde un puerto oceánico hasta un destino</u>
<u>Economic empowerment:</u> <u>Empoderamiento económico:</u>	<u>The transformative process that helps move marginalized individuals from limited power, voice, and choice to have the skills, resources, and opportunities needed to attain economic security as well as the agency to control and benefit from financial gains. Ensuring the opportunity to participate in and benefit from the community’s economic growth.</u> <u>El proceso transformador que ayuda a las personas marginadas a pasar de tener un poder, una voz y una capacidad de elección limitados a disponer de las habilidades, los recursos y las oportunidades necesarias para alcanzar la seguridad económica, así como la capacidad de controlar y beneficiarse de las ganancias económicas. Garantizar la oportunidad de participar y beneficiarse del crecimiento económico de la comunidad.</u>

<u>Economic resilience:</u> <u>Resistencia económica:</u>	<u>To build an equitable and sustainable economy where communities and residents can recover quickly from or withstand or avoid a shock to their economic conditions, especially in the overall transition to a carbon-neutral economy.</u> <u>Crear una economía equitativa y sostenible en la que las comunidades y los residentes puedan recuperarse rápidamente de una adversidad en sus condiciones económicas, resistirla o evitarla, especialmente en la transición general hacia una economía neutra en carbono.</u>
<u>Economic sustainability:</u> <u>Sostenibilidad económica:</u>	<u>Focuses on practices that support long-term economic growth without negatively impacting social, environmental, and cultural aspects of the community.</u> <u>Se centra en las prácticas que favorecen el crecimiento económico a largo plazo sin afectar negativamente a los aspectos sociales, medioambientales y culturales de la comunidad.</u>
<u>EFC Lens</u> <u>Lente EFC</u>	<u>Equity Focus Community Lens</u> <u>Enfoque de equidad sobre la perspectiva comunitaria</u>
<u>Emergency vehicle pre-emption (EMVE):</u> <u>Prioridad a los vehículos de emergencia (EMVE):</u>	<u>A vehicle pre-emption or priority system that is integrated into a local street traffic signal management system designed to move emergencies vehicles faster through signalized roads. As an emergency vehicle approaches an intersection, the traffic light will turn green for the emergency vehicle, and red for the opposing traffic to clear the intersection for the emergency vehicle to pass through when responding to an emergency.</u> <u>Sistema de prioridad o anticipación de vehículos que se integra en un sistema de gestión de semáforos de calles locales diseñado para que los vehículos de emergencias circulen más rápidamente por las vías señalizadas. Cuando un vehículo de emergencia se aproxima a una intersección, el semáforo se pone en verde para el vehículo de emergencia y en rojo para el tráfico contrario, con el fin de despejar la intersección para que el vehículo de emergencia pueda pasar al responder a una emergencia.</u>
<u>EMFAC:</u> <u>EMFAC:</u>	<u>A computer emissions modeling software that estimates emission rates for motor vehicles for calendar years from 2000 to 2050 operating in California.</u> <u>Programa informático de modelización de emisiones que calcula los índices de emisión de los vehículos de motor para los años naturales comprendidos entre 2000 y 2050 que operan en California.</u>
<u>Emission Reduction Program:</u> <u>Programa de reducción de emisiones:</u>	<u>Program to lower the greenhouse gas (GHG) emissions generated by an individual, organization or country.</u> <u>Programa para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero ("GHG") generadas por un individuo, una organización o un país.</u>

<u>Environmental sustainability:</u> <u>Sostenibilidad medioambiental:</u>	<u>The responsibility to conserve natural resources and protect global ecosystems to support health and wellbeing, now and in the future.</u> <u>La responsabilidad de conservar los recursos naturales y proteger los ecosistemas globales para favorecer la salud y el bienestar, ahora y en el futuro.</u>
<u>EQ QUAL:</u> <u>EQ QUAL (Equidad Cualitativa):</u>	<u>Equity qualitative analysis</u> <u>Análisis cualitativo de la equidad</u>
<u>Equitable development scorecard:</u> <u>Puntuación del desarrollo equitativo:</u>	<u>An evaluation tool that ensures that residents’ voices are centered in decision-making processes while also building community power by using a point based on how well projects promote equity across several criteria.</u> <u>Una herramienta de evaluación que garantiza que las voces de los residentes se centran en los procesos de toma de decisiones, al tiempo que fomenta el poder de la comunidad mediante el uso de un punto basado en la medida en que los proyectos promueven la equidad a través de varios criterios.</u>
<u>Equity Guiding Principle:</u> <u>Principio Directivo de Equidad:</u>	<u>“A commitment to: (1) strive to rectify past harms; (2) provide fair and just access to opportunities; and 3) eliminate disparities in project processes, outcomes, and community results.”</u> <u>“The plan seeks to elevate and engrain the principle of Equity across all goals, objectives, strategies, and actions through a framework of Procedural, Distributive, Structural, and Restorative Equity, and by prioritizing an accessible and representative participation process for communities most impacted by the I-710.”</u> <u>“Un compromiso para: (1) esforzarse por rectificar los daños del pasado; (2) proporcionar un acceso justo y equitativo a las oportunidades; y 3) eliminar las disparidades en los procesos de los proyectos, realizaciones y en los resultados de la comunidad.”</u> <u>“El plan busca elevar y arraigar el principio de Equidad en todas las metas, objetivos, estrategias y acciones a través de un marco de Equidad Procesal, Distributiva, Estructural y Restaurativa, y priorizando un proceso de participación accesible y representativo para las comunidades más impactadas por la I-710.”</u>

Equity:**Equidad:**

1) Both an outcome and a process to address disparities to ensure fair and just access to opportunities. 2) An end state in which all groups have access to the resources, benefits, and opportunities necessary to improve the quality of their lives, which can include a more just decision-making process.

1) Tanto un resultado como un proceso para abordar las disparidades con el fin de garantizar un acceso justo y equitativo a las oportunidades. 2) Un estado final en el que todos los grupos tienen acceso a los recursos, beneficios y oportunidades necesarios para mejorar su calidad de vida, lo que puede incluir un proceso de toma de decisiones más justo.

Equity-Focus Community (EFC):**Comunidad enfocada en la equidad (EFC):**

Metro created a community designation called Equity Focus Communities (EFCs) to help identify where transportation needs are greatest. EFCs consider where there are higher concentrations of resident and household demographics associated with mobility barriers including low-income households, BIPOC/non-white households, and households without a vehicle. EFCs reflect percentile ranges of combined metrics and refer to tracts above the 60th (high need) and 80th (very high need) percentiles.

Metro creó una designación de comunidad llamada Equity Focus Communities (EFCs) para ayudar a identificar donde las necesidades de transporte son mayores. EFCs considera donde hay concentraciones más altas de residentes y hogares demográficos asociados con barreras de movilidad incluyendo hogares de bajos ingresos, hogares BIPOC/no-blancos, y hogares sin vehículo. Los EFCs reflejan rangos de percentiles de métricas combinadas y se refieren a tramos por encima de los percentiles 60 (alta necesidad) y 80 (muy alta necesidad).

Equity Opportunity:**Oportunidad de equidad:**

A decision that is designed to enhance positive impacts or reduce negative impacts for historically marginalized communities or others facing disparities in access to opportunities.

Una decisión destinada a potenciar los efectos positivos o reducir los negativos para las comunidades históricamente marginadas u otras que se enfrentan a disparidades en el acceso a las oportunidades.

Evaluation Criteria:**Criterios de evaluación:**

A benchmark, standard, or factor against which performance and suitability of an activity, product, or plan is measured.

Punto de referencia, norma o factor con el que se miden los resultados y la idoneidad de una actividad, producto o plan.

<u>First/Last Mile:</u> <u>Primera/última milla:</u>	<u>The first and last part of the journey that riders walk, bike or roll to and from their nearest station or bus stop is called the “first/last mile connection.”</u> <u>La primera y última parte del trayecto que los usuarios recorren a pie, en bicicleta o en patines hasta y desde su estación o parada de autobús más cercana se denomina "conexión de primera/última milla".</u>
<u>Flag:</u> <u>(Flag) Indicador:</u>	<u>Tool used to capture additional information not captured in the evaluation score of a project or program.</u> <u>Herramienta utilizada para captar información adicional no recogida en la puntuación de la evaluación de un proyecto o programa.</u>
<u>Freeway Lids, Caps:</u> <u>Tapas de Autopista:</u>	<u>Type of deck bridge built on top of a controlled-access highway or another roadway. It is commonly used to create new parkland in urban areas. In some locations, freeway caps or lids are used to describe overpasses containing widened bridges that accommodate wider sidewalks or small amenity space beside the roadway above the highway.</u> <u>Tipo de tablero del puente construido sobre una autopista de acceso controlado u otra carretera. Suele utilizarse para crear nuevas zonas verdes en zonas urbanas. En algunos lugares, las tapas de autopista se utilizan para describir los pasos elevados que contienen puentes ensanchados que dan cabida a aceras más anchas o a pequeños espacios de amenidad junto a la carretera por encima de la autopista.</u>
<u>Freeway:</u> <u>Autopista:</u>	<u>An expressway with fully controlled access</u> <u>Una autopista con acceso totalmente controlado</u>
<u>Freight Rail:</u> <u>Ferrocarril de Mercancías:</u>	<u>The use of railroads and trains to transport cargo, sometimes on railroad track that also carries human passengers.</u> <u>Utilización de ferrocarriles y trenes para transportar mercancías, a veces por vías férreas que también transportan pasajeros.</u>
<u>Geofence alerts:</u> <u>Alertas de geocercas:</u>	<u>A virtual geographic boundary, defined by GPS (Global Positioning System) or RFID (Radio Frequency Identification) technology. When a mobile device crosses the “fence,” the geofence triggers a response. Essentially, geofences use virtual GPS points to trigger responses that send alerts to mobile devices when users enter or exit the geofenced territory.</u> <u>Una frontera geográfica virtual, definida por tecnología GPS (Sistema de Posicionamiento Global) o RFID (Identificación por Radiofrecuencia). Cuando un dispositivo móvil cruza la " cerca ", la geocerca desencadena una respuesta. Esencialmente, las geocercas utilizan puntos GPS virtuales para activar respuestas que envían alertas a los dispositivos móviles cuando los usuarios entran o salen del territorio geocercado.</u>

<u>Greenhouse Gas Emissions (GHG) Emissions</u> <u>Emisiones de gases de efecto invernadero</u> <u>(GHG) Emisiones</u>	<u>Gases that absorb and emit radiant energy at thermal infrared wavelengths, causing the greenhouse gas effect. The primary greenhouse gases in Earth’s atmosphere are water vapor, carbon dioxide, methane, nitrous oxide, and ozone.</u> <u>Gases que absorben y emiten energía radiante en longitudes de onda infrarrojas térmicas, provocando el efecto invernadero. Los principales gases de efecto invernadero en la atmósfera terrestre son el vapor de agua, el dióxido de carbono, el metano, el óxido nitroso y el ozono.</u>
<u>Geographic Information System (GIS):</u> <u>Sistema de Información Geográfica (GIS):</u>	<u>Computer-based tools used to store, visualize, analyze, and interpret geographic data.</u> <u>Herramientas informáticas utilizadas para almacenar, visualizar, analizar e interpretar datos geográficos.</u>
<u>Geographic Information Systems (GIS) analysis:</u> <u>Análisis de Sistemas de Información Geográfica (GIS):</u>	<u>A type of computer software that allows the user to manipulate geographic information and to produce maps of data.</u> <u>Tipo de programa informático que permite al usuario manipular información geográfica y elaborar mapas de datos.</u>
<u>Goal:</u> <u>Meta:</u>	<u>Desired outcomes for general areas of concern to support the overall Vision.</u> <u>Resultados deseados para las áreas generales de interés para apoyar la Visión general.</u>
<u>Goods Movement:</u> <u>Movimiento de Bienes:</u>	<u>The distribution of freight (including raw materials, parts, and finished consumer products) by all modes of transportation including marine, air, rail and truck.</u> <u>La distribución de mercancías (incluyendo materias primas, piezas y productos de consumo acabados) por todos los modos de transporte, incluyendo marítimo, aéreo, ferroviario y por camión.</u>
<u>Grade Separation:</u> <u>Separación de niveles:</u>	<u>A crossing of two highways, highway and local road, or a highway and a railroad at different levels. For example, a multimodal bridge over or under the railroad tracks.</u> <u>Cruce de dos autopistas, una autopista y una carretera local, o una autopista y una vía férrea a distinto nivel. Por ejemplo, un puente multimodal sobre o bajo las vías del tren.</u>
<u>Greenbelts:</u> <u>Espacios verdes:</u>	<u>A band of the countryside surrounding a city or urbanized area on which building is generally prohibited. Similar concepts are greenways or green wedges, which have a linear character and may run through an urban area instead of around it.</u> <u>Franja de campo que rodea una ciudad o una zona urbanizada en la que generalmente está prohibido construir. Conceptos similares son las vías verdes o cuñas verdes, que tienen un carácter lineal y pueden atravesar una zona urbana en lugar de rodearla.</u>

<u>Greenhouse Gas Emissions:</u> <u>Emisiones de gases de efecto invernadero:</u>	<u>Emissions of any gas caused by human activity that have the property of absorbing infrared radiation (net heat energy) emitted from Earth's surface and reradiating it back to Earth's surface, including carbon dioxide, methane, and water vapor.</u> <u>Emisiones de cualquier gas causado por la actividad humana que tenga la propiedad de absorber la radiación infrarroja (energía térmica neta) emitida desde la superficie de la Tierra y volver a irradiarla hacia la superficie terrestre, incluyendo el dióxido de carbono, el metano y el vapor de agua.</u>
<u>Guiding Principle:</u> <u>Principio Directivo:</u>	<u>A value that guides all processes and outcomes through a cohesive and intentional framework.</u> <u>Un valor que guía todos los procesos y resultados a través de un marco cohesivo e intencionado.</u>
<u>Hardscaping:</u> <u>Paisaje Duro:</u>	<u>Refers to any man-made structure within landscaping design that is made of inanimate materials like gravel, brick, wood, pavers, or stone. Any solid structure in an outdoor area that is not plant life is considered hardscape.</u> <u>Se refiere a cualquier estructura artificial dentro del diseño paisajístico que esté hecha de materiales inanimados como grava, ladrillo, madera, adoquines o piedra. Cualquier estructura sólida en una zona exterior que no sea vegetal se considera paisaje duro.</u>
<u>HAWK beacon:</u> <u>Faros HAWK:</u>	<u>Also known as Pedestrian Hybrid Beacons (PHBs), HAWK beacons can warn and control traffic at unsignalized locations and assist pedestrians in crossing a street or highway at a marked crosswalk. Unlike a traffic signal, the PHB rests in the dark until a pedestrian activates it via pushbutton or other form of detection. When activated, the beacon displays a sequence of flashing and solid lights that indicate the pedestrian walk interval and when it is safe for drivers to proceed.</u> <u>También conocidos como Faros Híbridos Peatonales (PHBs), los faros HAWK pueden advertir y controlar el tráfico en lugares no señalizados y ayudar a los peatones a cruzar una calle o carretera por un paso de peatones señalizado. A diferencia de una señal de tráfico, la PHB permanece en la oscuridad hasta que un peatón la activa mediante un pulsador u otra forma de detección. Cuando se activa, el faro muestra una secuencia de luces intermitentes y fijas que indican el intervalo de paso de los peatones y cuándo es seguro para los conductores seguir adelante.</u>
<u>Housing/Rent Stabilization:</u> <u>Vivienda/Estabilización de alquileres:</u>	<u>A form of control over housing prices so that the given cost of rent for a property only increases by a small amount each year.</u> <u>Una forma de controlar los precios de la vivienda para que el coste del alquiler de una propiedad sólo aumente una pequeña cantidad cada año.</u>

Hybrid work schedules: Horarios de trabajo híbridos:	<u>An arrangement that informs when employees should work remotely or from the office. Here, each employee's needs are considered while prioritizing your organization's goals.</u> <u>Un acuerdo que informa de cuándo los empleados deben trabajar a distancia o desde la oficina. Aquí se tienen en cuenta las necesidades de cada empleado al tiempo que se da prioridad a las metas de su organización.</u>
Inclusionary Housing: Viviendas de inclusión:	<u>Local policies that tap the economic gains from rising real estate values to create affordable housing. This policy includes reserving a certain percentage of new housing units for low and moderate-income households.</u> <u>Políticas locales que aprovechan las ganancias económicas derivadas del aumento del valor de los bienes inmuebles para crear viviendas asequibles. Esta política incluye la reserva de un determinado porcentaje de nuevas viviendas para hogares con ingresos bajos y moderados.</u>
Intelligent Transportation Systems (ITS): Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS):	<u>Improves transportation by integrating advanced information and communications-based technologies (ICT) into transportation infrastructure and vehicles. ITS refers to a system of technologies and operational advancements that, when combined and managed, improve the capabilities of the overall transportation system.</u> <u>Mejora el transporte integrando tecnologías avanzadas basadas en la información y las comunicaciones ("ICT", por sus siglas en inglés) en la infraestructura y los vehículos de transporte. ITS hace referencia a un sistema de tecnologías y avances operativos que, combinados y gestionados, mejoran las capacidades del sistema general de transporte.</u>
Interchange: Intercambio:	<u>Road junction that uses grade separations to allow for the movement of traffic between two or more roadways or highways</u> <u>Cruce de carreteras que utiliza separaciones de nivel para permitir el movimiento del tráfico entre dos o más carreteras o autopistas.</u>
Intermodal yards: Instalaciones intermodales:	<u>Any transportation facility primarily dedicated to the business of freight rail and/or intermodal freight rail operations where cargo is transferred to or from a train and any other form of conveyance (usually a truck).</u> <u>Cualquier instalación de transporte dedicada principalmente a la actividad ferroviaria de mercancías y/o a operaciones ferroviarias intermodales de mercancías en las que la carga se transfiere hacia o desde un tren y cualquier otra forma de transporte (normalmente un camión).</u>
Internet service provider (ISP): Proveedor de servicios de Internet (ISP):	<u>A company that provides individuals and organizations access to the internet and other related services</u> <u>Empresa que proporciona a particulares y organizaciones acceso a Internet y otros servicios relacionados.</u>

<u>Land Use:</u>	<u>The human use of land. It represents the economic and cultural activities practiced at a given place. Public and private lands frequently represent very different uses</u>
<u>Uso del suelo:</u>	<u>El uso humano de la tierra. Representa las actividades económicas y culturales que se practican en un lugar determinado. Las tierras públicas y privadas suelen tener usos muy diferentes</u>
<u>Light Rail Transit (LRT):</u>	<u>Light Rail Transit (LRT) Is a public transit system with vehicles that are electrically self-propelled by overhead catenary wires and usually operate in one or two-car trains (at peak times, Metro trains can have up to three cars). LRT train cars have passenger capacity of 135 per car and can carry up to 405 passengers per train, operating every five to six minutes. An LRT system has an average speed of 24-35 mph the top speed of 55-65 miles per hour (MPH) and operates above, below or at street level with a typical station spacing being one mile. Metro currently operates LRT on the Metro A Line (Blue), C Line (Green), L Line (Gold), E Line (Expo), and the recently opened K Line (Crenshaw/LAX).</u>
<u>Transporte ferroviario ligero (LRT):</u>	<u>Transporte ferroviario ligero (Light Rail Transit, LRT) Es un sistema de transporte público con vehículos autopropulsados eléctricamente por catenarias y que suelen circular en trenes de uno o dos vagones (en horas punta, los trenes de Metro pueden tener hasta tres vagones). Los vagones del LRT tienen una capacidad de 135 pasajeros por vagón y pueden transportar hasta 405 pasajeros por tren, que circula cada cinco o seis minutos. Un sistema LRT tiene una velocidad media de 24-35 mph y una velocidad máxima de 55-65 millas por hora (MPH) y funciona por encima, por debajo o a nivel de calle, con una distancia típica entre estaciones de una milla. En la actualidad, Metro opera LRT en las líneas A (azul), C (verde), L (dorada), E (Expo) y la recientemente inaugurada K (Crenshaw/LAX).</u>

Metro Micro Transit Zone(s): Metro Micro service areas designed to replace short, solo trips by offering a flexible, on-demand service operated by Metro employees in vehicles that hold up to 10 passengers. Along with other safety measures, capacity is currently limited to five passengers to reduce risk during the COVID-19 pandemic. The Mobility on Demand pilot began by offering shared rides to or from transit stations in select zones as a way to expand equitable, affordable and efficient access to Metro’s existing transit network. For more information about Metro Micro, visit <https://www.metro.net/micro/>.

Microzona(s) de tránsito de Metro:

Las áreas de servicio Micro de Metro están diseñadas para sustituir los viajes cortos en solitario ofreciendo un servicio flexible y a la carta operado por empleados de Metro en vehículos con capacidad para 10 pasajeros. Junto con otras medidas de seguridad, la capacidad se limita actualmente a cinco pasajeros para reducir el riesgo durante la pandemia de COVID-19. El proyecto piloto de Movilidad a la Demanda comenzó ofreciendo viajes compartidos hacia o desde estaciones de tránsito en zonas seleccionadas como una forma de ampliar el acceso equitativo, asequible y eficiente a la red de tránsito existente de Metro. Para más información sobre Metro Micro, visite <https://www.metro.net/micro/>.

Mixed-Flow Traffic Lanes
Carriles de Trafico-Mixto:

Travel lanes used by autos, buses, carpool, and trucks
Carriles utilizados por automóviles, autobuses, viaje compartido y camiones.

Model **Modelo:**

An analytical tool to provide information to planners; A means to quantitatively forecast the effects of transportation planning, policy, or investment decisions – or external factors – on transportation demand and system performance.

Una herramienta analítica para proporcionar información a los planificadores; Un medio para prever cuantitativamente los efectos de la planificación del transporte, la política o las decisiones de inversión - o factores externos - en la demanda de transporte y el rendimiento del sistema.

Multimodal options
Opciones multimodales:

1) A mixture of several modes of transportation, such as public transportation (i.e., bus, light rail, commuter rail, etc.), autos, trucks, freight rail, and non-motorized systems of transportation. 2) Includes walking, taking public transportation, driving, rolling (riding a bike, scooter, wheelchair, skates).

1) Mezcla de varios modos de transporte, como el transporte público (autobús, tren ligero, tren de cercanías, etc.), automóviles, camiones, ferrocarril de mercancías y sistemas de transporte no motorizados. 2) Incluye caminar, tomar el transporte público, conducir, desplazarse (en bicicleta, patinete, silla de ruedas, patines).

<u>On Dock Rail:</u> <u>En el carril del muelle:</u>	<u>Railroad tracks that are located adjacent to port terminal ship berths and allows containers to be moved by cranes from a ship directly to a rail car and vice versa, and does not require the container to exit the terminal's gate via truck.</u> <u>Vías de ferrocarril que se encuentran junto a los atracaderos de los buques de las terminales portuarias y permiten trasladar los contenedores mediante grúas desde un buque directamente a un vagón de ferrocarril y viceversa, y no requieren que el contenedor salga por la puerta de la terminal a través de un camión.</u>
<u>On-demand bus (Micro-Transit):</u> <u>Autobús según la demanda Micro-Tránsito):</u>	<u>A form of bus demand-responsive transport vehicle for hire. This transit service offers a highly flexible routing and/or highly flexible scheduling of minibus vehicles shared with other passengers.</u> <u>Una forma de vehículo de transporte de alquiler que responde a la demanda. Este servicio de tránsito ofrece un itinerario muy flexible y/o una programación muy flexible de vehículos minibús compartidos con otros pasajeros.</u>
<u>Operational Lanes:</u> <u>Carriles Operativos:</u>	<u>A type of lane that is operated with a management scheme, such as lane use restrictions or tolling, to optimize traffic flow.</u> <u>Tipo de carril que funciona con un sistema de gestión, como las restricciones de uso de carril o el peaje, para optimizar el flujo de tráfico.</u>
<u>Overcrossing: Sobrepasos:</u>	<u>A structure carrying a road or street over a highway, freeway, or river channel.</u> <u>Estructura que conduce una carretera o calle por encima de una autopista, autovía o canal fluvial.</u>
<u>Parklets: Párquines:</u>	<u>A small seating area or green space created as a public amenity on or alongside a sidewalk, such as in a former roadside parking space.</u> <u>Pequeña zona para sentarse o espacio verde creado como servicio público en una acera o junto a ella, por ejemplo, en un antiguo estacionamiento de carretera.</u>
<u>Pedestrian: Peatón</u>	<u>Any person who travels by foot or a wheeled conveyance that is not a bicycle, including scooters, wheelchairs and other mobility devices.</u> <u>Cualquier persona que se desplace a pie o en un medio de transporte con ruedas que no sea una bicicleta, incluyendo scooters, sillas de ruedas y otros dispositivos de movilidad.</u>

Performance Measure: Medida de resultados:	<u>Quantifiable measures to forecast and track how well the proposed action will work or is working. They may be quantitative, qualitative, or otherwise describe actual impact. They may also be short-term, mid-term, or long-term.</u> <u>Medidas cuantificables para prever y hacer un seguimiento de lo bien que funcionará o está funcionando la acción propuesta. Pueden ser cuantitativas, cualitativas o describir el impacto real. También pueden ser a corto, medio o largo plazo.</u>
Person Miles Traveled Millas recorridas persona (PMT):	<u>A standard measure of mobility that combines both the number and length of trips</u> <u>Una medida estándar de movilidad que combina tanto el número como la duración de los viajes.</u>
Park and Ride (PNR) to Transit: De estacionamiento y viaje (PNR) a transporte público:	<u>A traveler drives and parks at a transit stop to continue a trip via transit.</u> <u>Un viajero conduce y estaciona en una parada de tránsito para continuar un viaje en tránsito.</u>
Port Railyard: Terminal portuario:	<u>A rail facility in which cargo is transferred from drayage truck to train or vice-versa.</u> <u>Instalación ferroviaria en la que la carga se transfiere del camión de acarreo al tren o viceversa.</u>
Port Transportation Analysis Model (PortTAM): Modelo de análisis del transporte portuario (PortTAM):	<u>Uses Port Cargo Forecasts, Port Facility activities, and related facilities to estimate port-related cargo movements by both Rail and Truck trips.</u> <u>Utiliza las previsiones de carga portuaria, las actividades de las instalaciones portuarias y las instalaciones relacionadas para estimar los movimientos de carga relacionados con el puerto, tanto por viajes en tren como en camión.</u>
Procedural Equity: Equidad procesal:	<u>1) Proactive and accessible community engagement that bridges linguistic, technology, and ability gaps to meet communities where they are and enable participatory and representative decision-making processes. 2) Ongoing systems of accountability and communication to build and maintain trust.</u> <u>1) Participación proactiva y accesible de la comunidad que cubra las diferencias lingüísticas, tecnológicas y de capacidad para ir al encuentro de las comunidades allí donde se encuentren y permitir procesos de toma de decisiones participativos y representativos. 2) Sistemas permanentes de rendición de cuentas y comunicación para generar y mantener la confianza.</u>

Proposal Outcome: <u>Resultado de la propuesta:</u>	<u>A clearly defined future state of being at the program, local, or agency level resulting from the proposed action that ultimately supports the community result.</u> <u>Una situación futura claramente definida a nivel de programa, local o de organismo, resultante de la acción propuesta que, en definitiva, respalda el resultado comunitario.</u>
Public-private partnerships: <u>Asociaciones público-privadas:</u>	<u>Public-private partnerships involve collaboration between a government agency and a private-sector company that can be used to finance, build, and operate projects, such as public transportation networks or parks. Financing a project through a public-private partnership can allow a project to be completed sooner or make it a possibility in the first place.</u> <u>Las asociaciones público-privadas implican la colaboración entre un organismo gubernamental y una empresa del sector privado que puede utilizarse para financiar, construir y explotar proyectos, como redes de transporte público o parques. La financiación de un proyecto a través de una asociación público-privada puede permitir que se termine antes o que sea una posibilidad desde el principio.</u>
Quad Safety Gates: <u>Puertas de seguridad Quad:</u>	<u>A type of boom barrier gate protecting a grade crossing. It has a gate mechanism on both sides of the tracks for both directions of automotive traffic. The exit gates blocking the road leading away from the tracks are equipped with a delay and begin their descent to their horizontal position several seconds after the entrance gates do, to avoid trapping highway vehicles on the crossing.</u> <u>Tipo de barrera que protege un paso a nivel. Dispone de un mecanismo de compuertas a ambos lados de las vías para ambos sentidos de circulación de automóviles. Las puertas de salida que bloquean la carretera que se aleja de las vías están equipadas con un temporizador y comienzan a bajar a su posición horizontal varios segundos después de que lo hagan las puertas de entrada, para evitar que los vehículos de carretera queden atrapados en el paso a nivel.</u>
QUAL: Cualitativo	<u>General qualitative analysis</u> <u>Análisis cualitativo general</u>
Qualitative Assessments: <u>Evaluaciones cualitativas:</u>	<u>Use of a set of methods, principles, or rules for assessing risk based on nonnumerical categories or levels.</u> <u>Utilización de un conjunto de métodos, principios o reglas para evaluar el riesgo basándose en categorías o niveles no numéricos.</u>
Quantitative Analysis: <u>Análisis cuantitativo:</u>	<u>Analysis of a situation or event by means of complex mathematical and statistical modeling.</u> <u>Análisis de una situación o acontecimiento mediante modelos matemáticos y estadísticos complejos.</u>

Raised islands:
Islotes elevados:

Provides a raised median that serves as a physical separation between opposing vehicle travel lanes while also offering an opportunity for landscaping or visual enhancements to a roadway corridor, and a place of refuge for a pedestrian crossing a multi-lane street – all in support of improved and safe traffic flow.

Proporciona una mediana elevada que sirve como separación física entre los carriles de circulación de vehículos opuestos, al tiempo que ofrece una oportunidad para la jardinería o mejoras visuales a un corredor de carretera, y un lugar de refugio para un peatón que cruza una calle de varios carriles - todo en apoyo de un flujo de tráfico mejorado y seguro.

Rectangular Rapid Flashing Beacons (RRFBs):
Señales de intermitencia rápida rectangulares (RRFB):

RRFBs are pedestrian-actuated conspicuity or luminosity enhancements used in combination with a pedestrian, school, or trail crossing warning sign to improve safety at uncontrolled, marked crosswalks. The device includes two rectangular shaped yellow indications, each with an LED-array-based light source, that flash with high frequency when activated.

Las RRFB son mejoras de visibilidad o luminosidad accionadas que se utilizan en combinación con una señal de advertencia de paso de peatones, escuela o sendero para mejorar la seguridad en los pasos de peatones no controlados y señalizados. El dispositivo incluye dos indicaciones amarillas de forma rectangular, cada una con una fuente de luz basada en una matriz de LED, que destellan con alta frecuencia cuando se activan.

Rental Assistance Programs:
Programas de ayuda para el alquiler

Programs intended to help eligible households cover rental and utility costs, to assist with prospective payments for rent and utilities, and provide funding for housing stabilization services and other housing-related expenses

Programas destinados a ayudar a los hogares que reúnan los requisitos necesarios a cubrir los gastos de alquiler y servicios públicos, a prestar asistencia para los pagos previstos de alquiler y servicios públicos, y a proporcionar financiación para servicios de estabilización de la vivienda y otros gastos relacionados con la vivienda.

Restorative Equity:
Equidad restaurativa:

1) Acknowledgement of, and atonement for historic and ongoing systemic harms resulting from planning practice and policy. 2) Commensurate actions, resources, and investments dedicated to remediation and prevention of further systemic harms. 1)

Reconocimiento y reparación de los daños sistémicos históricos y actuales derivados de las prácticas y políticas de planificación. 2) Acciones, recursos e inversiones proporcionales dedicados a remediar y prevenir nuevos daños sistémicos.

<u>Right-of-Way:</u> <u>Derecho de paso:</u>	<u>Land legally designated for use by a transportation facility(ies) such as roadways, freeways, and transit lines.</u> <u>Terreno legalmente designado para ser utilizado por una o varias instalaciones de transporte, como carreteras, autopistas y líneas de tránsito.</u>
<u>Road Diets:</u> <u>Reducción de circulación:</u>	<u>Typically involves repurposing an existing roadway – for example, a four-lane, undivided roadway segment to a three-lane segment consisting of two through lanes and a center, two-way left-turn lane – to make additional space available for other transportation modes such as pedestrians and bicyclists. In addition to low cost, the primary benefits of a Road Diet include enhanced safety, mobility and access for all road users and a “complete streets” environment to accommodate a variety of transportation modes.</u> <u>Suele consistir en reutilizar una carretera existente -por ejemplo, un segmento de cuatro carriles sin dividir en un segmento de tres carriles con dos carriles de circulación y un carril central bidireccional de giro a la izquierda- para dejar más espacio disponible para otros modos de transporte, como peatones y ciclistas. Además de su bajo coste, los principales beneficios de una reducción de circulación son la mejora de la seguridad, la movilidad y el acceso para todos los usuarios de la carretera y un entorno de "calles completas" para dar cabida a diversos modos de transporte.</u>
<u>Roundabouts:</u> <u>Rotondas o glorietas:</u>	<u>An intersection where traffic travels around a central island in a counterclockwise direction. Vehicles entering or exiting the roundabout must yield to vehicles, bicyclists, and pedestrians.</u> <u>Intersección en la que el tráfico circula alrededor de una isla central en sentido contrario a las agujas del reloj. Los vehículos que entran o salen de la glorieta deben ceder el paso a vehículos, ciclistas y peatones.</u>
<u>SA QUAL SA Cualitativa :</u>	<u>Sustainability qualitative analysis</u> <u>Análisis cualitativo de sostenibilidad</u>
<u>Safety: Seguridad:</u>	<u>Safety pertains to the measures taken to reduce the risk of road traffic injuries and death.</u> <u>La seguridad se refiere a las medidas adoptadas para reducir el riesgo de lesiones y muertes por accidentes de tráfico.</u>

Shared-Use:

Uso compartido:

1) Facilities that have multiple users. For example, some freight rail lines have shared use with Metrolink and Amtrak. Highways have shared use between trucks and cars and transit (sometimes). Roads have shared use between transit, cars, bicycles, pedestrians, delivery trucks, etc. 2) A transportation system that responds to the needs of all users of a transportation corridor that is shared by cars, bicycles, buses, trucks, etc.

1) Instalaciones que tienen múltiples usuarios. Por ejemplo, algunas líneas de ferrocarril de mercancías tienen un uso compartido con Metrolink y Amtrak. Las autopistas tienen un uso compartido entre camiones, automóviles y transporte público (a veces). Las carreteras tienen un uso compartido entre el transporte público, los coches, las bicicletas, los peatones, los camiones de reparto, etc. 2) Un sistema de transporte que responde a las necesidades de todos los usuarios de un corredor de transporte compartido por automóviles, bicicletas, autobuses, camiones, etc.

Shore-side power:

Energía en la costa:

Providing electrical power from the shore to a vessel at berth, thereby allowing the auxiliary engines to be turned off.

Suministro de energía eléctrica desde la costa a un buque atracado, lo que permite apagar los motores auxiliares.

Signal Coordination (Synchronization):

Coordinación de señales (Sincronización):

Traffic Signal Synchronization is a traffic engineering technique of matching the green light times for a series of intersections to enable the maximum number of vehicles to pass through, thereby reducing stops and delays experienced by motorists. Synchronizing traffic signals ensures a better flow of traffic and minimizes gas consumption and pollutant emissions.

La sincronización de las señales es una técnica de ingeniería de tráfico que consiste en hacer coincidir los tiempos de luz verde de una serie de intersecciones para permitir el paso del máximo número de vehículos, reduciendo así las paradas y los retrasos que sufren los automovilistas. La sincronización de las señales garantiza una mejor fluidez del tráfico y minimiza el consumo de gasolina y las emisiones contaminantes.

Social equity:

Equidad social

Fairness and Justice for all people in social policy. Social equity considers systemic inequalities to ensure that everyone in a community has access to the same opportunities and outcomes. Equity of all kinds acknowledges that inequalities exist and works to eliminate them.

Equidad y justicia para todas las personas en la política social. La equidad social tiene en cuenta las desigualdades sistémicas para garantizar que todas las personas de una comunidad tengan acceso a las mismas oportunidades y resultados. La equidad de todo tipo reconoce que existen desigualdades y trabaja para eliminarlas.

<u>Societal sustainability:</u> <u>Sostenibilidad social:</u>	<u>Focuses on the basic social needs of humans including health and well-being, education, dignity, equality, peace and justice.</u> <u>Se centra en las necesidades sociales básicas de los seres humanos, como la salud y el bienestar, la educación, la dignidad, la igualdad, la paz y la justicia.</u>
<u>Socioeconomic Data:</u> <u>Datos socioeconómicos:</u>	<u>Data of a combined economic and sociological measure of a person's work experience and family's economic access to resources and social position in relation to others.</u> <u>Datos de una medida económica y sociológica combinada de la experiencia laboral de una persona y el acceso económico de la familia a los recursos y la posición social en relación con los demás.</u>
<u>Soundwalls:</u> <u>Paredes acústicas:</u>	<u>A wall installed parallel to highways with the intent of minimizing the traffic noise for nearby residential areas.</u> <u>Un muro instalado en paralelo a las autopistas con la intención de minimizar el ruido del tráfico para las zonas residenciales cercanas.</u>
<u>Structural Equity:</u> <u>Equidad estructural:</u>	<u>1) Evolution of decision-making bodies to reflect the communities they serve. 2) Restructuring of organizational systems and hierarchies to empower historically marginalized groups.</u> <u>1) Evolución de los órganos responsables de la toma de decisiones para que reflejen las comunidades a las que sirven. 2) Reestructuración de los sistemas organizativos y las jerarquías para empoderar a los grupos históricamente marginados.</u>
<u>Subtype:</u> <u>Subtipo:</u>	<u>A secondary or subordinate type or genre, a specific one considered as falling under a general classification.</u> <u>Tipo o género secundario o subordinado, específico considerado dentro de una clasificación general.</u>
<u>Supervisory Control and Data Acquisition System (SCADA):</u> <u>Sistema de control y adquisición de datos (SCADA):</u>	<u>A system of software and hardware elements that allows organizations to (1) control operations locally or at remote locations, (2) monitor, gather, and process real-time data (3) directly interact with devices such as sensors, valves, pumps, motors, and more through human-machine interface (HMI) software, and (4) record events into a log file.</u> <u>Sistema de elementos de software y hardware que permite a las organizaciones (1) controlar operaciones localmente o en ubicaciones a distancia, (2) supervisar, recopilar y procesar datos en tiempo real (3) interactuar directamente con dispositivos como sensores, válvulas, bombas, motores, etc. mediante software de interfaz hombre-máquina (HMI), y (4) registrar eventos en un archivo de registro.</u>

Sustainability Guiding Principle:

Principio directivo de sostenibilidad:

“Development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs. A commitment to sustainability to satisfy and improve basic social, health, and economic needs/conditions, both present and future, and the responsible use and stewardship of the environment, all while maintaining or improving the well-being of the environment on which life depends.”

"Desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Un compromiso con la sostenibilidad para satisfacer y mejorar las necesidades/condiciones sociales, de salud y económicas básicas, tanto presentes como futuras, y el uso y la administración responsables del medio ambiente, a la vez que se mantiene o mejora el bienestar del entorno del que depende la vida."

Sustainability:
Sostenibilidad:

The satisfaction of basic social and economic needs, both present and future, and the responsible use of the natural environment, all while maintaining or improving the well-being of the environment on which life depends. Generally made up of three pillars

La satisfacción de las necesidades sociales y económicas básicas, tanto presentes como futuras, y el uso responsable del entorno natural, a la vez que se mantiene o mejora el bienestar del medio ambiente del que depende la vida. Generalmente se compone de tres pilares

Sustainable community:
Comunidad sostenible:

A community that can maintain and support itself and its residents generationally and sustains itself economically, socially, and environmentally over time.

Una comunidad que puede mantenerse a sí misma y a sus residentes generacionalmente y se sostiene económica, social y medioambientalmente a lo largo del tiempo.

Sustainable development:
Desarrollo sostenible:

Development that meets the needs of the present without compromising the ability of future generations to meet their own needs.

Desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades.

Transportation Demand Management (TDM):

Gestión de la demanda de transporte (TDM):

Used to forecast traffic flows on the transportation system. Although the transportation system may include other modes of travel such as walking, bikes, or trains, the models are typically used for evaluating roadway improvements or improvements to bus service.

Se utilizan para prever los flujos de tráfico en el sistema de transporte. Aunque el sistema de transporte puede incluir otros modos de viaje como a pie, en bicicleta o en tren, los modelos se suelen utilizar para evaluar mejoras en las carreteras o en el servicio de autobuses.

<u>Telecommuting:</u> <u>Trabajo a distancia:</u>	<u>The ability for an employee to complete work assignments from outside the traditional workplace by using telecommunications tools, such as phone, email, and other online communication tools.</u> <u>La capacidad de un empleado para completar asignaciones de trabajo desde fuera del lugar de trabajo tradicional mediante el uso de herramientas de telecomunicaciones, como el teléfono, el correo electrónico y otras herramientas de comunicación en Internet.</u>
<u>Thoroughfare:</u> <u>Vía pública:</u>	<u>A road or path forming a route between two places.</u> <u>Carretera o camino que forma una ruta entre dos lugares.</u>
<u>Traffic Calming (speed calming):</u> <u>Calmado del tráfico (reducción de la velocidad):</u>	<u>Local street design techniques that reduce traffic speeds and discourage traffic incursion in residential neighborhoods to improve local street safety and neighborhood quality of life. Techniques include physical traffic barriers (e.g., speed humps), revised street configurations, and traffic speed enforcement.</u> <u>Técnicas de diseño de calles locales que reducen la velocidad del tráfico y desalientan la incursión del tráfico en zonas residenciales para mejorar la seguridad de las calles locales y la calidad de vida del vecindario. Las técnicas incluyen barreras físicas al tráfico (por ejemplo, reductores (topes) de velocidad), configuraciones revisadas de las calles y control de la velocidad del tráfico.</u>
<u>Traffic controls (traffic signals, stop signs):</u> <u>Controles de tráfico (semáforos, señales de stop):</u>	<u>The control of traffic via any of a number of passive rules or signs (including travel way delineations, rights-of-way and other rules-of-the-road, and traffic markings and signs) or active human agents or control devices (police officers and traffic signals), to optimize safe and efficient flows.</u> <u>El control del tráfico mediante una serie de normas o señales pasivas (como la delimitación de las vías de circulación, los derechos de paso y otras normas de circulación, y las marcas y señales de tráfico) o agentes humanos activos o dispositivos de control (agentes de policía y semáforos), para optimizar la seguridad y la eficacia de los flujos.</u>
<u>Traffic Controls:</u> <u>Controles de tráfico:</u>	<u>Directing vehicular and pedestrian traffic around a construction zone, accident, or other road disruption, thus ensuring the safety of emergency response teams, construction workers, and the public.</u> <u>Dirigir el tráfico de vehículos y peatones en torno a una zona de obras, accidente u otra interrupción de la circulación, garantizando así la seguridad de los equipos de respuesta a emergencias, los trabajadores de la construcción y el público.</u>
<u>Traffic Volumes:</u> <u>Volúmenes de tráfico:</u>	<u>Volume of traffic moving on roads at a particular section during a particular time period.</u> <u>Volumen de tráfico que circula por las carreteras en un tramo concreto durante un periodo de tiempo determinado.</u>

<u>Transit Mode Share:</u> <u>Proporción del modo de transporte:</u>	<u>The percentage of travelers using a particular type of transportation or number of trips using said type.</u> <u>Porcentaje de viajeros que utilizan un determinado tipo de transporte o número de viajes en los que se utiliza dicho tipo.</u>
<u>Transit Oriented Communities (TOC):</u> <u>Comunidades Orientadas al Tránsito ("TOC"):</u>	<u>Community development that, by design, enable people to access and use transit more often by centering housing, jobs, services, and shopping around public transit. For more information about Metro's TOC Program, visit https://www.metro.net/about/toc-technical-assistance-program/</u> <u>Desarrollo comunitario que, por su diseño, permite a las personas acceder y utilizar el transporte público más a menudo, centrando la vivienda, el trabajo, los servicios y las compras en torno al transporte público. Para más información sobre el programa TOC de Metro, visite https://www.metro.net/about/toc-technical-assistance-program/.</u>
<u>Transit Oriented Development (TOD):</u> <u>Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD):</u>	<u>Moderate- to higher-density development, located within easy walk of a major transit stop, generally with a mix of residential, employment, and shopping opportunities designed for pedestrians without excluding the auto. TOD can be new construction or redevelopment of one or more buildings whose design and orientation facilitate transit use.</u> <u>Desarrollo de densidad moderada a alta, situado a poca distancia a pie de una parada importante de transporte, generalmente con una combinación de oportunidades residenciales, laborales y comerciales diseñadas para los peatones sin excluir el automóvil. El TOD puede consistir en la construcción o remodelación de uno o varios edificios cuyo diseño y orientación faciliten el uso del transporte público.</u>
<u>Transit:</u> <u>Transito:</u>	<u>The carrying of people, goods, or materials from one place to another. Public transit includes buses, trains, subways, and other forms of transportation that charge set fares, operate on established routes, and are available to the public.</u> <u>Transporte de personas, bienes o materiales de un lugar a otro. El transporte público incluye autobuses, trenes, metros y otras formas de transporte que cobran tarifas fijas, operan en rutas establecidas y están a disposición del público.</u>
<u>Transload Model:</u> <u>Modelo de transbordo:</u>	<u>Model used to unload goods from one container to another or from one container into a warehousing facility.</u> <u>Modelo de transbordo: Modelo utilizado para descargar bienes de un contenedor a otro o de un contenedor a una instalación de almacenamiento.</u>
<u>Transportation Networks:</u> <u>Redes de transporte:</u>	<u>Set of links, nodes, and lines that represent the infrastructure or supply side of transportation.</u> <u>Conjunto de enlaces, puntos nodales y líneas que representan la infraestructura o la oferta de transporte.</u>

Transportation Systems Management (TSM):

Gestión de sistemas de transporte (TSM):

A comprehensive strategy to coordinate many forms of transportation (such as car, bus, carpool, rail transit, bicycle and pedestrian modes) to reduce the impact of additional development on transportation capacity. TSM focuses on using existing highway and transit systems more efficiently rather than expanding them. Computerized traffic signals, metered freeway ramps, one-way streets, rideshare matching services and other TSM measures are characterized by their low cost and quick implementation time frame.

Una estrategia amplia para coordinar muchas formas de transporte (como automóvil, autobús, viajes compartidos, transporte ferroviario, bicicleta y modos peatonales) para reducir el impacto del desarrollo adicional en la capacidad de transporte. El TSM se centra en el uso más eficiente de los sistemas de autopistas y transporte existentes, en lugar de ampliarlos. Los semáforos informatizados, las rampas de autopista con contador, las calles de sentido único, los servicios de transporte compartido y otras medidas de TSM se caracterizan por su bajo coste y su rápida implementación.

Travel Demand Management (TDM):

Gestión de la demanda de viajes (TDM):

A strategy for reducing demand on the road system by reducing the number of vehicles using the roadways and/or increasing the number of persons per vehicle. For example, TDM attempts to reduce the number of people who drive alone during the commuting period and to increase the number in carpools, vanpools, buses or trains, or walking or biking. TDM can be an element of Transportation Systems Management (TSM; see below).

Una estrategia para reducir la demanda en el sistema vial mediante la reducción del número de vehículos que utilizan las carreteras y/o el aumento del número de personas por vehículo. Por ejemplo, la TDM intenta reducir el número de personas que conducen solas durante el periodo de desplazamiento al trabajo y aumentar el número de personas que viajan en vehículos compartidos, camionetas compartidas, autobuses o trenes, o que van a pie o en bicicleta. La TDM puede ser un elemento de la Gestión de Sistemas de Transporte (TSM; véase abajo).

Tree wells:

Alcorques:

Tree wells are the space around a tree under its branches.

Los alcorques son el espacio que rodea a un árbol bajo sus ramas.

Truck Bypass Lanes:

Carriles de circunvalación para camiones:

Roadway that provides physical separation of trucks from passenger vehicles at a freeway interchange to eliminate weaving between passenger cars traveling at higher speeds and trucks traveling at lower speeds.

Carretera que separa físicamente los camiones de los vehículos de pasajeros en un intercambiador de autopistas para eliminar los cruces entre los vehículos de pasajeros que circulan a mayor velocidad y los camiones que circulan a menor velocidad.



Type:	<u>A primary type or genre that allows other similar types to be categorized into group, more or less precisely defined or designated into a class or category</u>
Tipo:	<u>Tipo o género primario que permite agrupar otros tipos similares, definidos o designados con mayor o menor precisión en una clase o categoría.</u>
Underserved communities:	<u>Groups with limited or no access to resources or otherwise disenfranchised.</u>
Comunidades marginadas:	<u>Grupos con acceso limitado o nulo a los recursos o de otro modo privados de sus derechos.</u>
Urban Greening:	<u>Public landscaping and urban forestry projects that create mutually beneficial relationships between city dwellers and their environments</u>
Enverdecimiento urbano:	<u>Proyectos de paisajismo público y forestación urbana que creen relaciones mutuamente beneficiosas entre los habitantes de la ciudad y su entorno.</u>
Urban Heat Island:	<u>An urban or metropolitan area is significantly warmer than surrounding rural areas due to human activities.</u>
Isla urbana de calor:	<u>Un área urbana o metropolitana es significativamente más cálida que las zonas rurales circundantes debido a las actividades humanas.</u>
Vanpools:	<u>A vanpool is generally a group of between 5 to 15 people with similar travel patterns who ride to work or other places in a shared vehicle (most often a van).</u>
Vanpools: Camionetas compartidas:	<u>Una camioneta compartida suele ser un grupo de entre 5 y 15 personas que comparten los mismos hábitos de desplazamiento para ir al trabajo o a otros lugares en un vehículo compartido (normalmente una camioneta).</u>
Vegetation Barriers/Buffer Landscaping:	<u>Practical environmentally friendly solution to minimize soil erosion and off-target field movement of debris and pollutants</u>
Barreras vegetales/ Paisajismo de contención:	<u>Solución práctica y favorable al medio ambiente para minimizar la erosión del suelo y el movimiento de residuos y contaminantes fuera del campo de cultivo</u>
Vision Statement:	<u>A concise statement that captures the collective aspirations, desires, and outcomes of the project or program.</u>
Declaración de visión:	<u>Una declaración concisa que refleja las aspiraciones, deseos y resultados colectivos del proyecto o programa.</u>
Vehicle Miles Traveled (VMT):	<u>A measure of total vehicular travel that accounts for the number of vehicle trips and the length of those trips</u>
Millas recorridas por vehículo (VMT):	<u>Medida de los desplazamientos totales en vehículo que tiene en cuenta el número de viajes en vehículo y la duración de los mismos.</u>

<u>Vulnerable Road User:</u> <u>Usuario vulnerable de la carretera:</u>	<u>Those unprotected by an outside shield, as they sustain a greater risk of injury in any collision with a vehicle and are therefore highly in need of protection against such collisions.</u> <u>Los que no están protegidos por un escudo exterior, ya que corren un mayor riesgo de sufrir lesiones en cualquier colisión con un vehículo y, por lo tanto, tienen una gran necesidad de protección contra este tipo de colisiones.</u>
<u>Walk to Transit:</u> <u>Ir andando al transporte público:</u>	<u>Transit within walking distance</u> <u>Transporte público a poca distancia a pie</u>
<u>Zero Emission Infrastructure</u> <u>Infraestructura Cero Emisiones</u>	<u>Fueling or electric charging stations for vehicles that produce no emissions</u> <u>Estaciones de abastecimiento o de carga eléctrica para vehículos que no producen emisiones</u>
<u>Zero Emissions Truck Lanes:</u> <u>Carriles para camiones con cero emisiones:</u>	<u>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 could travel in this lane, while fossil-fuel vehicles would be excluded. No new lanes would be added to the existing footprint of I-710.</u> <u>Explorar opciones y evaluar la viabilidad de convertir el carril derecho de la I-710 para crear un carril para camiones de cero emisiones. En este carril sólo podrían circular camiones de emisiones cero, mientras que los vehículos de combustibles fósiles quedarían excluidos. No se añadirían nuevos carriles a la estructura actual de la I-710.</u>
<u>Zero-Emission Vehicle (ZEV):</u> <u>Vehículo de Emisión Cero (ZEV):</u>	<u>Trucks or vehicles that produce no tailpipe emissions of criteria pollutants. Generally, ZEVs feature electric powertrains. Technically, ZEVs are still responsible for some greenhouse gas emissions, as the GHG content from the electricity generation must be accounted for. ZEVs include battery electric vehicles (BEV), plug-in electric hybrids (PHEV) when powered by an electric engine, and hydrogen fuel cell vehicles (FCV).</u> <u>Camiones o vehículos que no producen emisiones de contaminantes en el tubo de escape. Por lo general, los vehículos ZEV incorporan cadenas cinemáticas eléctricas. Técnicamente, los ZEV siguen siendo responsables de algunas emisiones de gases de efecto invernadero, ya que el contenido de GHG de la generación de electricidad debe contabilizarse. Los ZEV incluyen los vehículos eléctricos de batería (BEV), los híbridos eléctricos enchufables (PHEV) cuando funcionan con un motor eléctrico, y los vehículos de pila de combustible de hidrógeno (FCV).</u>

Local, State and Regional 9.2 Local, estatal y regional Links to Resources Recursos -

<https://www.metro.net/about/equity-race/> <https://www.metro.net/about/equity-race/>

Metro's Equity Platform, adopted by the Metro Board in 2018, is the agency's guiding framework to address disparities by incorporating equity in all aspects of Metro's budget and decision-making on a continuing bases to create equitable access to opportunities for all who live, work and play in Los Angeles County. The Equity Platform is structured around four pillars: 1) Listen and Learn, 2) Define and Measure, 3) Focus and Deliver, and 4) Train and Grow. In 2020, the Metro Board adopted an agency-wide equity definition which states that "Equity is both an outcome and a process to address racial, socioeconomic and gender disparities, to ensure fair and just access [...] to opportunities, including jobs, housing, education, mobility options and healthier communities. It is achieved when one's outcomes in life are not predetermined, in a statistical or experiential sense, on their racial, economic or social identities. It requires community informed and needs-based provision, implementation and impact of services, and programs and policies that reduce and ultimately prevent disparities." The LB-ELA Investment Plan is responsive to Metro's Equity Platform and acknowledges the necessity to work intentionally to eliminate racial and socioeconomic disparities within and along the corridor.

La Plataforma de Equidad de Metro, adoptada por la Junta Directiva de Metro en 2018, es el marco directivo de la agencia para abordar las disparidades mediante la incorporación de la equidad en todos los aspectos del presupuesto y la toma de decisiones de Metro sobre bases continuas para crear un acceso equitativo a las oportunidades para todos los que viven, trabajan y juegan en el condado de Los Ángeles. La Plataforma de Equidad se estructura en torno a cuatro pilares: 1) Escuchar y Aprender, 2) Definir y Medir, 3) Centrarse y Cumplir, y 4) Capacitar y Crecer. En 2020, la Junta de Metro adoptó una definición de equidad para toda la agencia que establece que "la equidad es tanto un resultado como un proceso para abordar las disparidades raciales, socioeconómicas y de género, para garantizar un acceso justo y equitativo [...] a las oportunidades, incluyendo puestos de trabajo, vivienda, educación, opciones de movilidad y comunidades más saludables. Se logra cuando los resultados de la vida de una persona no están predeterminados, en un sentido estadístico o experiencial, por sus identidades raciales, económicas o sociales. Requiere la prestación, implementación e impacto de servicios, programas y políticas informados por la comunidad y basados en las necesidades que reduzcan y, en definitiva, prevengan las disparidades." El Plan de Inversión LB-ELA responde a la Plataforma de Equidad de Metro y reconoce la necesidad de trabajar intencionadamente para eliminar las disparidades raciales y socioeconómicas dentro y a lo largo del corredor.

2021 LA County Goods Movement Strategic Plan - (<https://media.metro.net/2021/Goods-Movement-Strategic-Plan-Spreads.pdf>)~~Link~~

Plan Estratégico de Movimiento de Bienes del Condado de Los Ángeles 2021 - <https://media.metro.net/2021/Goods-Movement-Strategic-Plan-Spreads.pdf> ~~enlace~~

The Plan is Metro's response to the many freight-related transportation planning challenges that undermine our county's efforts to be economically competitive, environmentally sustainable, and

socially equitable. By creating a vision for goods movement needs in LA County, Metro seeks to engage our regional, state, and federal partners to develop and enrich planning efforts at these levels of government with the priorities of the county in mind. This plan aligns with Metro’s Vision 2028 Strategic Plan and 2020 Long Range Transportation Plan and sets forth the strategic initiatives and priorities for Metro’s goods movement planning activities over the next five years.

El Plan es la respuesta de Metro a los numerosos retos de planificación del transporte de mercancías que socavan los esfuerzos de nuestro condado por ser económicamente competitivo, medioambientalmente sostenible y socialmente equitativo. Mediante la creación de una visión de las necesidades de movimiento de bienes en el condado de LA, Metro busca involucrar a nuestros socios regionales, estatales y federales para desarrollar y enriquecer los esfuerzos de planificación en estos niveles de gobierno con las prioridades del condado en mente. Este plan se alinea con el Plan Estratégico Visión 2028 y el Plan de Transporte a Largo Plazo 2020 de Metro y establece las iniciativas y prioridades estratégicas para las actividades de planificación del movimiento de bienes de Metro durante los próximos cinco años.

Blue Line First/Last Mile Plan - (https://scaq.ca.gov/sites/main/files/file-attachments/first_last_mile_strategic_plan.pdf)

Plan primera/última milla de la línea azul - (https://scaq.ca.gov/sites/main/files/file-attachments/first_last_mile_strategic_plan.pdf)

The Plan was prepared for all 22 stations on the Metro Blue Line, representing a first-of-its-kind effort to plan comprehensive access improvements for an entire transit line, its greater innovation is in piloting an inclusive, equity-focused community engagement process. As part of the consultant team for this effort, Metro partnered with a coalition of CBOs to lead outreach efforts on the project, and to help shape the overall direction of this plan. Among the improvements the plan calls for are better sidewalks, more and safer crosswalks, more lighting for pedestrians, better and safer bike lanes and facilities, more trees to supply shade, bus stop improvements, pickup/drop-off locations near stations and landscaping.

El Plan se preparó para las 22 estaciones de la Línea Azul de Metro, lo que representa el primer esfuerzo de este tipo para planificar mejoras exhaustivas de acceso para toda una línea de transporte público, y su mayor innovación es la puesta a prueba de un proceso de participación comunitaria inclusivo y centrado en la equidad. Como parte del equipo consultor de esta iniciativa, Metro se asoció con una coalición de organizaciones de base comunitaria (CBOs) para dirigir los esfuerzos de divulgación del proyecto y ayudar a dar forma a la dirección general de este plan. Entre las mejoras que propone el plan se encuentran mejores aceras, más pasos de peatones seguros, más iluminación para los peatones, carriles para bicicletas e instalaciones mejores y más seguras, más árboles para dar sombra, mejoras en las paradas de autobús, lugares para recoger y dejar pasajeros cerca de las estaciones y jardinería.

Measure H (County of Los Angeles) -

<https://homeless.lacounty.gov/measureh/#:~:text=Created%20by%20the%20Board%20of,to%20addressing%20and%20preventing%20homelessness.>

Medida H (Condado de Los Ángeles) -

<https://homeless.lacounty.gov/measureh/#:~:text=Created%20by%20Board%20of,to%20addressing%20and%20preventing%20homelessness.>

Measure H is the landmark ¼-cent sales tax approved by 69.34% of Los Angeles County voters in March 2017, the first revenue stream dedicated to preventing and addressing homelessness countywide. It is projected to raise \$355 million annually for 10 years, or a total of \$3.5 billion, to implement the County's Homeless Initiative strategies. It is set to expire in 2027, unless renewed by voters. A Citizen's Oversight Advisory Board reviews Measure H spending. Independent audits and performance evaluations also help ensure transparency and accountability. Learn more at: homeless.lacounty.gov/measure-h/

La Medida H es el histórico impuesto sobre las ventas de ¼ de centavo aprobado por el 69.34% de los votantes del condado de Los Ángeles en marzo de 2017, el primer flujo de ingresos dedicado a prevenir y abordar la carencia de hogar en todo el condado. Se prevé que recaude \$355 millones anuales durante 10 años, o un total de \$3.5 billones, para implementar las estrategias de la Iniciativa para las personas sin hogar del Condado. Está previsto que caduque en 2027, a menos que sea renovado por los votantes. Una Junta Consultiva de Supervisión Ciudadana revisa el gasto de la Medida H. Auditorías independientes y evaluaciones de rendimiento también ayudan a garantizar la transparencia y la rendición de cuentas. Más información en: homeless.lacounty.gov/measure-h/

Measure HHH (City of Los Angeles) - <https://housing2.lacity.org/housing/supportive-housing-prop-hhh>***Medida HHH (Ciudad de Los Ángeles) - <https://housing2.lacity.org/housing/supportive-housing-prop-hhh>***

Los Angeles voters passed Proposition HHH in 2016, which enabled City officials to issue \$1.2 billion in bonds for the development of permanent supportive housing units for people experiencing homelessness. In addition to funding permanent supportive housing development, the bonds can be used to help build temporary shelters. The passage of Proposition HHH is notable because it received the support of a broad and unique coalition of public and private stakeholders in LA, including labor unions and private and nonprofit housing developers. Learn more at: localhousingsolutions.org/housing-policy-case-studies/los-angeles-proposition-hhh/

Los votantes de Los Ángeles aprobaron la Proposición HHH en 2016, que permitió a los funcionarios de la ciudad emitir \$1.2 billones en bonos para el desarrollo de unidades de vivienda de apoyo permanente para las personas sin hogar. Además de financiar el desarrollo de viviendas de apoyo permanente, los bonos pueden utilizarse para ayudar a construir refugios provisionales. La aprobación de la Proposición HHH es notable porque recibió el apoyo de una coalición amplia y única de partes interesadas públicas y privadas de Los Ángeles, incluidos sindicatos y promotores de viviendas

privados y sin fines de lucro. Más información en: localhousingolutions.org/housing-policy-case-studies/los-angeles-proposition-hhh/

Measure R (Los Angeles County) - <https://www.metro.net/about/measure-r/S>

Medida R (Condado de Los Ángeles) - <https://www.metro.net/about/measure-r/S>

A two-thirds majority of LA County voters approved the Measure R half-cent sales tax in 2008 to finance new transportation projects and programs, and accelerate those already in the pipeline. The Measure R Expenditure Plan devotes its funds to seven transportation categories: 35% to new rail and bus rapid transit projects; 3% to Metrolink projects; 2% to Metro Rail system improvement projects; 20% to carpool lanes, highways and other highway related improvements; 5% to rail operations; 20% to bus operations; and 15% for Local Return programs. The Measure contains an Expenditure Plan that identifies the projects to be funded and additional fund sources that will be used to complete the projects. Learn more at: www.metro.net/about/measure-r/#what-is-measure-r

Una mayoría de dos tercios de los votantes del condado de Los Ángeles aprobaron en 2008 la Medida R, un impuesto sobre las ventas de medio centavo, para financiar nuevos proyectos y programas de transporte y acelerar los que ya están en marcha. El Plan de Gastos de la Medida R destina sus fondos a siete categorías de transporte: El 35% a nuevos proyectos ferroviarios y de autobuses de tránsito rápido; el 3% a proyectos de Metrolink; el 2% a proyectos de mejora del sistema de Metro Rail; el 20% a carriles de viaje compartido, autopistas y otras mejoras relacionadas con las autopistas; el 5% a operaciones ferroviarias; el 20% a operaciones de autobuses; y el 15% a programas de Retorno Local. La Medida contiene un Plan de Gastos que identifica los proyectos que se financiarán y las fuentes de fondos adicionales que se utilizarán para completar los proyectos. Más información en: www.metro.net/about/measure-r/#what-is-measure-r

Metro 2016 Active Transportation Strategic Plan (ATSP) – <https://www.dropbox.com/sh/dtuy70ydn1pxf8o/AADhHaYBOnWX06uVDQ0K-Ssva?e=1&dl=0Link>

Plan Estratégico de Transporte Activo de Metro 2016 (ATSP) - <https://www.dropbox.com/sh/dtuy70ydn1pxf8o/AADhHaYBOnWX06uVDQ0K-Ssva?e=1&dl=0enlance>

The Active Transportation Strategic Plan is Metro's overall strategy for funding and supporting the implementation of active transportation infrastructure and programs in Los Angeles County. It identifies strategies to improve and grow the active transportation network, to expand the reach of transit, and develop a regional active transportation network to increase personal travel options. "Active Transportation" refers to any non-motorized mode of travel, including walking, bicycling, rolling, skating, or scooting. For more, visit: www.metro.net/projects/active-transportation-strategic-plan-atps

El Plan Estratégico de Transporte Activo es la estrategia general de Metro para financiar y apoyar la implementación de infraestructuras y programas de transporte activo en el condado de Los Ángeles. Identifica estrategias para mejorar y hacer crecer la red de transporte activo, ampliar el alcance del tránsito y desarrollar una red regional de transporte activo para aumentar las opciones de viaje personal. "Transporte activo" se refiere a cualquier modo no motorizado de viajar, incluyendo caminar,

montar en bicicleta, en ruedas, patinaje o scooting. Para más información, visite:
www.metro.net/projects/active-transportation-strategic-plan-atsp

Metro 2020 Long Range Transportation Plan (LRTP) – <https://www.metro.net/about/plans/long-range-transportation-plan/> Link

Plan de Transporte a Largo Plazo de Metro 2020 (LRTP) - <https://www.metro.net/about/plans/long-range-transportation-plan/enlace>

The LRTP provides a detailed roadmap for how Metro will plan, build, operate, maintain, and partner for improved mobility in the next 30 years. The LRTP will guide future funding plans and policies needed to move LA County forward for a more mobile, resilient, accessible and sustainable future. Available at: www.metro.net/about/plans/long-range-transportation-plan/

El LRTP proporciona una guía detallada de cómo Metro planificará, construirá, operará, mantendrá y se asociará para mejorar la movilidad en los próximos 30 años. El LRTP guiará los futuros planes de financiación y las políticas necesarias para que el condado de Los Ángeles avance hacia un futuro más móvil, resistente, accesible y sostenible. Disponible en: www.metro.net/about/plans/long-range-transportation-plan/

Metro 2028 Games Mobility Concept Plan - <https://boardagendas.metro.net/board-report/2022-0781/>

Plan Conceptual de Movilidad de los Juegos Metro 2028 - <https://boardagendas.metro.net/board-report/2022-0781/>

The 2028 Olympic and Para-Olympic Games Mobility Concept Plan (MCP) outlines mobility strategies, including capital and operating improvements, to support the transportation infrastructure needed to enhance mobility for the Games and beyond. At its December 2020 meeting, the Metro Board approved Motion 42 which directed staff to work with regional partners to develop a regional investment plan to include a federal engagement strategy and funding proposal to implement transportation improvements that would provide permanent, long-term benefits to the people of Los Angeles County. Metro’s 2028 Games Task Force developed the initial project list of over 200 projects. Staff augmented and refined the Draft Initial Project List presented to the Board in January 2022 as a result of an extensive agency stakeholder outreach process to create the Comprehensive Project List covering over 300 projects. The Comprehensive Project List includes capital and operational improvements, such as bus stops, bus lanes, transfer centers, mobility hubs, communications and security equipment, and system reliability investments; state-of-good-repair and maintenance work; and optimized customer experience improvements, such as wayfinding, digital information, and payment technology. Moving through a 6-step evaluation process, Metro and partner agencies. Identified and prioritized 50 projects for the Mobility Concept Plan Project List. The 2022 Prioritized MCP Project List consists of a broad range of multimodal projects (for example, active transportation, bus, congestion management, rail, and systemwide), and aligns with MCP goals. The project list has a diverse mix of project types: 58% capital projects, 28% operations-related improvements, and 14% expansion of existing Metro programs. Projects on this list have either no funding or partial funding. <https://boardagendas.metro.net/board-report/2022-0781/>

El Plan Conceptual de Movilidad (MCP) de los Juegos Olímpicos y Paraolímpicos de 2028 define las estrategias de movilidad, incluyendo mejoras de capital y operativas, para apoyar la infraestructura de transporte necesaria para mejorar la movilidad para los Juegos y más allá. En su reunión de diciembre de 2020, la Junta Directiva de Metro aprobó la Moción 42, que pedía al personal que trabajara con los socios regionales para desarrollar un plan de inversión regional que incluyera una estrategia de compromiso federal y una propuesta de financiación para implementar mejoras en el transporte que proporcionaran beneficios permanentes y a largo plazo a los habitantes del condado de Los Ángeles. El grupo de trabajo de Metro para los Juegos de 2028 elaboró la lista inicial de más de 200 proyectos. El personal aumentó y refinó el Borrador de la Lista Inicial de Proyectos presentado a la Junta en enero de 2022 como resultado de un extenso proceso de participación de las partes interesadas de la agencia para crear la Lista Completa de Proyectos que abarca más de 300 proyectos. La Lista Completa de Proyectos incluye mejoras operativas y de capital, como paradas de autobús, carriles para autobuses, centros de transbordo, centros de movilidad, equipos de comunicaciones y seguridad e inversiones en la fiabilidad del sistema; trabajos de mantenimiento y el estado de buena reparación; y mejoras optimizadas de la experiencia del cliente, como orientación, información digital y tecnología de pago. A través de un proceso de evaluación de 6 pasos, Metro y las agencias asociadas Identificaron y priorizaron 50 proyectos para la Lista de Proyectos del Plan Conceptual de Movilidad. La lista de proyectos priorizados del MCP de 2022 consiste en una amplia gama de proyectos multimodales (por ejemplo, transporte activo, autobús, gestión de la congestión, ferrocarril y todo el sistema), y se alinea con las metas del MCP. La lista de proyectos presenta una mezcla diversa de tipos de proyectos: 58% proyectos de capital, 28% mejoras relacionadas con el funcionamiento y 14% ampliación de programas existentes de Metro. Los proyectos de esta lista no tienen financiación o tienen financiación parcial.
<https://boardagendas.metro.net/board-report/2022-0781/>

Metro Active Transportation (MAT) Corridor - <https://www.metro.net/about/metro-active-transport-transit-and-first-last-mile-program/>

Corredor de Transporte Activo Metro (MAT) - <https://www.metro.net/about/metro-active-transport-transit-and-first-last-mile-program/>

Measure M established the Metro Active Transport, Transit and First/Last Mile (MAT) Program, which, over the course of 40 years, is anticipated to fund more than \$857 million (in 2015 dollars) in active transportation infrastructure projects throughout the region. This is a competitive discretionary program available to municipalities in LA County and will fund projects to improve and grow the active transportation network and expand the reach of transit. The purpose of the MAT Program is to encourage increased use of active modes of transportation, such as biking and walking, and enhanced pedestrian and bicycle safety. The Active Transportation Strategic Plan and Equity Platform Framework are the core policies shaping the program. Projects will be funded based on need, with priorities established using a variety of data, such as socio-economic factors, safety for active mode users, health and existing conditions of physical infrastructure for active modes. The Program will operate in two five-year cycles. The Metro Board of Directors approved projects receiving Cycle 1 awards in January 2021.

La Medida M estableció el Programa de transporte activo, tránsito y primera/última milla (MAT) de Metro, que, en el transcurso de 40 años, se prevé que financie más de \$857 millones (en dólares de 2015) en proyectos de infraestructura de transporte activo en toda la región. Se trata de un programa discrecional competitivo a disposición de los municipios del condado de Los Ángeles que financiará proyectos para mejorar y ampliar la red de transporte activo y expandir el alcance del tránsito. El propósito del Programa MAT es fomentar un mayor uso de los modos activos de transporte, como el ciclismo y los desplazamientos a pie, y mejorar la seguridad de peatones y ciclistas. El Plan Estratégico de Transporte Activo y el Marco de la Plataforma de Equidad son las políticas básicas que dan forma al programa. Los proyectos se financiarán en función de las necesidades, y las prioridades se establecerán utilizando diversos datos, como los factores socioeconómicos, la seguridad para los usuarios de modos activos, la salud y las condiciones existentes de la infraestructura física para los modos activos. El Programa funcionará en dos ciclos de cinco años. La Junta Directiva de Metro aprobó los proyectos que recibirán las subvenciones del Ciclo 1 en enero de 2021.

Next Gen Improvements - <https://la-metro.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=8decc337ba35474ba28d0b4e9ad71647> (Link)

Mejoras de Next Gen ("próxima generación") - <https://la-metro.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=8decc337ba35474ba28d0b4e9ad71647> (enlace)

The Bus Plan was approved in October 2020 to help transition towards a reimagined bus system that focuses on providing fast, frequent, reliable and accessible service to meet the needs of today's riders. The project was developed through consideration of both technical data and all the priorities and personal experiences heard from nearly 20,000 LA County residents via over 400 meetings, events, presentations and workshops.

El Plan de Autobuses fue aprobado en octubre de 2020 para ayudar a la transición hacia un sistema de autobuses reimaginado que se centra en proporcionar un servicio rápido, frecuente, fiable y accesible para satisfacer las necesidades de los usuarios de hoy en día. El proyecto se desarrolló teniendo en cuenta tanto los datos técnicos como todas las prioridades y experiencias personales escuchadas de casi 20,000 residentes del condado de Los Ángeles a través de más de 400 reuniones, eventos, presentaciones y talleres.

NextGen Bus Plan - <https://www.metro.net/about/plans/nextgen-bus-plan/>

Plan de autobuses NextGen - <https://www.metro.net/about/plans/nextgen-bus-plan/>

In 2018, Metro launched an initiative to reimage their bus system to better meet the needs of current and future riders through the NextGen Bus Study. The NextGen Bus Plan was developed through consideration of both technical data and all the priorities and personal experiences heard from nearly 20,000 LA County residents through questionnaires and over 400 meetings, events, presentations and workshops. The process yielded thousands of comments and input from the public, including local

stakeholder groups, riders and agencies and that input was used to develop the NextGen Bus Plan. The Plan was reviewed through the public hearing process and Metro Service Councils, and then approved by the Metro Board of Directors in October 2020.

The NextGen Bus Plan proposed bus improvements that would:

- Double the number of frequent Metro bus lines
- Provide more than 80% of current bus riders with 10 minute or better frequency
- Improve and expand midday, evening and weekend service, creating an all-day, 7-day-a-week service
- Ensure a ¼-mile walk to a bus stop for 99% of current riders
- Create a more comfortable and safer waiting environment

The Investment Plan transit recommendations are designed to complement the NextGen Bus Plan recommendations with a focus on the public input received from the communities along the LB-ELA Corridor.

En 2018, Metro lanzó una iniciativa para reimaginar su sistema de autobuses con el fin de satisfacer mejor las necesidades de los usuarios actuales y futuros a través del Estudio NextGen Bus. El Plan NextGen Bus se desarrolló teniendo en cuenta tanto los datos técnicos como todas las prioridades y experiencias personales escuchadas de casi 20,000 residentes del condado de LA a través de cuestionarios y más de 400 reuniones, eventos, presentaciones y talleres. El proceso dio lugar a miles de comentarios y aportaciones del público, incluidos los grupos de partes interesadas locales, los pasajeros y las agencias, y esas aportaciones se utilizaron para desarrollar el Plan de Autobuses NextGen. El Plan fue revisado a través del proceso de audiencia pública y los Consejos de Servicio de Metro, y luego aprobado por el Junta Directiva de Metro en octubre de 2020.

El Plan de Autobuses NextGen propuso mejoras en los autobuses que permitirían:

- Duplicar el número de líneas frecuentes de autobuses de Metro
- Proporcionar a más del 80% de los usuarios actuales de autobús una frecuencia de 10 minutos o superior.
- Mejorar y ampliar el servicio al mediodía, por la noche y los fines de semana, creando un servicio durante todo el día, 7 días a la semana
- Garantizar un trayecto a pie de ¼ de milla hasta una parada de autobús para el 99% de los usuarios actuales.
- Crear un entorno de espera más cómodo y seguro

Las recomendaciones de tránsito del Plan de Inversión están diseñadas para complementar las recomendaciones del Plan de Autobuses NextGen centrándose en las aportaciones públicas recibidas de las comunidades a lo largo del Corredor LB-ELA.

SCAG Regional Transportation Plan/Sustainable Communities Strategy (RTP/SCS) –
<https://scag.ca.gov/read-plan-adopted-final-connect-socal-2020> Link

Plan Regional de Transporte/Estrategia Sostenible para las Comunidades del SCAG (RTP/SCS)
<https://scag.ca.gov/read-plan-adopted-final-connect-socal-2020> Enlace

Also known as the 2020–2045 Regional Transportation Plan/Sustainable Communities Strategy, is a long-range visioning plan that builds upon and expands land use and transportation strategies established over several planning cycles to increase mobility options and achieve a more sustainable growth pattern. It charts a path toward a more mobile, sustainable and prosperous region by making connections between transportation networks, between planning strategies and between the people whose collaboration can improve the quality of life for Southern Californians. This Investment Plan vision, goals, and guiding principles are responsive to the policies and supportive strategies of the RTP/SCS ensuring consistency with the regional needs to mitigate congestion, enhance safety, and balance investments through equitable and multimodal transportation solutions. Access the full RTP at: <https://scag.ca.gov/read-plan-adopted-final-connect-socal-2020>

También conocido como el Plan de Transporte Regional 2020-2045/Estrategia Sostenible para las Comunidades, es un plan de visión a largo plazo que se basa y amplía las estrategias de uso del suelo y transporte establecidas a lo largo de varios ciclos de planificación para aumentar las opciones de movilidad y lograr un patrón de crecimiento más sostenible. Traza el camino hacia una región más móvil, sostenible y próspera estableciendo conexiones entre las redes de transporte, entre las estrategias de planificación y entre las personas cuya colaboración puede mejorar la calidad de vida de los sudcalifornianos. /Esta/ visión, metas y principios directivos de este Plan de Inversión responden a las políticas y estrategias de apoyo del RTP/SCS asegurando la coherencia con las necesidades regionales para mitigar la congestión, mejorar la seguridad y equilibrar las inversiones a través de soluciones de transporte equitativas y multimodales. Acceda al RTP completo en: <https://scag.ca.gov/read-plan-adopted-final-connect-socal-2020>

State Highway Operation and Protection Program (SHOPP) - <https://dot.ca.gov/programs/financial-programming/state-highway-operation-protection-program-shopp-minor-program-shopp>

Programa Estatal de Explotación y Protección de Carreteras (SHOPP) -
<https://dot.ca.gov/programs/financial-programming/state-highway-operation-protection-program-shopp-minor-program-shopp>

The 2022 State Highway Operation and Protection Program (SHOPP) is a four-year program of projects that collectively improves the condition, operation, and sustainability of State Highway System (SHS) and associated transportation infrastructure in California. The SHOPP funds safety and condition improvements, damage repairs, and highway operational and modal improvements on the State

Highway System. By continuously repairing and rehabilitating the SHS, the SHOPP protects the enormous investment that has been made over many decades to create and manage the approximately 16,000 miles SHS. The SHS includes all Interstate routes, numbered highway, and other state owned assets including bicycle and pedestrian facilities, culverts, Transportation Management Systems (TMS), safety roadside rest areas, and maintenance stations. The SHOPP also funds projects necessary to comply with the Americans with Disabilities Act (ADA) and stormwater control requirements. All projects funded by the SHOPP are limited to capital improvements that do not add new through highway lanes. <https://catc.ca.gov/-/media/ctcmmedia/documents/programs/shopp/2022-shopp-document-final-epost-20220329.pdf>

El Programa de Operación y Protección de Autopistas Estatales 2022 (SHOPP) es un programa de cuatro años de proyectos que colectivamente mejora la condición, operación y sostenibilidad del Sistema de Autopistas Estatales (SHS) y la infraestructura de transporte asociada en California. El SHOPP financia mejoras en la seguridad y el estado, reparaciones de daños y mejoras operativas y modales en el Sistema de Carreteras Estatales. Al reparar y rehabilitar continuamente el SHS, el SHOPP protege la enorme inversión que se ha realizado durante muchas décadas para crear y gestionar las aproximadamente 16,000 millas de SHS. El SHS incluye todas las rutas interestatales, autopistas numeradas y otros activos de propiedad estatal, incluyendo instalaciones para bicicletas y peatones, alcantarillas, Sistemas de Gestión del Transporte (TMS), áreas de descanso de seguridad al borde de la carretera y estaciones de mantenimiento. El SHOPP también financia los proyectos necesarios para cumplir la Ley Americans with Disabilities Act(Ley de Estadounidenses con Discapacidades) (ADA) y los requisitos de control de las aguas pluviales. Todos los proyectos financiados por el SHOPP se limitan a mejoras de capital que no añaden nuevos carriles a la autopista. <https://catc.ca.gov/-/media/ctcmmedia/documents/programs/shopp/2022-shopp-document-final-epost-20220329.pdf>

Los Angeles County Metrolink Station Assessment and Improvement Plan

Plan de evaluación y mejora de las estaciones de Metrolink del condado de Los Ángeles

A Metro/Metrolink program that assessed the condition and accessibility of each Metrolink station in Los Angeles County to determine an initial set of proposed improvements for each Station.

Un programa de Metro/Metrolink que evaluó el estado y la accesibilidad de cada estación de Metrolink en el condado de Los Ángeles para determinar un conjunto inicial de mejoras propuestas para cada estación.

Annual Commuter Rail State of Good Repair (SOGR) Program - <https://catc.ca.gov/programs/sb1>

Programa anual del Estado de Buena Reparación de los Ferrocarriles de Cercanías (SOGR) - <https://catc.ca.gov/programs/sb1>

California Senate Bill 1 (SB 1), the Road Repair and Accountability Act of 2017 provides transportation funding annually to repair aging infrastructure, make strategic investments in congested commute and freight rail corridors, and improve transit service. This a SB 1 program provides approximately

\$105 million annually to transit operators in California for eligible transit maintenance, rehabilitation, and capital projects. This investment in public transit is the State of Good Repair Program.

El proyecto de ley del Senado de California 1 (SB 1), la Ley de Reparación de Carreteras y Rendición de Cuentas de 2017, proporciona fondos de transporte anualmente para reparar la infraestructura envejecida, realizar inversiones estratégicas en corredores ferroviarios congestionados de tránsito y carga, y mejorar el servicio de tránsito. Este programa SB 1 proporciona aproximadamente \$105 millones anuales a los operadores de tránsito en California para proyectos elegibles de mantenimiento, rehabilitación y capital de tránsito. Esta inversión en el transporte público es el Programa del Estado de Buena Reparación.

710 South Clean Truck Program (NOW: LB-ELA Zero Emissions Truck Program) - <https://led-admin.la.streetsblog.org/wp-content/uploads/sites/50/2021/05/I-710-Clean-Truck-Program-Long-Description-09.20.20.pdf>

Programa Camiones Limpios 710 Sur (AHORA: Programa de Camiones de Emisiones Cero LB-ELA) - <https://led-admin.la.streetsblog.org/wp-content/uploads/sites/50/2021/05/I-710-Clean-Truck-Program-Long-Description-09.20.20.pdf>

The Metro Board acted in October 2021 (Motion 16) to commit \$50 million as seed funding for a LB-ELA Zero Emission (ZE) Truck program that would become part of the work of the Task Force. In response, staff initiated a ZE Truck Working Group as part of the LB-ELA Corridor Task Force’s engagement process. The Working Group is charged with developing the ZE Truck Program under the guidance of the ZE technology parameters adopted by the Board.

En octubre de 2021, la Junta Directiva de Metro (Moción 16) decidió destinar \$50 millones como financiación inicial para un programa de Camiones de Emisiones Cero (ZE) en LB-ELA que formaría parte del trabajo del Grupo de Trabajo. En respuesta, el personal inició un Grupo de Trabajo de Camiones ZE como parte del proceso de participación del Grupo de Trabajo del Corredor LB-ELA. El grupo de trabajo se encargará de desarrollar el programa de camiones ZE siguiendo los parámetros de la tecnología ZE adoptados por la Junta.

Metro Task Force 2022/2023 Pre-Investment Plan Opportunity Projects (PIPO) - <https://www.metro.net/calendar/i-710-task-force/>

Comité Consultivo de Metro 2022/2023 Proyectos de Oportunidad del Plan Pre-inversion (PIPO) - <https://www.metro.net/calendar/i-710-task-force/>

Recognizing the unprecedented amount of discretionary grant funding made available at the State and Federal levels in 2022, the Metro Board directed staff via Motion 9 to return with a “minimum of three initiatives that will apply for available State and Federal funding opportunities in Calendar Year 2022,” in advance of the 710 Task Force Investment Plan being finalized in 2023. To fulfill this directive Metro staff put out a request to the Task Force membership, the CLC, cities, local agencies, and organizations to provide nominations for projects and received from stakeholders 22 project nominations ranging from categories such as Transit, Clean Air/Energy, Goods Movement, Corridor Mobility, Complete Streets, and

Roadway. Staff also identified 13 additional projects for which Metro played a role in developing or supporting for grant funding. After analyzing the projects, understanding the concerns raised and input provided by the CLC, EWG, Task Force and other stakeholders, and identifying projects for which a grant application had not yet been submitted, staff identified a full PIPO for Board review and a set of 4 early initiative projects for Board approval.

Reconociendo la cantidad sin precedentes de subvenciones discrecionales disponibles a nivel estatal y federal en 2022, la Junta de Metro ordenó al personal a través de la Moción 9 a volver con un "mínimo de tres iniciativas que se aplicarán a las oportunidades de financiación estatales y federales disponibles en el año calendario 2022", antes de que el Plan de Inversión del Comité Consultivo 710 se finalice en 2023. Para cumplir esta directiva, el personal de Metro solicitó a los miembros del Comité Consultivo, al CLC, a las ciudades, a las agencias locales y a las organizaciones que propusieran proyectos, y recibió de las partes interesadas 22 proyectos propuestos en categorías como Tránsito, Aire Limpio/Energía, Movimiento de Mercancías, Movilidad en Corredores, Calles Completas y Carreteras. El personal también identificó 13 proyectos adicionales para los que Metro desempeñó un papel en el desarrollo o apoyo para la financiación de subvenciones. Tras analizar los proyectos, comprender las preocupaciones planteadas y las aportaciones realizadas por el CLC, el EWG, el Comité Consultivo y otras partes interesadas, e identificar los proyectos para los que aún no se había presentado una solicitud de subvención, el personal identificó un PIPO completo para su revisión por parte de la Junta y un conjunto de 4 proyectos de iniciativa temprana para su aprobación por parte de la Junta.

Supervisory Control and Data Acquisition System (SCADA)

Sistema de Control y Adquisición de Datos (SCADA)

Transit authorities, including Metro, use SCADA technology to regulate electricity to subways and LRT; to automate train traffic signals for rail systems; to track and locate trains and to control railroad crossing gates. It allows Metro to operate trains more frequently while maintaining safety of rail operations.

Las autoridades de tránsito, entre ellas Metro, utilizan la tecnología SCADA para regular la electricidad de los metros y los trenes de cercanías, automatizar las señales de tráfico de los sistemas ferroviarios, seguir y localizar trenes y controlar las compuertas de los pasos a nivel. Esto permite a Metro utilizar los trenes con mayor frecuencia manteniendo la seguridad de las operaciones ferroviarias.

City of Long Beach Bicycle Master Plan -

<https://www.longbeach.gov/lbcd/planning/advance/general-plan/mobility/bicycle/>

Plan Maestro para bicicletas de la ciudad de Long Beach -

<https://www.longbeach.gov/lbcd/planning/advance/general-plan/mobility/bicycle/>

The 2016 updated Bicycle Master Plan (Plan) continues to build upon a long-standing effort to make Long Beach a city known for its bicycle-friendliness and as an active, healthy, and prosperous place to live, work, and play. The Plan expands upon the Mobility Element of the Long Beach General Plan by providing further details on bicycle planning and design. It also recommends a series of bicycle facility

projects and programs to be implemented by Long Beach over the next few decades.
<https://longbeach.gov/lbds/planning/advance/general-plan/mobility/bicycle/>

La actualización de 2016 del Plan Maestro para Bicicletas (Plan) sigue basándose en un esfuerzo de larga trayectoria para hacer de Long Beach una ciudad conocida por su facilidad para el uso de la bicicleta y como un lugar activo, saludable y próspero para vivir, trabajar y jugar. El Plan amplía el Elemento de Movilidad del Plan General de Long Beach proporcionando más detalles sobre la planificación y el diseño de las bicicletas. También recomienda una serie de proyectos y programas de instalaciones para bicicletas que Long Beach deberá ejecutar en las próximas décadas.
<https://longbeach.gov/lbds/planning/advance/general-plan/mobility/bicycle/>

The Climate Action Plan for Transportation Infrastructure (CAPTI) - <https://calsta.ca.gov/subject-areas/climate-action-plan>

Plan de Acción Climática para Infraestructuras de Transporte (CAPTI) - <https://calsta.ca.gov/subject-areas/climate-action-plan>

The Climate Action Plan for Transportation Infrastructure (CAPTI) provides a holistic framework to better align the state’s transportation funding with the state’s climate, social, and health equity goals. The CAPTI identifies a set of strategic areas to support and be responsive to the Road Repair and Accountability Act of 2017 or Senate Bill (SB) 1 goals of fixing California’s infrastructure and investing more in transit and safety. The CAPTI supports the goals of the California Transportation Plan (CTP) 2050, which is the state’s vision to achieve greater safety, reduced Greenhouse Gas Emissions (GHG), and increased equity and accessibility for the future of California’s transportation system. The CAPTI also builds on the principles of California’s Climate Change Scoping Plan to achieve the state’s 2030 GHG target and other climate goals.

El Plan de Acción Climática para la Infraestructura del Transporte (CAPTI, por sus siglas en inglés) proporciona un marco holístico para alinear mejor la financiación del transporte del estado con los objetivos climáticos, sociales y de equidad de salud del estado. El CAPTI identifica un conjunto de áreas estratégicas para apoyar y responder a los objetivos de la Ley de Reparación y Responsabilidad de Carreteras de 2017 o Proyecto de Ley del Senado (SB) 1 de arreglar la infraestructura de California e invertir más en tránsito y seguridad. El CAPTI apoya los objetivos del Plan de Transporte de California (CTP) 2050, que es la visión del estado para lograr una mayor seguridad, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) y aumentar la equidad y la accesibilidad para el futuro del sistema de transporte de California. El CAPTI también se basa en los principios del Plan de Acción sobre el Cambio Climático de California para alcanzar el objetivo estatal de GHG para 2030 y otros objetivos climáticos.

CAPTI: Plan de Acción Climática para Infraestructuras de Transporte

CAPTI: Climate Action Plan for Transportation Infrastructure

