

Corredor LB-ELA – Borrador de los Impactos Adversos Potenciales y Nuevas Métricas de Preocupación - 9/20/23

Antecedentes

La comunidad ha proporcionado comentarios sobre la evaluación del potencial tanto de beneficios como de impactos adversos de los proyectos propuestos. En respuesta a estos comentarios, el Equipo Técnico revisó los 66 criterios de beneficios y 7 criterios de preocupación, que se basan en los objetivos y principios y fueron acordados por el Comité Consultivo durante la reunión del 8 de mayo de 2023. Donde se aplican los posibles impactos adversos, el Equipo Técnico identificó el criterio de Preocupación existente relevante o identificó un criterio de Preocupación nuevo o revisado. Este documento resume la revisión y las recomendaciones del Equipo Técnico.

Resumen

Antes de este ejercicio, se propusieron **un total de siete criterios** de preocupación. (Nota: Después de la reunión del Comité Consultivo del 8 de mayo donde se votaron los Criterios de Beneficios y las Preocupaciones, se entendió que el Equipo Técnico y Metro incorporarían preocupaciones adicionales. La intención era garantizar que se consideraran todos los posibles inconvenientes. La siguiente lista representa nuestros esfuerzos para abordar esas preocupaciones.) Basado en la revisión del Equipo Técnico (que se describe criterio por criterio en la siguiente tabla); Recomendamos que se consideren **un total de quince criterios de preocupación durante la fase de evaluación**.

Las siguientes conclusiones clave describen los cambios:

- Seis criterios no cambiaron (resaltado en verde)
- Un criterio se amplió y revisó en tres para capturar inquietudes discretas (resaltado en amarillo)
- Se agregaron seis nuevos criterios (resaltado en azul)

Criterios de preocupación anteriores:

1. Potencial de desplazamientos
2. Potencial de impactos físicos (ROW)
3. Potencial para aumentar los tiempos de viaje
4. Potencial de desvío de tráfico/cambio de emisiones
5. Potencial de nuevos puntos calientes/impactos localizados (congestión, AQ, seguridad de peatones/bicicletas)
6. Impactos potenciales de la construcción
7. Potencial de aumento de VMT

Criterios de preocupación propuestos:

1. Potencial de desplazamientos
2. Potencial de impactos físicos (ROW)
3. Potencial para aumentar los tiempos de viaje
4. Potencial para el desvío del tráfico/cambio de emisiones
5. Potencial de aumento de emisiones localizadas/cambio de emisiones
6. Potencial de impactos en la seguridad de bicicletas/pedistas
7. Potencial de impactos concentrados de la congestión
8. Impactos potenciales de la construcción
9. Potencial de aumento de VMT
10. Potencial de aumento de los costos para el usuario
11. Potencial para una mayor cobertura impermeable
12. Potencial de mayor desplazamiento económico
13. Potencial de aumento de la contaminación acústica
14. Potencial de reducción del número de pasajeros en transporte público
15. Potencial de nuevas barreras físicas al transporte
16. Potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o mayor riesgo de inundaciones

Tabla: Criterios de beneficios e inquietudes relevantes

ID	Criterios de beneficios	¿Qué Preocupaciones captarían este impacto?	Notas (relativas a inquietudes aplicables)
<i>Meta de Calidad del aire</i>			
AQ1	Reducir las emisiones (NOx, PM2.5)	-Potencial para aumentar las emisiones	Los criterios de preocupación revisados ayudan a tener en cuenta el posible aumento de las emisiones y los impactos negativos en la calidad del aire.
AQ2	Facilita las tecnologías limpias y los vehículos con menos emisiones	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No existen proyectos que promuevan la transición a una tecnología menos limpia que la tecnología predominante existente.
AQ3	Cambio a modos más limpios	-Potencial de aumento de los desplazamientos -Potencial de reducción del número de pasajeros en transporte público	En general, el “Potencial de aumento de VMT” captura adecuadamente los posibles impactos adversos del cambio a modos no limpios. Se agrega el “potencial de reducción del número de usuarios de transporte

			público” para tener en cuenta los impactos no capturados por los criterios existentes.
Meta de Comunidad y Salud			
CH1*	Reducir las emisiones (métricas de efectos sobre la salud; DPM; PM2.5)	-Potencial para aumentar las emisiones	El criterio de preocupación revisado ayuda a tener en cuenta el posible aumento de las emisiones y los impactos negativos para la salud.
CH2*	Reducir la exposición en los receptores (HVAC/HEPA, vegetación cercana a la carretera)	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No existen proyectos que promuevan la eliminación de sistemas de filtración de aire o vegetación plantada específicamente para la filtración de aire. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un “Sin beneficio” para este criterio. El aumento de la exposición debido a las emisiones se aborda mediante el “Potencial de aumento de emisiones localizadas/cambio de emisiones”.
CH3*	Cambio modal hacia el transporte activo y el tránsito	-Potencial de aumento de los desplazamientos -Potencial de reducción del número de pasajeros en transporte público	En general, el “Potencial de aumento del VMT” captura adecuadamente los posibles impactos adversos del abandono del transporte y el tránsito activos. Se agrega el “potencial de reducción del número de usuarios de transporte público” para tener en cuenta los impactos no capturados por los criterios existentes.
CH4	Mejorar la experiencia del usuario (pueden ser métricas diferentes para los distintos modos).	-Posible aumento de los tiempos de viaje -- Potencial de congestión concentrada - Potencial de impactos de seguridad para bicicletas/pedistas -Potencial para nuevas barreras físicas al transporte. NINGÚN IMPACTO ADVERSO APLICABLE para el transporte activo	Hay una variedad de factores que pueden empeorar la experiencia de transporte de un usuario y que se reflejan en varios criterios de preocupación existentes, revisados y nuevos.
CH5*	Acceso ciclista/peatonal a parques, zonas recreativas o espacios abiertos	-Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Se agregó un nuevo criterio de preocupación para abordar cualquier posible disminución de la accesibilidad debido a nuevas barreras de transporte.
Meta de movilidad			

MB1*	Número de usuarios	-Potencial de reducción del número de pasajeros en transporte público	Se agregó un nuevo criterio de preocupación porque este posible impacto adverso no estaba cubierto adecuadamente por el criterio VMT.
MB2*	Velocidades / Tiempos de viaje (personas, mercancías)	-Potencial para aumentar los tiempos de viaje	'Potencial para aumentar los tiempos de viaje', que mide la velocidad y el tiempo de viaje, cubre adecuadamente el potencial impacto adverso asociado con esta métrica. Los proyectos que reducen la velocidad de los automóviles o los tiempos de viaje también se incluyen en las funciones para calmar el tráfico con SF6, lo que se considera un beneficio.
MB3*	Reducir la congestión (horas de retraso para personas y mercancías)	-Potencial para aumentar los tiempos de viaje -Potencial de impactos concentrados de la congestión	Estos dos criterios de preocupación, que miden los niveles de congestión, cubren adecuadamente el impacto adverso potencial asociado con esta métrica. Los proyectos que aumentan las demoras para los automóviles también se incluyen en las Funciones para calmar el tráfico con SF6, lo que se considera un beneficio.
MB4*	Accesibilidad modal (por zona)	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No hay proyectos que recomienden eliminar una instalación de transporte. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un "Sin beneficio" para este criterio.
MB5*	Confiabilidad (Tránsito, Carretera, GM)	-Potencial para aumentar los tiempos de viaje -Potencial de impactos concentrados de la congestión	No existen proyectos que apunten a disminuir la confiabilidad; sin embargo, estos dos criterios de preocupación miden la congestión y los tiempos de viaje, dos resultados que se relacionan con la confiabilidad del sistema.
MB6*	Gap Closures	-Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Se agregó un nuevo criterio de preocupación para abordar cualquier posible nueva barrera de transporte que pueda limitar el acceso.
MB7*	Increase in Travel Options	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No hay proyectos que 'Reduzcan las opciones de viaje'. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un 'Sin beneficio' para este criterio.

Meta de Seguridad

SF1*	Protecciones para bicicletas/usuarios (clase bicicleta)	-Potencial de impacto en la seguridad de ciclistas y peatones	El "potencial de impactos en la seguridad de bicicletas/peatones" está directamente relacionado con esta métrica de beneficio SF1.
SF2	Protecciones de tráfico (bicicleta/peatón)	-Potencial de impacto en la seguridad de ciclistas y peatones	El "potencial de impactos en la seguridad de bicicletas y peatones" está directamente relacionado con esta métrica de beneficio del SF2.
SF3*	Seguridad personal	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No existen proyectos que recomienden características que disminuyan la seguridad personal. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un "Sin beneficio" para este criterio.
SF4	Incluye funciones de seguridad	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No hay proyectos que eliminen características específicas de seguridad en el transporte. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un "Sin beneficio" para este criterio.
SF5	Reducción de los puntos conflictivos (seguridad de los vehículos)	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No hay proyectos que agreguen nuevos puntos de conflicto de vehículos. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un "Sin beneficio" para este criterio. Los proyectos que tienen posibles impactos en la seguridad de bicicletas y peatones se capturan en SF1 y SF2.
SF6	Dispositivos para calmar el tráfico	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No hay proyectos que eliminen las funciones para calmar el tráfico. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un "Sin beneficio" para este criterio. Los proyectos que tienen posibles impactos en la seguridad de bicicletas y peatones se capturan en SF1 y SF2.
SF7	Mejora / Rehabilita la Infraestructura Existente	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No existen proyectos que degraden directamente la infraestructura existente. Los proyectos que no rehabilitan ni utilizan la infraestructura existente reciben una puntuación de "Sin beneficio" según este criterio.
Meta de Medio Ambiente			
EN1	Mejora del medio ambiente gracias a los cambios de modo	-Potencial para el desvío del tráfico -Potencial de aumento de VMT -Potencial de reducción del número de pasajeros en transporte público	En general, el 'Potencial de aumento de VMT' captura adecuadamente los posibles impactos adversos del cambio a modos no limpios. Se recomienda un nuevo criterio de preocupación para tener en cuenta las

			posibles reducciones en el número de pasajeros en transporte público.
EN2	Potencial de reducción de GHG	- Potencial de aumento de emisiones localizadas/cambio de emisiones -Potencial de aumento de VMT	En conjunto, “Potencial de aumento de emisiones localizadas/cambio de emisiones” y “Potencial de aumento de VMT” cubren adecuadamente los posibles impactos adversos del aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero.
EN3*	Protege el hábitat natural (características de enverdecimiento)	-Potencial para una mayor cobertura impermeable	Se agregó un nuevo criterio de preocupación. Las nuevas superficies impermeables, sin elementos verdes, tienen el potencial de disminuir el hábitat natural.
EN4	Calidad del agua, drenaje y medidas contra las inundaciones	-Potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o mayor riesgo de inundaciones -Potencial para una mayor cobertura impermeable	Se agregaron dos nuevos criterios de preocupación. El “potencial de aumento de la escorrentía de aguas pluviales y/o aumento del riesgo de inundaciones” aborda este criterio directamente. Además, las nuevas superficies impermeables pueden aumentar el escurrimiento e impedir la filtración natural del agua en el suelo.
EN5	Reducir el uso de energía	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No hay proyectos que recomienden un cambio de tecnologías de menor energía a tecnologías de mayor energía. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un “Sin beneficio” para este criterio.
EN6*	Reducir el efecto isla de calor; ofrecer funciones refrescantes a los usuarios	-Potencial para una mayor cobertura impermeable	Se agregó un nuevo criterio de preocupación. Las nuevas superficies impermeables pueden tener características que resulten en una retención adicional de calor y aumenten el efecto de isla de calor.
EN7	Potencial de reducción de ruido	-Potencial de aumento de la contaminación acústica	Se agregó un nuevo criterio de preocupación. Los proyectos que tienen el potencial de aumentar el ruido podrían tener un impacto adverso.
EN8	Apoya los principios de uso eficiente del transporte por tierra	-Potencial de aumento de VMT	Este criterio de beneficios mide, indirectamente, qué tan fácil es para los residentes satisfacer sus necesidades de viaje diarias sin utilizar vehículos de un solo ocupante. El potencial de aumentar la expansión urbana (alejando las casas de los puestos de trabajo) no es aplicable a este estudio y la preocupación existente 'Potencial de

			aumento de VMT' captura adecuadamente los posibles impactos adversos asociados con este criterio de beneficio.
Meta de Oportunidad/Prosperidad			
OP1*	Acceso a empleos	-Potencial para aumentar los tiempos de viaje	'Potencial para aumentar los tiempos de viaje' aborda directamente los posibles efectos adversos relacionados con el "Acceso al empleos".
OP2	Accesibilidad (mejora de las dificultades de movilidad para todas las edades y capacidades)	Potencial de impactos en la seguridad de bicicletas/peatones -Potencial de nuevas barreras físicas al transporte -Potencial de reducción del número de pasajeros en transporte público	Si bien no hay proyectos que recomienden eliminar características de accesibilidad (como aceras mejoradas, características ADA como rampas en las aceras, desarrollo orientado al tránsito y nuevos puentes) directamente, existen varios factores que pueden crear desafíos de accesibilidad sin darse cuenta. Estos posibles impactos adversos son capturados por varios criterios de preocupación existentes, revisados y nuevos.
OP3	Aumenta la competitividad regional	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No existen proyectos que apunten a disminuir la competitividad regional. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un "Sin beneficio" para este criterio.
OP4	Desarrollo de la fuerza laboral	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No hay proyectos que tengan como objetivo disminuir el desarrollo de la fuerza laboral. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un "Sin beneficio" para este criterio.
OP5	Posibles contrataciones específicas y nuevos trabajos de construcción	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No hay proyectos que apunten a disminuir la contratación selectiva. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un "Sin beneficio" para este criterio.
OP6*	Acceso a servicios de calidad de vida (supermercados, servicios de salud, escuelas)	-Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Se agregó un nuevo criterio de preocupación para abordar cualquier posible nueva barrera de transporte que pueda limitar el acceso.

OP7*	Acceso a espacios abiertos, recreación y parques, río de Los Angeles, etc.	-Potencial de nuevas barreras físicas al transporte	Se agregó un nuevo criterio de preocupación para abordar cualquier posible nueva barrera de transporte que pueda limitar el acceso.
Principio Directivo de Sostenibilidad			
SA1	Proporciona infraestructura y tecnología para reducir la dependencia de modos de viaje y movimiento de mercancías contaminantes y que consumen mucha energía	- Potencial de aumento de emisiones localizadas/cambio de emisiones -Potencial de aumento de VMT	El análisis de esta métrica de beneficios se basa en separar dos consideraciones: 1) cambio de modo hacia el transporte sostenible y 2) conversión de flotas a combustibles más limpios. Estas dos preocupaciones existentes captan adecuadamente los posibles impactos adversos asociados con esta métrica de beneficios.
SA2	Proporciona infraestructura para promover la actividad física y la salud a través del transporte activo y la recreación	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No hay proyectos que eliminen las instalaciones de transporte activo. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un "Sin beneficio" para este criterio.
SA3	Mejora la resiliencia climática a través de infraestructura que mitiga los impactos de las inundaciones y el aumento de calor	-Potencial para una mayor cobertura impermeable	Se agregó un nuevo criterio de preocupación. Las nuevas superficies impermeables pueden aumentar la escorrentía de las tormentas, así como la posibilidad de una mayor retención de calor.
SA4	Apoya la creación de empleo y la transición de la fuerza laboral a sectores de tecnología e infraestructura verdes	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No hay proyectos que apunten a disminuir la creación de empleo ni la transición a tecnologías verdes. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un "Sin beneficio" para este criterio.

SA5	Mejora la eficiencia de la carga para minimizar los volúmenes de viajes y las emisiones derivadas de la actividad de movimiento de mercancías	- Potencial para el desvío del tráfico - Potencial de aumento de emisiones localizadas/cambio de emisiones	Este criterio de beneficio mide los beneficios de un sistema de carga más eficiente en términos de viajes reducidos en camiones. Los posibles impactos adversos se reflejan en dos preocupaciones relacionadas con el desvío del tráfico hacia las calles locales y el aumento de las emisiones.
Principio Directivo de Equidad*			
EQ-OP8	Aumenta la cantidad y la calidad de las oportunidades de empleo para la fuerza laboral de bajos ingresos y con empleo insuficiente	<i>Ningún impacto adverso aplicable</i>	No existen proyectos que apunten a disminuir la creación de empleo. Los proyectos que mantienen el status quo reciben un “Sin beneficio” para este criterio.
EQ-OP9	Reduce los gastos de vivienda o transporte de los hogares con bajos ingresos	-Potencial de aumento de los costos para el usuario -Potencial de mayor desplazamiento económico	Se agregaron nuevos criterios de preocupación para tener en cuenta cualquier aumento potencial en los costos de transporte y el desplazamiento económico.
EQ-OP10	Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial	-Potencial de mayor desplazamiento económico	Se agregaron nuevos criterios de preocupación para tener en cuenta cualquier posible aumento del riesgo de desplazamiento económico.

Nota: Aparte de los tres enumerados en la sección Principio Directivo de equidad de la tabla, los criterios de equidad se derivan de los enumerados en las áreas de objetivos anteriores. Consulte los criterios correspondientes marcados con un asterisco (*) en cada objetivo.