



Plan de Inversión en Movilidad del Corredor

Long Beach-Este de Los Angeles

*Transformando el Corredor
Long Beach-Este de Los Angeles
a través de Inversión Multimodal*



Metro



El Plan de Inversión en Movilidad del Corredor de Long Beach-Este de Los Angeles (LB-ELA)

representa un esfuerzo de colaboración entre Metro y las partes interesadas de la comunidad para abordar los problemas de movilidad, seguridad, salud, ambientales, sociales y económicos existentes desde hace tiempo en la carretera Interestatal 710 (I-710). El primer proceso de este tipo para elaborar el Plan de Inversión se centró en la participación de las comunidades que han sido históricamente perjudicadas e impactadas desproporcionadamente por efectos negativos de la autopista, para configurar una estrategia de mejora multidimensional y multimodal.

IMPULSANDO EL CAMBIO

El Plan de Inversión aporta inicialmente \$743 millones al Corredor como capital inicial fundacional, procedentes de las Medidas R y M de impuestos sobre las ventas aprobadas localmente. Esta inversión inicial movilizará más de \$4 mil millones para apoyar proyectos multimodales significativos regionalmente y al servicio de la comunidad a lo largo de las comunidades del Corredor LB-ELA. Los \$4 mil millones en inversiones de Plan de Inversión activan y afianzan una visión a largo plazo que incluye más de \$17 mil millones en necesidades de transporte identificadas en este Corredor históricamente con poca inversión.

METAS DE LA AGENCIA

El Plan de Inversión avanza los “Cuatro Valores Fundamentales” (Seguridad, Igualdad, Acción Climática y Prosperidad Económica) de la Agencia de Transporte del estado de California, junto con la Visión de las metas para 2028 de LA Metro:

- * Suministrar movilidad de alta calidad que permita que las personas pasen menos tiempo viajando.
- * Mejorar las comunidades y vidas a través de movilidad y acceso a oportunidades.
- * Transformar el condado de LA a través de la colaboración regional y liderazgo nacional.

UN ESFUERZO COMUNITARIO

Este Plan de Inversión orientado a la comunidad fue aprobado por la Junta de Metro en el 2024 y se desarrolló a través de la colaboración del Comité Consultivo y Comité de Liderazgo Comunitario (CLC), compuesto de residentes viviendo en el área del proyecto. El CLC hizo recomendaciones al Comité Consultivo, el cual luego votó e hizo recomendaciones a la Junta de Metro. Tanto los miembros del CLC como miembros del Comité Consultivo participaron con regularidad en reuniones temáticas de Grupos de Trabajo para discutir el contenido con más detalle.

JURISDICCIONES / COMUNIDADES DE LOS MIEMBROS DEL CLC

Bell	Lakewood
Bell Gardens	Long Beach
Bellflower	Lynwood
Boyle Heights	Maywood
Carson	Montebello
Commerce	Paramount
Compton	San Pedro
Cudahy	Signal Hill
Downey	South Gate
East LA	Vernon
East/Rancho Dominguez	Walnut Park
Huntington Park	Wilmington

MIEMBROS DEL COMITÉ CONSULTIVO

Access Services, Inc.	Distrito Supervisorial 1 del Condado de LA
Alameda Corridor Transportation Authority (ACTA)	Distrito Supervisorial 2 del Condado de LA
Burlington Northern Santa Fe (BNSF) Railway	Distrito Supervisorial 4 del Condado de LA
CALSTART	Distrito Escolar Unificado de LA (LAUSD)
Ciudad de Bell Gateway Cities Council of Governments (GCCOG) I-710 Ad-Hoc Committee	Legal Aid Foundation of LA-Long Beach (LAFLA-LB)
Ciudad de Commerce GCCOG I-710 Ad-Hoc Committee	Long Beach Residents Empowered (LiBRE)
Ciudad de Cudahy GCCOG I-710 Ad-Hoc Committee	Long Beach Alliance for Children with Asthma (LBACA)
Ciudad de Long Beach GCCOG I-710 Ad-Hoc Committee	Long Beach Transit (LBT)
Ciudad de Los Angeles	METRANS Consortium
Coalition for Clean Air (CCA)	Metrolink
Communities for a Better Environment (CBE)	Natural Resources Defense Council (NRDC)
Earthjustice	Pacific Merchant Shipping Association (PMSA)
East Yard Communities for Environmental Justice (EYCEJ)	Puerto de Long Beach (POLB)
Harbor Trucking Association (HTA)	Puerto de Los Angeles (POLA)
International Brotherhood of Teamsters, Local Union 848	Southeast Los Angeles (SELA) Collaborative
LA County Business Federation (BizFed)	Southern California Association of Governments (SCAG)
Departamento de Trabajos Públicos del Condado de LA	Union Pacific (UP) Railroad
LA County Economic Development Corporation (LAEDC)	USC Equity Research Institute (ERI)

Este Plan de Inversión

multimodal abordará las injusticias que existían antes y que persisten desde que se construyó la I-710.

La autopista 710 es el corredor de mercancías más destacado e impactante de la nación, conectando los puertos y las estaciones ferroviarias intermodales con el Centro de LA.

Las comunidades en el Corredor I-710 han sido afectadas por políticas y decisiones de planeamiento desde mucho antes de que se abriera la I-710 en 1964.

La I-710 transporta un alto volumen de camiones pesados diésel que brindan servicios de diferentes usos a terrenos industriales en el Corredor que, en ocasiones, pueden resultar perjudiciales. En consecuencia, las comunidades circundantes, siendo resilientes y culturalmente diversas, son impactadas negativamente por la contaminación resultante, la congestión y salud relacionada al tráfico, seguridad e impacto en la calidad de vida, a pesar de la actividad económica y el empleo producido por el transporte de mercancías a través del Corredor.



Aproximadamente **35,000** desplazamientos de camiones se producen por la I-710 cada día.*



Las tasas de hospitalizaciones por asma son **30%** más altas en el Corredor en comparación con el promedio del condado.*



Comunidades impactadas
* Estadísticas del 2019



El ingreso medio del hogar en el Corredor es **35.5%** más bajo que el promedio del Condado.*



12% de la población del Condado de LA (1.2 millones) vive en las comunidades impactadas por el Corredor LB-ELA.*



La mayoría (**77%**) de los residentes en el área son hispanos o latinoamericanos.*



Las tasas de desempleo en el Corredor (**7.8%**) son más altas que el promedio del Condado (**6.1%**).*



23% de la carga de la nación, transportada en camiones y ferrocarriles, viaja a través del Corredor.*

NUESTRA DECLARACIÓN DE LA VISIÓN GENERADA POR LA COMUNIDAD: *

Un sistema de transporte equitativo y compartido que suministre opciones seguras, de calidad y multimodales para transportar a las personas y mercancías, que fomenten un aire limpio (cero emisiones), comunidades saludables y sostenibles, y empoderamiento económico para todos los residentes, comunidades y usuarios en el Corredor.



EL PLAN ESTÁ ORGANIZADO ALREDEDOR DE:

PRINCIPIOS DIRECTIVOS

Equidad

- Esforzarse por rectificar daños pasados
- Suministrar acceso justo y equitativo a oportunidades
- Eliminar disparidades en procesos de proyectos, consecuencias y resultados comunitarios.

Sostenibilidad

- Satisfacer y mejorar necesidades / condiciones sociales, de salud y económicas básicas, tanto actuales como futuras.
- Uso y administración responsable del ambiente, mientras se mantiene o se mejora el bienestar del entorno del que depende la vida.

METAS



Fomentar **calidad del aire** limpio local y regional.



Apoyar comunidades en desarrollo mejorando la **salud y calidad de vida** de los residentes.



Mejorar el **entorno natural y arquitectónico**.



Mejorar la **movilidad** de las personas y mercancías.



Hacer **más seguros** todos los modos de desplazamiento.



Aumentar el acceso comunitario a trabajos de calidad, capacitación laboral, y **oportunidades económicas**.



Asegurar la **prosperidad** fortaleciendo la competitividad económica del condado de LA y aumentando el acceso a trabajos de calidad, capacitación laboral y oportunidades económicas para todas las comunidades, con especial atención en fortalecer las comunidades del Corredor LB-ELA, las cuales han sido, y siguen siendo, perjudicadas por el desarrollo económico.

* La Declaración de la Visión, los Principios Rectores y las Metas fueron creados por el Comité Consultivo, con la guía del Comité de Liderazgo Comunitario. La Junta de Metro aprobó estos puntos como políticas en 2022.

Más de 200 proyectos y programas en el Plan de Inversión fueron identificados en el Corredor y evaluados en comparación con la Visión, las Metas y los Principios Rectores.

Para comenzar a abordar la necesidad actual estimada de más de \$17+ mil millones en el Corredor, * el Plan de Inversión asigna \$743 millones de fondos “de arranque” de las Medidas R y M a través de Inversiones Iniciales y Programas Modales.



EVALUACIÓN

Para seleccionar proyectos y programas para inversión prioritaria y agrupamiento, se calificaron los más de 200 proyectos y programas a través de los **82 Criterios de Evaluación** que incluyen tanto “beneficios” como “preocupaciones”, organizado por áreas de Metas. 24 criterios de evaluación (29%) están centrados en equidad y 27 están relacionados con la salud pública (33%).

PUNTUACIÓN ALTA

PUNTUACIÓN BAJA

ANÁLISIS DE NIVELES

Tras ser evaluados, los proyectos y programas se analizan a fondo para ver cuales están más “listos” para su aplicación.

NIVEL 2

Se colocan en el Nivel 2 a los proyectos y programas que estén menos “listos” para su aplicación y con una puntuación menor en su Evaluación inicial. Los proyectos de Nivel 2 no se considerarán para la inversión inicial en el Plan de Inversión, pero se reconsiderarán en el futuro como parte del proceso de desarrollo del Programa Modal.

NIVEL 1

INVERSIONES INICIALES (\$490M) PROYECTOS Y PROGRAMAS

	COSTO (M)	INVERSIÓN INICIAL DEL PLAN (M)
Fondo Catalizador de Programas Comunitarios**	\$340.0	\$40.0
Mejoras en las paradas y programas de autobús	\$38.0	\$19.0
Corredor de calles completas de Alondra Blvd	\$45.0	\$9.0
Corredor de calles completas de Atlantic Blvd	\$457.2	\$68.6
Corredor de calles completas de Florence Ave	\$124.5	\$24.9
Corredor de calles completas de Long Beach Blvd	\$1.5	\$0.8
Corredor de calles completas de Slauson Ave	\$18.0	\$3.6
Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek	\$1.0	\$0.5
Mejoras del Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton	\$27.0	\$2.0
Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga	\$50.0	\$10.0
Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías	\$10.0	\$2.0
Paso elevado para peatones y bicicletas de Humphreys Ave	\$24.3	\$9.0
Límite de autopistas y puentes ensanchados	\$15.0	\$5.0
Programa MOSAICo del I-710: Multimodal, Operacional, Seguridad y Acceso Inversiones para la Comunidad	\$612.0	\$153.6
I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)	\$10.0	\$2.0
Estudio de planificación de la I-710: Reconexión de las comunidades del corredor entre Long Beach y el este de Los Angeles	\$2.5	\$2.5
Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710	\$50.0	\$10.0
Programa de transporte en autobús del corredor LB-ELA	\$461.5	\$31.1
Línea A de Metro - Mejoras en la primera/última milla	\$12.3	\$9.8
Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul)	\$10.0	\$5.0
Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B	\$6.3	\$3.2
Proyectos para bicicletas de importancia regional	\$41.4	\$15.7
Puente Shoemaker/Shoreline Dr	\$832.6	\$9.0
Sendero para bicicletas y peatones de la línea Southeast Gateway	\$17.0	\$3.8
Programa de camiones con cero emisiones (ZET)	\$200.0	\$50.0

PROGRAMAS MODALES (\$253M)

Los Programas Modales son conjuntos de proyectos y programas, organizados por modalidad, que pueden perfeccionarse y desarrollarse a largo plazo.

Fondo START-UP***	\$40.0
Transporte Activo	\$55.7
Vías Arteriales	\$72.2
Seguridad de la Autopista y Mejoras de de Intercambios de autopistas	\$39.4
Movimiento de Bienes	\$18.0
Tránsito	\$67.9

* Los proyectos en el plan están en distintas etapas de desarrollo - algunos son conceptos iniciales y otros están listos para construcción. Este número incluye proyectos prioritarios del Corredor financiados con otros compromisos. Las estimaciones de costos están sujetas a cambio ya que los costos varían con el tiempo.

** Los Programas Comunitarios son una característica especial de este plan y van más allá de la inversión de transporte multimodal típica. El plan incluye financiación inicial catalizadora para 15 Programas Comunitarios, organizados en áreas como calidad del aire, salud comunitaria, estabilización de vivienda, uso de la tierra y creación de empleos.

*** START-UP (por sus siglas en inglés): Asistencia Técnica Estratégica para el Transporte Reparativo que Eleve a la Gente. El Fondo START-UP es un programa especial de asistencia técnica centrado en la equidad que apoya a las comunidades con las mayores necesidades con relación a sus recursos técnicos y capacidad. El Fondo START-UP será un componente de acción temprana de los programas modales. Los fondos START-UP están incluidos en los totales de los Programas Modales individuales que también figuran en esta tabla de datos.

Este Plan de Inversión traerá muchos beneficios a las comunidades del Corredor.

Metro LA está comprometido en asegurarse que este Plan de Inversión suministre beneficios a los residentes del Corredor, en relación con aire limpio, salud pública, sostenibilidad y oportunidades económicas, especialmente para Comunidades Centrada en la Equidad.

El Comité de Liderazgo Comunitario del Proyecto (CLC), compuesto por residentes del Corredor, mencionó repetidamente la necesidad de mejorar la calidad del aire, expandir oportunidades de trabajo, aumentar la seguridad de la comunidad y mejorar la experiencia de los peatones y ciclistas.

El Plan de Inversión excluye explícitamente de la consideración para financiamiento a proyectos con desplazamientos conocidos. También protege contra posibles desplazamientos futuros. Al dar prioridad a estrategias contra desplazamientos y a la participación continua de la comunidad, el proyecto busca asegurar resultados equitativos para todas las partes interesadas involucradas.

Como se identifica en el Plan de Inversión, la inversión significativa de Metro de \$743 millones aprovechará un estimado de \$3.3 mil millones en fondos en fondos discrecionales a través de subsidios para entregar un conjunto de proyectos y programas multimodales de más de \$4 mil millones que traerán amplios beneficios a las comunidades del Corredor.

● **48,000***
Nuevos **empleos creados.**

● **6-10%**
Reducción de **colisiones con lesiones fatales, para aumentar la seguridad.**

● **8**
Muertes evitadas cada año.

● **88**
Lesiones serias evitadas cada año.

● **5-10%**
Aumento diario del **número de usuarios del transporte público.**

● **5-10%**
Reducción en retrasos de **horas vehiculares, para viajes más rápidos.**

● **1-2%**
Disminución de **millas recorridas por vehículos, para que hayan menos carros en la vía.**

● **250,000**
Reducción anual en **toneladas métricas de gases de invernadero, para un clima más frío.**

● **2,500,000**
Reducción anual en **gramos de emisiones de material particulado, para un aire más limpio.**

● **10-15%**
Aumento de viajes en **bicicletas.**

* Años de trabajo/años de empleo

Décadas de Preparación

DEMANDA DE CAMBIO

Comenzando en el 2008, los residentes locales y grupos de activistas de defensa de derechos expresaron una gran preocupación con respecto a la calidad del aire e impactos de desplazamientos por el ensanchamiento propuesto de la Autopista I-710. Hasta el 2021 estas demandas fueron convertidas en acciones, con un proceso centrado en la comunidad, único en su tipo, para replantear el futuro del Corredor, enfocándose en inversiones en transporte multimodal y el bienestar de la comunidad. El proceso juntó a personas con diversos orígenes, experiencias y perspectivas para crear una visión compartida a través de un proceso de toma de decisiones inclusivo y representativo. Los miembros de la comunidad que viven dentro del área de estudio conformaron el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC), e hicieron recomendaciones al Comité Consultivo, el órgano de toma de decisiones del proyecto. El proceso también incluyó reuniones regulares con el Grupo de Trabajo de Camiones de Cero Emisiones, Grupo de Trabajo para Equidad, Grupo de Trabajo para Estrategias de Participación Comunitaria y Comité de Coordinación. Estos grupos ayudaron a desarrollar los estatutos del proyecto y las secciones claves del Plan de Inversión.

1964

● **Se construyó la autopista.**

1990s

● **Deterioro.** Convergencia de infraestructura en deterioro, expansión de la población local y aumento del tráfico.

2005

● **Expansión Planificada.** Se completó el Estudio del Corredor Mayor del I-710, recomendando el ampliación de la autopista, incluyendo carriles separados para camiones.

2012-2013

● **Revisión Ambiental.** La Revisión Ambiental Inicial incluía dos alternativas para el ampliación de la autopista (Alternativas 5A y 6C). La oposición de la comunidad resultó en una nueva Alternativa 5C que añadió un Programa de Camiones de Cero Emisiones y una Alternativa Comunitaria 7 que incluía un aumento del servicio de tránsito y un programa de saludcomunitario, además del enfoque en camiones de Cero Emisiones.

2018

● **La Junta de Metro Aprueba la Alternativa 5C.** La Junta de Metro aprobó la Alternativa 5C como la Alternativa Preferida Localmente (LPA).

2020-2021

● **EPA de USA Solicita un Análisis de Calidad de Aire.** Debido al aumento en emisiones de diésel relacionadas a camiones y problemas potenciales con conformidad de la calidad del aire, la EPA (la Agencia de Protección Ambiental. EPA por sus siglas en inglés) solicitó un análisis de puntos clave para la alternativa 5C.

2024

● **Un Nuevo Comienzo: Se Inició el Plan de Inversión en Movilidad del Corredor.** Metro comenzó a desarrollar el Plan de Inversión, para asegurar la adopción de una visión orientada a la comunidad. Metro aprobó la Alternativa 1 (No Construida) en lugar de la Alternativa 5C. Se llevó a cabo el proceso del Plan de Inversión, desde 2021-2024. Este incluía las siguientes reuniones:

- 35 Comité Consultivo
- 33 Comité de Liderazgo Comunitario
- 21 Comité de Coordinación
- 4 Grupo de Trabajo para Participación Comunitaria
- 16 Grupo de Trabajo para la Equidad
- 20 Grupo de Trabajo ZET
- 38 Talleres Comunitarios

● **Adopción del Plan de Inversión en Movilidad del Corredor.** La Junta de Metro adoptó el Plan de Inversión con el apoyo consensuado del CLC y el Comité Consultivo.

PRÓXIMOS PASOS

LA Metro

El Plan de Inversión actuará como un documento en evolución constante y requerirá acciones adicionales después de la adopción por la Junta de Metro. Durante los próximos años, Metro continuará actualizando y avanzando el Plan de Inversión.

2024

- * Crear Grupos de Trabajo para Programas Comunitarios
- * Crear Grupos de Trabajo Modales
- * Redactar de Directrices de Aplicación
(para asegurar que los proyectos se ejecuten según lo previsto en el Plan de Inversión)

2028

- * Actualizar el Plan de Inversión

En Curso

- * Suministrar asistencia técnica y entrenamiento (Fondo START-UP)
- * Reunirse y colaborar con agencias asociadas y partes interesadas de la comunidad
- * Convocar al Comité Consultivo, CLC y otras partes interesadas cada seis meses para reportar el progreso
- * Desarrollar proyectos ajustados a la CEQA/NEPA estudios medioambientales y cumplan con los estándares de calidad del aire
- * Asociarse con otras partes interesadas en la búsqueda de subsidios

Jurisdicciones/Miembros de la Comunidad/Partes Interesadas

- * Asociarse con Metro en la búsqueda de subsidios
- * Buscar financiamiento para proyectos
- * Registrarse en el Fondo START-UP de Metro (asistencia técnica)
- * Unirse a los Grupos de Trabajo de Metro
- * Abogar por la ejecución del proyecto

Estado/Federal

- * Ayudar a hacer realidad este plan asociándose con Metro y financiando los proyectos y programas.
- * Apoyar la realización de los análisis de CEQA/NEPA y de conformidad de calidad del aire.

¿QUÉ SE NECESITA?

MODO

	FINANCIADO CON MEDIDAS R Y M (M)	FONDOS ADICIONALES NECESARIOS (M)
Transporte Activo/TDM	\$100	\$95*
Carreteras Principales/Calles Completas	\$188	\$1,579*
Seguridad de la Autopista y Mejoras de Intercambios de autopistas	\$210	\$684*
Movimiento de Bienes	\$80	\$252*
Tránsito	\$125	\$352*
Programas Comunitarios	\$40 (Catalyst Fund)	\$300*
TOTAL	\$743 millones	\$3.262 millones

* Requiere del apoyo de agencias asociadas para ayudar a su aplicación

El éxito de este Plan de Inversión depende de un esfuerzo de equipo para seguir avanzando.



Miembros de la Junta de Metro, 2023-2024

Presidente

Karen Bass

Alcaldesa de la ciudad de Los Angeles

Vicepresidente

Janice Hahn

Supervisora de la Junta del Condado de Los Angeles

Distrito 4

Vicepresidente

Fernando Dutra

Designado del Comité de Selección de la Ciudad del Condado de Los Angeles

Sector del Sureste de Long Beach (Gateways Cities)

Miembro de Junta

Kathryn Barger

Supervisora de la Junta del Condado de Los Angeles

Distrito 5

Miembro de Junta

James Butts

Designado del Comité de Selección de la Ciudad del Condado de Los Angeles

Sector del Corredor Suroeste

Miembro de Junta

Jacquelyn Dupont-Walker

Designada de la Alcaldesa de la Ciudad de Los Angeles

Miembro de Junta

Lindsey Horvath

Supervisora de la Junta del Condado de Los Angeles

Distrito 3

Miembro de Junta

Paul Krekorian

Presidente del Consejo de la Ciudad de Los Angeles,

Distrito 2 Designado de la Alcaldesa de la

Ciudad de Los Angeles

Miembro de Junta

Holly J. Mitchell

Supervisora de la Junta del Condado de Los Angeles

Distrito 2

Miembro de Junta

Ara J. Najarian

Designado del Comité de Selección de la ciudad del condado de Los Angeles

Sector del Condado Norte/Valle de San Fernando

Miembro de Junta

Tim Sandoval

Designado del Comité de Selección de la Ciudad del Condado de Los Angeles

Sector del Valle de San Gabriel

Miembro de Junta

Hilda L. Solis

Supervisora de la Junta del Condado de Los Angeles

Distrito 1

Miembro de Junta

Katy Yaroslavsky

Concejal de la Ciudad de Los Angeles

Distrito 5

Designada de la Alcaldesa de la Ciudad de Los Angeles

Miembro de Junta sin derecho a voto

Gloria Roberts

Consejera del Distrito 7

Departamento de Transporte de California (Caltrans)

Designada del Gobernador de California

¡Gracias!

Visite lb-ela-cmip.com para leer el Plan de Inversión.

Contáctenos

Michael Cano, Líder del Proyecto

Metro LA, Director Ejecutivo

Planificación y Desarrollo para todo el condado

213.418.3010

CanoM@metro.net

Junio 2024



Metro

