PLAN DE INVERSIÓN DE MOVILIDAD DEL CORREDOR LB-ELA

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

INTRODUCCIÓN

¿QUÉ ES LA EPET?

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

BORRADOR

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

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

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

DEFINIENDO LA EQUIDAD

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

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

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

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

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

Definiciones Detalladas de la Equidad

Equidad Procedimental	> Un compromiso proactivo y accesible con la comunidad que reduzca las diferencias lingüísticas, tecnológicas y de capacidad para llegar a las comunidades donde están y permitir procesos de toma de decisiones participativos y representativos. > Sistemas permanentes de rendición de cuentas y comunicación para generar y mantener la confianza.
Equidad Distributiva	> Asignación de beneficios y servicios proporcionales a los niveles de necesidad e inversión histórica y basados en las prioridades de la comunidad autoidentificadas en lugar de soluciones de "talla única". > Políticas y gestión de recursos para garantizar que los beneficios lleguen a los destinatarios previstos.
Equidad Restaurativa	> Reconocimiento y expiación de los daños sistémicos históricos y actuales resultantes de la práctica y la política de planificación. > Acciones, recursos e inversiones proporcionales dedicados a remediar y prevenir nuevos daños sistémicos.
Equidad Estructural	> Evolución de los grupos responsables de la toma de decisiones para que reflejen las comunidades a las que sirven. > Reestructuración de los sistemas organizativos y las jerarquías para empoderar a los grupos históricamente marginados.

BORRADOR

ANTECEDENTES DEL PROYECTO Y DEL COMITÉ CONSULTIVO

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

La I-710 y sus cinco autopistas de intersección (SR-60, I-5, I-105, SR-91 e I-405) reflejan el legado compartido de muchas autopistas estadounidenses, muchas de las cuales se trazaron intencionadamente a través de vecindarios negros, indígenas y de personas de color (BIPOC), desplazando a los residentes, desconectando a las comunidades de las oportunidades económicas y sometiendo de forma desproporcionada a vecindarios enteros a daños medioambientales y a impactos de salud relacionados. Sin embargo, a pesar de soportar el peso de muchos fracasos de planificación y

política, el corredor LB-ELA ha mantenido ricas identidades comunitarias y orgullo cívico, y ha fomentado importantes movimientos activistas por los derechos civiles, el empoderamiento cultural, la justicia de tránsito y la justicia ambiental. Estos elementos de la historia de la comunidad LB-ELA se discuten en mayor detalle en la Sección 3: Involucrar a la Comunidad.

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

El CEHAJ y otros residentes del Corredor siguieron oponiéndose a la alternativa 5C, manteniendo su demanda de una política obligatoria de cero emisiones para reducir la contaminación. Poco después, en 2021, la EPA dictaminó que el proyecto infringiría la Ley federal de Aire Limpio, declarando que se exigiría a los organismos públicos que "desarrollen un programa que... no aumente ni repercuta negativamente en la salud pública".[6] En septiembre de 2021, en respuesta a la decisión de la EPA y a la rescisión del apoyo al proyecto por parte del Estado de California, Metro y Caltrans suspendieron el proceso de planificación de la alternativa 5C, con el reconocimiento por parte de la Junta Directiva de Metro de que las comunidades situadas a lo largo del corredor de la I-710 han sufrido durante mucho tiempo impactos en la salud, la calidad del aire, la movilidad y la calidad de vida debido a su proximidad a las instalaciones existentes de autopistas centradas en el transporte de carga. En septiembre de 2021, Metro y Caltrans pusieron en marcha el Comité Consultivo del Corredor Sur de la I-710 (desde entonces denominado Comité Consultivo LB-ELA) para reevaluar las necesidades del corredor y de sus comunidades, desarrollar estrategias multimodales para satisfacer dichas necesidades, identificar posibles proyectos y programas basados en dichas estrategias y crear un plan de inversiones prioritarias para aprovechar las ventajas de la financiación local de la Medida R[7] y Medida M[8] con los objetivos de mejorar la movilidad regional, la competitividad económica, la calidad del aire y la movilidad de personas y bienes.

BORRADOR

---

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

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

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

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

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

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

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

IDENTIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LOS PROBLEMAS

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

BORRADOR

A lo largo de las dos últimas décadas de trabajo de planificación en torno al Corredor Sur de la I-710, los miembros de la comunidad, los grupos de defensa y las agencias reguladoras han planteado una serie de cuestiones relacionadas con la equidad. Estas cuestiones han estado en primera línea de los procesos del Comité Consultivo y del CLC, informando el desarrollo de los objetivos, principios, proyectos y programas, y metodologías de evaluación desde la creación del Comité Consultivo y el inicio de la directiva del Plan de Inversión. El equipo del proyecto también llevó a cabo una revisión de los documentos de planificación y comunitarios relevantes para identificar cómo los esfuerzos anteriores han caracterizado e intentado abordar las necesidades y retos del Corredor. Un análisis de los datos de las condiciones existentes (detallado en la Sección 2: Análisis de datos) contribuyó aún más a comprender que las personas a lo largo del corredor de la I-710 están sobrecargadas de varias maneras en comparación con otras partes de la región. Dado el alto porcentaje de poblaciones BIPOC en el corredor, estas cuestiones refuerzan las desigualdades raciales y demuestran cómo el racismo estructural se manifiesta en las comunidades urbanas.

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

Cuestiones de Equidad Distributiva

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

BOARD DRAFT

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

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

[11] OEHHA CalEnviroScreen 4.0

[12] SCAG Regional Bikeways Data,

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

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

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

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

Cuestiones de Equidad Distributiva

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

Cuestiones de Equidad Procesal/Restaurativa/Estructural

Desinversión histórica/ privación de derechos	El último siglo de decisiones políticas y de planificación en el Corredor ha creado y reforzado pautas de segregación y desinversión. Las comunidades con mayores necesidades de inversión se enfrentan a menudo a los mayores obstáculos para la participación cívica y el poder político, como las barreras lingüísticas, las oportunidades educativas y el tiempo disponible para participar.[20]
Falta de confianza por el proyecto anterior del I-710	El anterior proyecto de ampliación de la autopista I-710 fue ampliamente percibido como una continuación de las perjudiciales prácticas de planificación del transporte del siglo 20, dando prioridad a la industria sobre la salud y los medios de sustento de los residentes del Corredor. A pesar de haber sido el resultado de un amplio proceso de participación pública y revisión ambiental, la alternativa 5C aprobada por la Junta Directiva de Metro no abordó las necesidades y preocupaciones de las comunidades que soportarían los impactos adversos del proyecto, y deterioró la confianza entre muchos residentes del Corredor y las partes interesadas en el medio ambiente.[21]
Disparidades en la capacidad y los recursos municipales dentro del corredor LB-ELA	Aunque el nuevo Plan de Inversión pretende distribuir las inversiones multimodales de forma equitativa y proporcional a los niveles de necesidad en todo el Corredor, las comunidades más necesitadas serán a menudo las que tengan menos capacidad para evaluar, planificar y ejecutar proyectos, incluso con financiación externa disponible.

BORRADOR

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

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

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

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

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

BORRADOR

AREAS DE OPRTUNIDAD

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

Diciembre de 2021: Sesiones de escucha

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

BORRADOR

Febrero - marzo 2022: Encuesta sobre la visión y los objetivos

- De febrero a marzo de 2022, Metro administró una encuesta de Visión y Objetivos, a través de la cual el público identificó sus prioridades para mejoras potenciales en el Corredor, seleccionando hasta tres de las siguientes: Calidad del aire, Salud comunitaria, Medio ambiente, Seguridad vial para todos los usuarios del transporte, Opciones de viaje, Empleo y oportunidades económicas, y Vivienda. Más de 3,000 partes interesadas recibieron la encuesta, y las 451 respuestas estaban compuestas por 427 miembros del público y 24 miembros del Comité Consultivo. El 53% de los encuestados eligió la calidad del aire como una de sus tres prioridades para mejorar el Corredor, seguido por el 51% que eligió las opciones de viaje y el 50% que eligió la seguridad vial para todos los usuarios del transporte.

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

- El equipo del proyecto celebró virtualmente una reunión pública de Desarrollo de la Visión y los Objetivos en marzo de 2022. Asistieron 83 participantes, incluidos 11 miembros o alternos del Comité Consultivo y 50 miembros del público. La reunión incluyó un debate interactivo y una encuesta, en la que los participantes identificaron sus prioridades para posibles mejoras en el Corredor. Las áreas de mayor prioridad fueron la calidad del aire (seleccionada por el 73% de los participantes como una de las tres áreas de mayor preocupación), las opciones de desplazamiento (50%) y la salud de la comunidad (50%). Otras áreas de preocupación fueron la seguridad vial (43%), el medio ambiente (40%), el empleo y las oportunidades económicas (13%) y otros (13%).

- Los participantes compartieron recomendaciones específicas para los objetivos relacionados con las diversas áreas de preocupación en la discusión interactiva. Las recomendaciones sobre la

calidad del aire incluían el requisito de que los proyectos cumplieran las normas sobre aire limpio de la Agencia de Protección del Medio Ambiente y que el Plan de Inversión apoyara la adición de más árboles y plantas a lo largo del Corredor para promover el aire limpio y reducir el efecto isla de calor y la contaminación atmosférica. Las recomendaciones sobre movilidad incluían el establecimiento de acceso a opciones de movilidad multimodal de alta calidad y la consideración del cumplimiento de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA). Las recomendaciones sobre seguridad incluían vías más seguras para peatones y ciclistas y la incorporación de directrices que priorizaran las políticas de seguridad. Las recomendaciones sobre economía incluían la creación de puestos de trabajo bien remunerados con la contratación local como prioridad y el apoyo a los usos comerciales del suelo.

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

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

BORRADOR

Visión, Objetivos Y Principios Directivos

Declaración de visión	Un sistema de transporte equitativo y compartido del Corredor Sur de la I-710 que ofrezca opciones multimodales seguras y de calidad para el desplazamiento de personas y mercancías que fomenten un aire limpio (cero emisiones), comunidades sanas y sostenibles y la capacitación económica de todos los residentes, comunidades y usuarios del corredor.
Principio directivo de equidad	Un compromiso para: (1) esforzarse por rectificar los daños del pasado; (2) proporcionar un acceso justo y equitativo a las oportunidades; y 3) eliminar las disparidades en los procesos de los proyectos, los resultados y los resultados de la comunidad. El plan pretende elevar y establecer el principio de equidad en todas las metas, objetivos, estrategias y acciones a través de un marco de equidad procedimental, distributiva, estructural y restaurativa, y dando prioridad a un proceso de participación accesible y representativo para las comunidades más afectadas por la I-710.
Principio directivo de sostenibilidad	Desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Un compromiso con la sostenibilidad para satisfacer y mejorar las necesidades/condiciones sociales, de salud y económicas básicas, tanto presentes como futuras, y el uso y la gestión responsables del medio ambiente, todo ello manteniendo o mejorando el bienestar del entorno del que depende la vida.
Objetivo de calidad del aire	Fomentar la calidad del aire limpio local y regional.
Objetivo de movilidad	Mejorar la movilidad de personas y bienes.
Objetivo comunitario	Apoyar a comunidades prósperas mejorando la salud y la calidad de vida de los residentes.
Objetivo de seguridad	Hacer más seguros todos los modos de viaje.
Objetivo de oportunidad	Aumentar el acceso de la comunidad a empleos de calidad, desarrollo de la fuerza laboral y oportunidades económicas.
Objetivo de prosperidad	Fortalecer la competitividad económica del Condado de Los Ángeles y aumentar el acceso a empleos de calidad, desarrollo de la fuerza laboral y oportunidades económicas para todas las comunidades, con un enfoque en el fortalecimiento de las comunidades del Corredor 710, que han sido y siguen siendo perjudicadas por la actividad económica y el desarrollo.
Objetivo medioambiental	Mejorar el entorno natural y construido.

BORRADOR

RESULTADOS COMUNITARIOS DESEADOS

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

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

BORRADOR