

SECCIÓN 4: PLAN DE RESULTADOS EQUITATIVOS

DISEÑAR UN PLAN MEDIANTE PROCESOS DE PLANIFICACIÓN EQUITATIVOS Y BASADOS EN LA COMUNIDAD

Preguntas EPET

¿Cómo se ha diseñado la acción propuesta para garantizar resultados equitativos?

¿De qué manera la participación de la comunidad con los más afectados por la acción propuesta influyó en los resultados deseados de la propuesta y el plan?

Equidad procesal

Para tener resultados más equitativos, el plan de inversión fue diseñado a través de un proceso de planificación equitativo, informado por la comunidad, como se detalla en la Sección 3: Historia y Compromiso Comunitario. La creación del Comité Consultivo del Corredor de LB-ELA; el Comité de Liderazgo Comunitario (CLC, por sus siglas en inglés) y los grupos de trabajo de equidad, camión de cero emisiones y estrategias de participación comunitaria; significaron un compromiso importante por parte de la junta directiva y el personal de Metro para incorporar las diversas voces de la comunidad en los procesos de toma de decisiones y avanzar en la equidad a través del plan de inversión en movilidad del corredor de LB-ELA (“plan de

inversión”). El comité consultivo establece un marco de toma de decisiones iterativo con circuitos de retroalimentación para crear consenso, y evitar las decisiones unilaterales de determinados grupos con intereses o partes interesadas que históricamente han ejercido una influencia desproporcionada en los procesos de planificación del Corredor.

Análisis de las repercusiones y disparidades en la comunidad

Como se explica detalladamente en la Sección 2: Análisis de datos, el proceso de planificación del comité consultivo del corredor de LB-ELA se basó en un amplio análisis de datos cualitativos y cuantitativos para identificar las condiciones existentes, las necesidades y las disparidades entre las comunidades dentro del Corredor, así como en relación con el condado. De acuerdo con los problemas y oportunidades identificados para el plan de inversión se analizaron principalmente datos sobre las condiciones socioeconómicas, medioambientales, la calidad del aire, la salud pública y las pautas de desplazamiento en relación con la participación ferroviaria de carga, las emisiones, el tráfico y la seguridad. Los datos de las encuestas comunitarias y las opiniones basadas en la experiencia de los miembros del CLC y del comité consultivo se utilizaron para complementar y contrastar los datos cuantitativos con el fin de obtener un resultado más exhaustivo de las comunidades del corredor LB-ELA. También se recopilaron datos cualitativos y anecdóticos a través de una serie de actos presenciales de participación pública en colaboración con organizaciones comunitarias, y en línea a través de la herramienta de cartografía Social Pinpoint y encuestas.

Recopilación y selección de proyectos y programas

Para elaborar la lista de proyectos y programas candidatos se llevó a cabo un amplio esfuerzo de participación pública, con especial atención a la participación de las comunidades afectadas, complementado por asociaciones con organizaciones de base comunitaria (CBO, por sus siglas en inglés). A lo largo de más de siete meses de participación pública, este esfuerzo incluyó una encuesta en línea y un mapa interactivo que brindó a los residentes, líderes comunitarios y otras partes interesadas la oportunidad de hacer aportaciones directas 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 recibieron casi 3.000 respuestas a la encuesta y a la herramienta cartográfica interactiva, lo que generó nuevos enfoques para realizar mejoras en el Corredor, principalmente por parte de los residentes y las empresas que trabajan y viven en el Corredor.

Además de recibir aportaciones de la comunidad y del público, el equipo del proyecto también revisó una amplia gama de programas e iniciativas actuales y anteriores de agencias locales, subregionales y regionales relacionadas con el Corredor de Long Beach - Este de Los Ángeles (LB-ELA), que cumplieran la visión, metas y principios rectores del comité consultivo y otras políticas de Metro, como las metas de inversión en autopistas multimodales de Metro. Por ejemplo, aunque el equipo del proyecto incluyó elementos seleccionados del proyecto original del Corredor Sur de la Interestatal 710 (I-710), el equipo del proyecto seleccionó estos posibles proyectos para excluir algunos conceptos de proyectos que inevitablemente provocarían un desplazamiento significativo de residencias o negocios en las comunidades locales o que no podrían rediseñarse de forma factible para evitar un desplazamiento significativo. El equipo del proyecto también incorporó recomendaciones seleccionadas de la “Alternativa Comunitaria 7” del CEHAJ, propuesta en respuesta al proyecto anterior de ampliación del Corredor Sur de la I-710, DEIR.¹

Evaluación de proyectos y programas

La visión, las metas y los principios rectores del Corredor LB-ELA, tal y como se describen en la sección 1 (conexión de los resultados de la comunidad con los resultados del proyecto), sirvieron de base para el proceso de evaluación, lo cual dio lugar a 82 parámetros relacionados con los posibles beneficios e inquietudes. Las conclusiones resumidas de cada proyecto y programa se presentaron al grupo de trabajo, al CLC y a las comunidades del corredor para que comprendieran mejor en qué medida cada proyecto y programa podía hacer avanzar la visión, las metas y los principios rectores del Corredor LB-ELA. Este proceso dio lugar a los resultados preliminares de la puntuación de la evaluación y a las clasificaciones de los proyectos por modalidad, que se utilizaron para organizar los proyectos y programas en dos niveles. En general, los proyectos del nivel 1 obtuvieron una buena puntuación en muchos de los criterios de evaluación; por otro lado, los proyectos del nivel 2 obtuvieron una puntuación más baja en todos los criterios de evaluación, o sólo obtuvieron una buena puntuación en un número limitado de metas o principios rectores. Los proyectos se clasificaron en niveles en función de su rango percentil *dentro* de su modo respectivo, lo que significa que los proyectos con diferentes modos no se compararon entre modos para su colocación en el nivel 1. A los proyectos también se les asignaron “indicadores” (que se explican con más detalle a continuación) si las aportaciones de la comunidad indicaban consideraciones adicionales del proyecto que no se recogían en los 82 criterios de evaluación.

La equidad se integró en la metodología de evaluación mediante el desarrollo de criterios de equidad, diseñados para evaluar en qué medida era probable que los proyectos o programas beneficiaran a las áreas geográficas, las poblaciones y los modos más necesitados. Aunque la mayoría de los parámetros se utilizaron para evaluar los beneficios relacionados con áreas de objetivos más amplios (como la movilidad y la seguridad), los criterios de equidad fueron un paso más allá al comparar la distribución de estos beneficios entre los tramos censales de la Comunidad Centrada en la Equidad (EFC, por sus siglas en inglés) y los que no lo están. Otras superposiciones de datos utilizadas para evaluar los criterios de equidad incluyeron las 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 PNA+ del condado de Los Ángeles) y áreas de baja densidad arbórea (Índice de Lugares

¹ eycej.org/wp-content/uploads/2021/09/CEHAJs-DEIR-comments-regarding-the-CA7-1.pdf

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.

El propósito de estos criterios de equidad superpuestos era dar más crédito a los proyectos que no sólo proporcionaban beneficios, sino que los centran en las necesidades de una área o población específica. Por ejemplo, si dos proyectos tuvieran las mismas características en cuanto a sombra y refrigeración, recibirían la misma puntuación en el criterio básico EN6 (incluye áreas verdes urbanas y refrigeración). Sin embargo, si uno de esos proyectos estuviera situado en un barrio bien sombreado y el otro a lo largo de una arteria muy transitada con pocos árboles en las calles, la puntuación del criterio EQ-EN6 aumentaría la puntuación de equidad y total del segundo proyecto situado en una vía muy transitada con poca cubierta arbórea.

Se utilizaron veinticuatro métricas de beneficios para medir la eficacia potencial de los proyectos en el fomento de la equidad en todo el Corredor, como se muestra en la tabla siguiente. Las puntuaciones de los veinticuatro criterios de equidad se resumieron en una puntuación media de equidad por proyecto o programa (en una escala de 0-3 o N/A), que contribuyó a la suma de la puntuación total del proyecto.

Criterios de beneficio de equidad

Número métrico	Nombre métrico	Descripción
EQ-AQ1	Reduce las emisiones (NOX, PM2.5) en las áreas EFC	Reduce las emisiones de NOX y PM2.5 procedentes de vehículos de carretera o equipos móviles todoterreno en áreas EFC.
EQ-AQ3	Cambio a modos más limpios en las áreas EFC	Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, a pie y en bicicleta
EQ-CH1	Reduce las emisiones (medidas de los efectos sobre la salud: DPM, PM2.5) en las áreas EFC	Reduce las emisiones de DPM y PM2.5 de los vehículos de carretera, lo que a su vez puede generar beneficios para la salud.
EQ-CH2	Reduce la exposición a la contaminación atmosférica en comunidades con elevada carga contaminante e índices de asma	Reduce la exposición en los receptores sensibles (por ejemplo, escuelas y guarderías, hospitales y centros de salud, centros de ancianos y residencias) mediante la instalación de sistemas de filtración en estos receptores y/o la instalación de vegetación cerca de la calzada entre las principales carreteras y los receptores.
EQ-CH3	Cambio de modo a transporte activo y tránsito en las áreas EFC	Aumenta la proporción de viajes realizados en transporte público, a pie y en bicicleta
EQ-CH5	Aumenta el acceso a instalaciones recreativas de alta calidad en áreas que carecen de infraestructuras de transporte activo y parques	Apoya la mejora de los resultados en materia de salud asociados a la actividad física y el ocio proporcionando conexiones directas con parques e instalaciones recreativas y proporcionando infraestructuras de transporte activo, especialmente en las áreas que carecen de acceso a estas instalaciones y elementos de infraestructura.
EQ-MB1	Transporte en las áreas EFC	Aumenta el número de usuarios del transporte público al desviar los desplazamientos de otros modos de transporte hacia el transporte público.
EQ-MB2	Velocidades/tiempos de desplazamiento (personas, mercancía) en las áreas EFC	Aumenta la velocidad de circulación (o reduce el tiempo de viaje) de personas y mercancía.

Criterios de beneficio de equidad

EQ-MB3	Reduce la congestión (horas de retraso para personas y mercancías) en las áreas EFC	Reduce las horas de retraso para personas y mercancía
EQ-MB4	Accesibilidad modal en las áreas EFC	Mejora el acceso de los residentes a las nuevas instalaciones de transporte; cuantifica la población que se beneficia de la mejora basándose en una distancia de ¼ de milla de la nueva instalación de transporte.
EQ-MB5	Fiabilidad (tránsito, carreteras, movimiento de mercancía) en las áreas EFC	Mejora la fiabilidad de los tiempos de viaje, proporcionando una gama coherente de tiempos de viaje predecibles en todos los modos.
EQ-MB6	Cierre de brechas en las áreas EFC	Cubre un vacío en la red de transporte o elimina un obstáculo al transporte mediante la prestación de un nuevo servicio o una nueva instalación de transporte.
EQ-MB7	Aumenta las opciones de transporte fiables y accesibles para quienes no pueden o prefieren no conducir	Proporciona mejoras de fiabilidad y accesibilidad para apoyar la viabilidad de los modos de desplazamiento sin coche, como el transporte activo y el tránsito, para las poblaciones actualmente marginadas por las infraestructuras centradas en el automóvil, incluidos los hogares sin coche, los niños, las personas mayores, las personas con discapacidad y aquellos que optan por no conducir por razones medioambientales, sanitarias o de otro tipo.
EQ-SF1	Mejora la seguridad física de las personas que caminan, montan en bicicleta y patinan	Apoya los resultados sanitarios asociados a las lesiones físicas y las muertes mejorando la seguridad frente a colisiones de automóviles o conflictos modales, principalmente mediante la provisión de vías protegidas y separadas y elementos de la ADA.
EQ-SF3	Mejora la percepción de la seguridad personal de las personas que van a pie, en bicicleta, en automóvil o en transporte público	Proporciona características y/o servicios que pueden aumentar la sensación de seguridad de peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y, en particular, de los grupos marginados, frente a la delincuencia y los daños personales.
EQ-EN3	Contribuye a la reparación de daños medioambientales o a la pérdida de elementos naturales	Apoya los resultados sanitarios asociados a la limpieza del suelo, el aire y el agua; contribuye a la recuperación o restauración de elementos naturales como la vegetación, el suelo o las masas de agua que se han perdido o dañado debido a anteriores decisiones sobre infraestructuras, desarrollo y uso del suelo.
EQ-EN6	Incluye el reverdecimiento urbano y la refrigeración de áreas con escasa arboleda y elevada carga de islas de calor	Esta métrica de equidad se basa en la EN6, añadiendo un +1 de beneficio si un proyecto se encuentra en una área con bajo nivel de arbolado y/o un +1 si se encuentra en una área con altas temperaturas de isla de calor (>= 40 grados) a la puntuación original en EN6 (beneficio añadido). (Las puntuaciones EN6 se utilizaron como base para calcular EQ-EN6).
EQ-EN7	Potencial de reducción del ruido en las áreas EFC	Reduce la contaminación acústica del transporte o incluye elementos de reducción del ruido, como barreras acústicas o tecnologías poco ruidosas.
EQ-OP1	Acceso al empleo para las personas de las áreas EFC	Aumenta el número medio de puestos de trabajo accesibles en un periodo de tiempo de 30 minutos en transporte público o de 45 minutos en automóvil.
EQ-OP6	Acceso a servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, servicios sanitarios, escuelas) en las áreas EFC	Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de los servicios de calidad de vida (tiendas de comestibles, atención sanitaria y escuelas)

Criterios de beneficio de equidad

EQ-OP7	Acceso a espacios abiertos, actividades recreativas y parques para las personas de las áreas EFC	Proporciona nuevas instalaciones de transporte cerca de parques y espacios abiertos
EQ-OP8	Aumenta la cantidad y la calidad de las oportunidades de empleo para la mano de obra subempleada y con bajos ingresos	Proporciona nuevas oportunidades de empleo a personas subempleadas y con bajos ingresos en la población activa
EQ-OP9	Reduce los gastos de vivienda o transporte de los hogares con bajos ingresos	Tiene potencial para reducir los costes de vivienda o transporte mediante mejoras en la frecuencia del tránsito, líneas ferroviarias, proyectos peatonales, proyectos ciclistas
EQ-OP10	Reduce el riesgo de desplazamiento residencial o comercial	Reduce el riesgo de desplazamiento económico (en contraposición al físico) como efecto adverso de la inversión en infraestructuras, que puede dar lugar a un nuevo interés urbanístico, aumentando el precio del suelo, el valor de la propiedad y, en última instancia, los costes de vivienda/empresa.

Notas:

ADA = Ley para Estadounidenses con Discapacidades

DPM = partículas diésel

EFC = Comunidad de Equidad

NO_x = óxidos de nitrógeno

PM_{2.5} = partículas de diámetro inferior o igual a 2,5 micras

Aplicación de los indicadores

Los “indicadores” son resultados adicionales de la evaluación y del proceso de participación de la comunidad y sirven como consideraciones suplementarias para la priorización y el futuro desarrollo e implementación de proyectos. Los indicadores se basan en el reconocimiento de que los criterios de evaluación de beneficios e inquietudes pueden no captar todas las consideraciones de equidad relacionadas con la ejecución del proyecto, y proporcionan un mecanismo para apoyar el desarrollo y la ejecución equitativos del proyecto utilizando las aportaciones de la comunidad para orientar mejor la ejecución. En algunos casos (aquellos en los que Metro proporcionará financiación a los patrocinadores del proyecto), la financiación está vinculada a la guía de aplicación.

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 desfavorecidas y que requerían orientación específica y adicional para minimizar esos impactos. Se asignó un indicador de equidad cuando un proyecto estaba situado o parcialmente situado en áreas EFC (al menos 1/3 o 33% de la superficie del proyecto) y tenía al menos una inquietud en total. A los proyectos se les asignaron indicadores bajo, moderado y alto en función de su número total de inquietudes. En el caso de los proyectos dirigidos por Metro, los indicadores especifican estrategias para abordar las inquietudes y minimizar los impactos. Para algunos proyectos dirigidos por otras agencias o jurisdicciones, los indicadores de equidad informan de los requisitos específicos para que los patrocinadores del proyecto aborden las inquietudes como parte de la elegibilidad para la financiación. Los indicadores de equidad también se aplicaron como factor de priorización, y los proyectos recomendados para financiación inicial no podían tener un indicador de equidad alta. En los programas modales y en el desarrollo de futuros proyectos, los indicadores se utilizarán para establecer prioridades.

Indicadores de consideración de la aportación comunitaria

Los indicadores de consideración de la aportación comunitaria (CIC, por sus siglas en inglés) recopilaron las aportaciones comunitarias que no se reflejan en los resultados de la evaluación técnica del proyecto. Los indicadores de CIC incluían inquietudes en la ejecución específica del proyecto y recomendaciones para mejorar los conceptos o el diseño del proyecto. Los indicadores del CIC se sintetizaron a partir de notas de reuniones y debates con el grupo de trabajo, el CLC y otros miembros de la comunidad y partes interesadas. Es importante señalar que no se llevó a cabo una campaña detallada de participación pública para cada proyecto. Por lo tanto, los indicadores del CIC no deben considerarse una lista exhaustiva de posibles inquietudes comunitarias y se recomienda una mayor divulgación a medida que los proyectos avanzan hacia su ejecución.

AFRONTAMIENTO DE LAS CAUSAS PROFUNDAS DE LA DESIGUALDAD PARA APOYAR LOS RESULTADOS DE LA COMUNIDAD

Preguntas EPET

¿Cómo abordará la acción propuesta las causas profundas para reducir las desigualdades raciales/étnicas, de ingresos y/o de otro tipo, aumentar los resultados positivos y reducir las repercusiones negativas en las comunidades históricamente marginadas?

¿Cómo contribuirá el impacto previsto de la propuesta a los resultados deseados para la comunidad en la sección 1?

¿Qué métricas de rendimiento medirán y rastrearán los impactos?

En la Sección 1 (Conexión de los resultados comunitarios con los resultados de los proyectos) se esbozan las principales áreas de oportunidad y se definen los resultados comunitarios deseados a los que contribuirán los proyectos y programas de este plan de inversión. La Sección 2 (Análisis de datos) añade un contexto cuantitativo y cualitativo a las cuestiones clave mediante el análisis de las condiciones existentes, los impactos en la comunidad y las disparidades a las que se enfrentan las comunidades del Corredor y del EFC. La Sección 3 (Participación de la comunidad) profundiza en la experiencia vivida y la historia de las comunidades del Corredor LB-ELA, e investiga las causas profundas de las disparidades e impactos a los que se enfrentan estas poblaciones en la actualidad. Esta sección se basa en estas tres secciones y en el debate anterior sobre los procesos de planificación equitativos y orientados a la comunidad, destacando cómo los proyectos y programas del plan de inversión aportan beneficios y soluciones para abordar los problemas de equidad y apoyar los resultados comunitarios deseados. Por último, esta

sección define un marco de indicadores de resultados que permitirán medir y seguir los avances del plan de inversión hacia la consecución de estos objetivos.

Conexión de las causas profundas con los problemas de equidad

La historia de la comunidad analizada en la Sección 3 describe las políticas, los acontecimientos y las decisiones en materia de infraestructuras que pusieron en marcha muchos de los problemas actuales de equidad en el Corredor. El resumen de los problemas de equidad, a partir de los identificados en la Sección 1, incluye:

- Disparidades sanitarias
- Comunidades sobrecargadas por la contaminación atmosférica y acústica
- Comunidades físicamente desconectadas
- Comunidades que carecen de opciones de desplazamiento fiables y eficientes
- Falta de espacios verdes y sombra

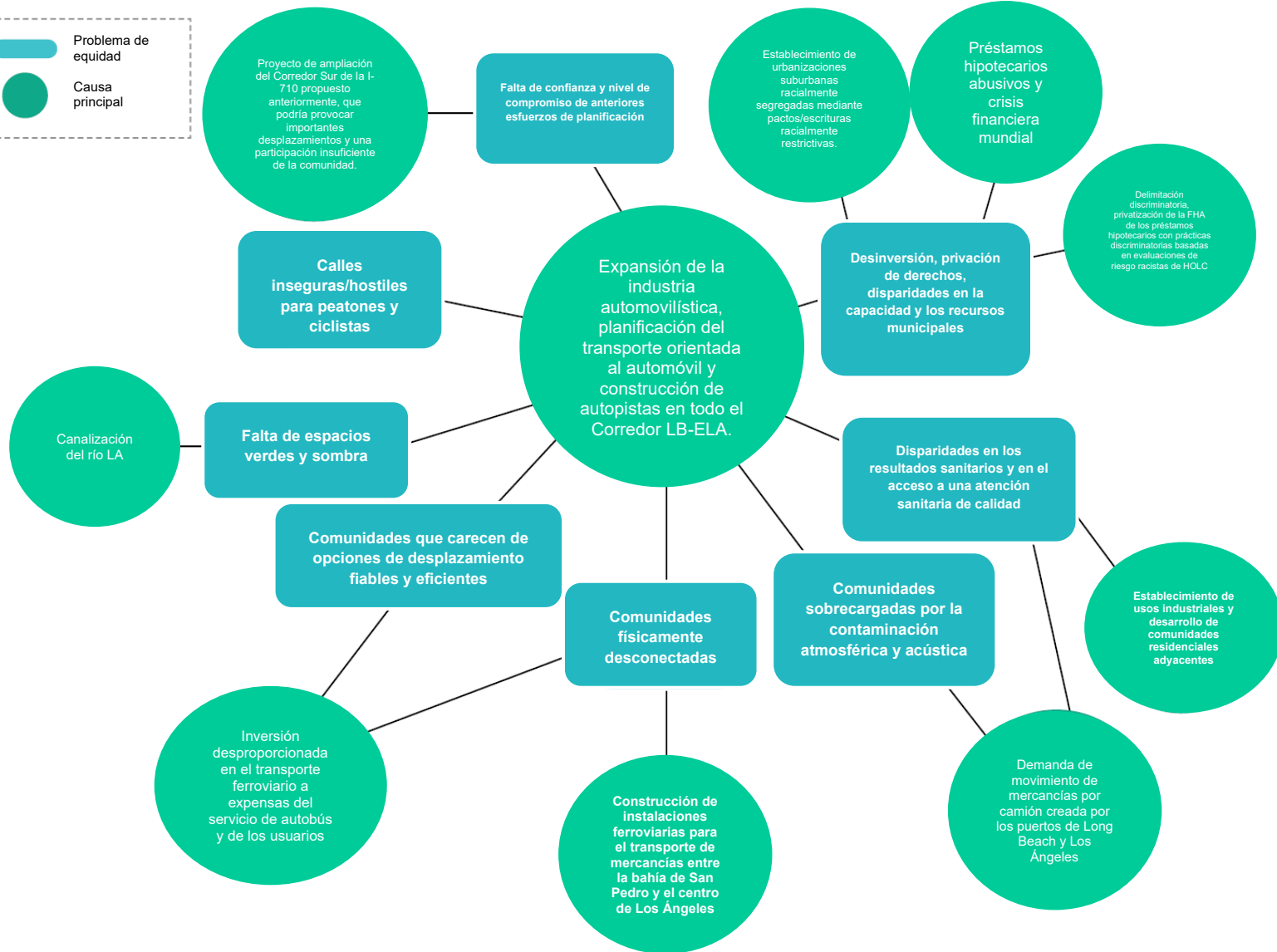
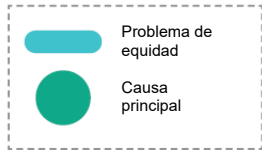
- Calles inseguras/hostiles para peatones y ciclistas
- Falta de confianza en los esfuerzos de planificación anteriores
- Desinversión, privación de derechos y disparidades en la capacidad y los recursos municipales.

Dado que las disparidades surgen de un conjunto de condiciones complejas y entrecruzadas, las causas profundas que se enumeran a continuación no deben considerarse exhaustivas, sino más bien una síntesis de las causas profundas pertinentes que se identificaron a través de la comprensión de las repercusiones duraderas de las políticas y prácticas racistas y de los relatos históricos locales aportados por la comunidad. El resumen de las causas profundas, extraído de la Historia de la Comunidad de la Sección 3, incluye:

- Construcción de instalaciones ferroviarias para el transporte de mercancías entre la bahía de San Pedro y el centro de Los Ángeles.
- Demanda de movimiento de mercancías por camión creada por los puertos de Long Beach y Los Ángeles.
- Establecimiento de usos industriales y desarrollo de comunidades residenciales adyacentes
- Canalización del río LA
- Establecimiento de urbanizaciones suburbanas racialmente segregadas mediante pactos/escrituras racialmente restrictivas.
- Delimitación discriminatoria, privatización de la Administración Federal de Vivienda (FHA, por sus siglas en inglés) de los préstamos hipotecarios con prácticas discriminatorias basadas en evaluaciones de riesgo racistas de HOLC.
- Expansión de la industria automovilística, planificación del transporte orientada al automóvil y construcción de autopistas en todo el Corredor LB-ELA.
- Inversión desproporcionada en el transporte ferroviario a expensas del servicio de autobús y de los usuarios
- Préstamos hipotecarios abusivos y crisis financiera mundial
- Proyecto de ampliación del corredor sur de la I-710 propuesto anteriormente, que podría provocar importantes desplazamientos y una participación insuficiente de la comunidad.

La infografía del mapa de causas fundamentales que figura a continuación establece conexiones entre las causas fundamentales y los problemas de equidad resultantes, identificando la expansión de la infraestructura orientada al automóvil en todo el Corredor LB-ELA como una causa fundamental primaria relacionada con todos los problemas de equidad que este plan de inversión pretende abordar. En la mayoría de los casos, se identifican una o más causas fundamentales adicionales para cada problema de equidad.

MAPA DE LAS CAUSAS PRINCIPALES



Abordar las causas principales y los problemas de equidad mediante las medidas propuestas

El proceso de desarrollo del plan de inversión y las acciones propuestas pretenden abordar los problemas de equidad del Corredor y, en la medida de lo posible, sus causas principales. En algunos casos, los proyectos del plan de inversión pueden abordar directamente una causa fundamental, por ejemplo, un proyecto de calles completas que reconfigure una vía principal de gran volumen para cambiar las decisiones de planificación orientadas al tráfico, mejorando la movilidad y la seguridad de los usuarios de otros modos de transporte y mejorando la calidad del aire, el medio ambiente y la salud de la comunidad en general. Sin embargo, como sugiere el término “principal”, las causas principales suelen estar muy arraigadas y entrelazadas entre sí, y juntas sostienen sistemas más amplios que una sola política o infraestructura. Por ejemplo, aunque la construcción de la autopista causó daños irreparables por los desplazamientos directos, la división de las comunidades y los continuos impactos en la calidad del aire, la seguridad y el ruido para los residentes del Corredor LB-ELA, estas comunidades sobrecargadas no tienen otra alternativa que participar en los sistemas económicos y de transporte que se desarrollaron en torno a la capacidad única de la I-710 como ruta de transporte de mercancías y de cercanías.

Con los actuales sistemas económicos y de transporte, una modificación directa de esta decisión mediante el cierre o la supresión de la autopista desviaría decenas de miles de camiones diésel a las vías principales y a las calles de los vecindarios, y generar impactos en cadena sobre la mano de obra local y la economía regional. Por lo tanto, la construcción de autopistas como causa principal puede abordarse a través de un conjunto deliberado de inversiones multimodales, complementado por programas adecuados que se centran en desigualdades específicas y se unen para avanzar en el cambio de sistemas a través de opciones viables de viaje alternativas, tecnología más limpia para el movimiento de mercancías, nuevas infraestructuras para reparar las conexiones entre las comunidades, y una variedad de programas comunitarios para hacer frente a los síntomas más amplios de la construcción de autopistas, tales como la mala calidad del aire, las disparidades de salud, y la falta de espacios verdes y arbolado.

Las acciones propuestas pueden clasificarse en las siguientes categorías, según el proceso de planificación, las modalidades de los proyectos y las áreas temáticas de los programas comunitarios.

- Proyectos y programas de vías principales y calles completas
- Proyectos y programas de transporte activo
- Proyectos y programas MOSAIC (multimodal, operacional, seguridad y acceso inversiones para la comunidad) de la I-710
- Proyectos y programas de transporte de mercancías
- Proyectos y programas de tránsito
- Calidad del aire/Programas comunitarios de salud
- Programas comunitarios del medioambiente
- Estabilización de la vivienda/ Programas comunitarios de la utilización del suelo
- Creación de empleos/ Programas comunitarios de oportunidades laborales
- Proceso del comité consultivo y del Comité de Liderazgo Comunitario
- Fondo START-UP (asistencia técnica estratégica para un transporte integrador que ayude a mejorar la calidad de vida de las personas)

Mientras que los resultados de la evaluación de los beneficios para la equidad proporcionan una imagen más detallada de cómo los proyectos y programas individuales abordan problemas específicos, la matriz de problemas de equidad y acciones propuestas que figura a continuación indica, a un alto nivel, qué proyectos, programas y procesos abordan las desigualdades generales del Corredor (y los resultados comunitarios relacionados identificados en la sección 1).

PROBLEMAS DE EQUIDAD Y MATRIZ DE ACCIONES

Acciones propuestas	Proyectos y programas de vías principales y calles completas	Proyectos y programas de transporte activo	Proyectos y programas MOSAIC* de la I-710*	Proyectos y programas de transporte de mercancías	Proyectos y programas de tránsito	Calidad del aire/Programas comunitarios de salud	Programas comunitarios del medioambiente	Estabilización de la vivienda/ Programas comunitarios de la utilización del suelo	Creación de empleo/ Programas comunitarios de oportunidades	Proceso del Comité consultivo y del Comité de Liderazgo Comunitario	Fondo START-UP**
Problemas de Equidad Falta de confianza y nivel de compromiso de anteriores esfuerzos de planificación	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Desinversión, privación de derechos, disparidades en la capacidad y los recursos municipales								●	●	●	●
Comunidades físicamente desconectadas	●	●	●								
Disparidades en los resultados sanitarios y en el acceso a una atención sanitaria de calidad	●	●	●	●	●	●	●	●	●		
Comunidades sobrecargadas por la contaminación atmosférica y acústica	●	●	●	●	●	●	●				
Calles inseguras/hostiles para peatones y ciclistas	●	●	●								
Comunidades que carecen de opciones de desplazamiento fiables y eficientes	●	●	●		●						
Falta de espacios verdes y sombra	●	●					●				

* Multimodal, Operacional, Seguridad y Acceso Inversiones para la Comunidad
 ** asistencia técnica estratégica para un transporte integrador que ayude a mejorar la calidad de vida de las personas

Medición y seguimiento de las repercusiones

Dada la amplitud de los problemas de equidad del Corredor y la naturaleza del plan de inversión como documento de planificación estratégico, los indicadores de resultados deberán medir el impacto del plan en todos los modos y en múltiples escalas de progreso y éxito. En coordinación con los grupos de trabajo de los programas modales y otros esfuerzos de Metro, como el Plan de Transporte a Largo Plazo, Metro desarrollará un marco para el seguimiento de los avances y el éxito del plan de inversión que se basará en los parámetros utilizados para el análisis de las condiciones existentes y la metodología de evaluación de proyectos. La matriz de problemas de equidad y métricas de rendimiento de la página siguiente ofrece una recomendación inicial de métricas de rendimiento que pueden utilizarse para medir los efectos del Plan de inversión en los problemas de equidad, organizados en las tres categorías siguientes:

Métricas de proceso

- Métricas que cuantifican o califican el progreso de la implementación del plan de inversión basándose en los hitos del proceso y en la entrega de proyectos y programas.

Métricas de los resultados del proyecto

- Métricas de seguimiento de los avances en relación con las metas del plan de inversión que pueden atribuirse a proyectos y programas específicos.

Métricas de los resultados comunitarios

- Métricas de seguimiento de los avances en relación con los resultados deseados para la comunidad del plan de inversión, que no pueden atribuirse directamente a proyectos y programas específicos.

PROBLEMAS DE EQUIDAD Y MÉTRICAS DE RENDIMIENTO

Métricas de rendimiento*	Métricas de proceso	Métricas de los resultados del proyecto	Métricas de los resultados comunitarios
Problemas de Equidad			
Falta de confianza y nivel de compromiso de anteriores esfuerzos de planificación	Número de participantes en los grupos de trabajo de la aplicación de CMIP Resultados de las encuestas realizadas para evaluar la confianza		Asociaciones con organizaciones comunitarias y residentes del Corredor
Desinversión, privación de derechos, disparidades en la capacidad y los recursos municipales	Fondos para proyectos en los EFC Asistencia técnica prestada (beneficiarios/horas)	Dólares concedidos a empresas SBE/DBE Disponibilidad de contratación local / puestos para trabajadores desfavorecidos Participación en programas de desarrollo de mano de obra y formación laboral	Tasa de empleo Renta media y tasa de pobreza Carga de vivienda
Comunidades físicamente desconectadas	Fondos procedentes de las subvenciones para la reconexión de comunidades	Número de pasos elevados con infraestructura dedicada al transporte activo Relleno de brechas en la red ciclista/peatonal	Acceso a empleos/recursos Acceso a parques y espacios abiertos Acceso al transporte público
Disparidades en los resultados sanitarios y en el acceso a una atención sanitaria de calidad	Fondos destinados a los programas de prestaciones sanitarias comunitarias	Número de personas y jurisdicciones que participan en el Programa comunitario de prestaciones sanitarias	Asma, riesgo de cáncer, riesgo de enfermedades cardiovasculares Expectativas de vida Acceso a los servicios sanitarios
Comunidades sobrecargadas por la contaminación atmosférica y acústica	Fondos recaudados mediante programas de calidad del aire y ZET*	Participación en programas de control de la calidad del aire y de filtración en interiores Reducción del ruido Árboles plantados	Niveles de PM y PM2.5 en diésel Porcentaje de vehículos de transporte de mercancías que utilizan tecnología ZE
Calles inseguras/hostiles para peatones y ciclistas	Proyectos de transporte activo financiados	Millas de instalaciones para bicicletas de alta calidad y mejoras en las paradas de autobuses Número de intersecciones con alta concentración de colisiones entre ciclistas y ciclomotores	Colisiones entre ciclistas y peatones con víctimas mortales o heridos graves (PSI) Reparto del uso del Corredor
Comunidades que carecen de opciones de desplazamiento fiables y eficientes	Proyectos de tránsito financiados Proyectos financiados de MOSAIC de la I-710	Número de usuarios Rendimiento puntual en el servicio Promedio de los progresos	Reparto del uso del corredor
	Proyectos de transporte activo financiados	Número de personas Horas de retraso Brechas cubiertas en la infraestructura ciclista/peatonal	Tiempos de desplazamiento por medio (por ejemplo, acceso al trabajo en 30 minutos en coche/transporte público/bicicleta/caminando)
Falta de espacios verdes y áreas verdes	Fondos recaudados para el programa comunitario de ecologismo urbano	Árboles plantados Cubierta vegetal añadida	Cobertura arbórea Acceso a parques y espacios abiertos

* Ejemplos de posibles indicadores de resultados - Sujeto a cambios

IDENTIFICAR ESTRATEGIAS Y ASOCIACIONES PARA ABORDAR LOS PROBLEMAS PENDIENTES

Aunque el Plan de inversión se basa en un sólido compromiso y análisis de la equidad y proporciona una financiación sustancial para abordar los problemas de equidad en el Corredor, el plan también se enfrenta a limitaciones en su capacidad para resolver los numerosos, complejos y antiguos problemas de equidad del Corredor. Estas limitaciones y cuestiones sin resolver se resumen a continuación bajo las categorías de equidad procesal, distributiva, reparadora y estructural, tal y como se introdujeron en la Sección 1.

Equidad procesal

En un área de proyecto que contiene 18 jurisdicciones y una población de 1,2 millones de residentes, es difícil lograr un proceso de toma de decisiones verdaderamente participativo y representativo, a pesar de los muchos logros del marco de equidad procesal de Metro y de su compromiso. Las comunidades con mayores necesidades suelen enfrentarse también a los mayores obstáculos para participar en procesos de planificación que requieren mucho tiempo. La política de compensación de los órganos consultivos de Metro y la estrategia de asociación de las organizaciones de base comunitaria han contribuido a colmar estas lagunas y a apoyar procesos y resultados de proyectos más equitativos.

Equidad distributiva

La función del plan de inversión es distribuir estratégicamente y movilizar fondos que permitan a las distintas jurisdicciones del Corredor desarrollar y ejecutar sus propios proyectos existentes. Aunque en el proceso de evaluación se empleó una perspectiva de equidad distributiva para dar prioridad a 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 y preparación de los proyectos reflejan disparidades en la capacidad municipal y la inversión histórica. Los conceptos de proyectos recogidos a partir de las aportaciones de la comunidad se incluyen en el plan, pero normalmente requerirán procesos de planificación de principio a fin y exigirán que los municipios asuman la responsabilidad del desarrollo técnico y la ejecución. Dado que las ciudades y los vecindarios que se han enfrentado a una inversión insuficiente histórica suelen tener menos fondos y menos personal técnico para planificar, desarrollar, financiar y ejecutar proyectos de capital. Estas áreas pueden estar infrarrepresentadas en la lista completa de proyectos del Plan de inversión, por no hablar de las recomendaciones de inversión inicial.

Para hacer frente a este problema, Metro está reservando un fondo START-UP (asistencia técnica estratégica para un transporte integrador que ayude a mejorar la calidad de vida de las personas) que proporciona asistencia técnica específica para apoyar a las comunidades con mayores necesidades, en relación con sus recursos técnicos y capacidad de desarrollo y ejecución de proyectos. El fondo START-UP ayudará a las comunidades a desarrollar conceptos de proyectos para que puedan optar a subvenciones y a participar en la aplicación de los programas del Plan de inversión para todo el Corredor (por ejemplo, “elementos de reducción del tráfico”, “cierre de brechas peatonales” y diversos programas comunitarios). El fondo START-UP no estará vinculado explícitamente a determinados municipios o comunidades geográficas, pero la ayuda se destinará prioritariamente a ciudades o vecindarios:

- Sin proyectos presentados formalmente al Protocolo de Administración de Información Común (CMIP, por sus siglas en inglés)

Preguntas EPET

¿Hay problemas sin resolver?

¿Existen estrategias complementarias que puedan aplicarse para lograr resultados más equitativos?

¿Pueden las asociaciones existentes maximizar el impacto positivo de la acción propuesta?

- Con sólo proyectos conceptuales o en fase de desarrollo en el CMIP
- Con altas concentraciones de Comunidades Focales de Equidad (EFC, por sus siglas en inglés)
- Enfrentarse a los mayores impactos acumulativos identificados en la investigación de las condiciones existentes.

Equidad reparadora

El plan de inversión es un esfuerzo sin precedentes para promover la equidad reparadora en Metro, con el reconocimiento y la reparación de los daños históricos y actuales en el centro del renovado proceso de planificación del corredor LB-ELA. Sin embargo, como ya se ha comentado en esta sección, las causas principales de los problemas de equidad actuales están muy arraigadas, son complejas y no se solucionan fácilmente. El plan de inversión representa un importante esfuerzo catalizador con una inversión de más de 740 millones de dólares en proyectos y programas potencialmente transformadores; sin embargo, este plan por sí solo no puede revertir décadas de daños medioambientales, desinversión y racismo estructural. El plan de inversión sienta las bases para una mayor reparación y prevención de los daños sistémicos a través de compromisos de colaboración e inversión continuas con la comunidad, y estableciendo un ejemplo de planificación centrada en la equidad para futuros esfuerzos en Metro y para otras agencias de planificación de la región y de todo el país.

Equidad estructural

La equidad estructural se refiere a la evolución de los órganos decisorios, las estructuras organizativas y los sistemas para reflejar las comunidades a las que sirven; un elemento del principio directivo de equidad que informó directamente la formación del comité consultivo, del CLC y los grupos de trabajo como órganos asesores y de apoyo a la toma de decisiones para este Plan de inversión. Además, la creación de la Oficina de Equidad y Raza de Metro y su liderazgo en este proceso demuestra el compromiso de la agencia con la equidad estructural. Sin embargo, estos órganos y procesos de toma de decisiones siguen existiendo dentro de jerarquías organizativas y estructuras de poder político más amplias. El plan de inversión también se basa en una amplia colaboración con otras organizaciones, cada una con sus propias estructuras organizativas, para desarrollar y ejecutar estos proyectos y programas. A pesar de la capacidad de Metro para influir en la equidad estructural fuera de su autoridad jurisdiccional, Metro vinculará la financiación y el apoyo a los proyectos a las directrices de aplicación que se ajusten al Principio Directivo de Equidad del Plan de inversión.

APOYO A LOS OBJETIVOS DE LA VISIÓN DE 2028

Preguntas EPET

¿De qué manera el fomento de la equidad a través de esta acción propuesta contribuye a alcanzar alguna de las metas de la Visión 2028?

¿Cómo se ha diseñado la acción propuesta para garantizar resultados equitativos?

Apoyo de los objetivos de la visión de 2028

Objetivos de la visión de 2028	Acciones del Plan de Inversión LB-ELA para promover la equidad
Ofrecer opciones de movilidad de alta calidad que permitan a las personas pasar menos tiempo viajando	Inversión en infraestructuras de alta calidad para mejorar las opciones de movilidad en los modos de transporte activo, calles completas y vías principales, tránsito y MOSAICo de la I-710.
Ofrecer experiencias de viaje excepcionales a todos los usuarios del sistema de transporte	Inversión en mejoras de la seguridad, la comodidad y la conectividad de la red de transporte para mejorar la experiencia de los usuarios de todos los modos de transporte.
Mejorar las comunidades y las vidas mediante la movilidad y el acceso a las oportunidades	Inversión en el acceso de la comunidad a las oportunidades mediante mejoras del transporte multimodal, creación de empleo y programas comunitarios centrados en reforzar el desarrollo de la mano de obra y las oportunidades de contratación local.
Transformar el condado de Los Ángeles mediante la colaboración regional y el liderazgo nacional	Creación de un comité consultivo y un comité de liderazgo comunitario que fomenten la colaboración y el consenso entre las partes interesadas de todo el condado, incluidos los organismos y representantes electos del condado de Los Ángeles, destacados líderes del sector, organizaciones comunitarias y residentes.
Proporcionar una gobernanza receptiva, responsable y digna de confianza dentro de la organización de Metro.	Desarrollo de un proceso de planificación basado en el reconocimiento y la responsabilidad organizativa de Metro por los daños sufridos en el pasado, la respuesta a las inquietudes y prioridades de la comunidad, y el fomento de la confianza a través de la colaboración, el compromiso y la inversión de la comunidad.