

Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-Este de Los Angeles

Resumen Ejecutivo

Visión General

El **Plan de Inversión en Movilidad del Corredor Long Beach-Este de Los Angeles (LB-ELA) ("Plan de Inversión")** es el compromiso de Metro de invertir en una amplia gama de mejoras relacionadas con el transporte en todo el Corredor LB-ELA — una región de aproximadamente 19 millas de largo y 5 millas de ancho que incluye 19 ciudades y 3 comunidades no incorporadas que rodean la I-710 entre Long Beach y el Este de Los Angeles. El Plan de Inversión identifica, prioriza, presupuesta y planifica las mejoras necesarias en el transporte y las iniciativas complementarias de salud comunitaria y oportunidades sociales y económicas para estas diversas comunidades.

Un Esfuerzo Sin Precedentes. Este Plan de Inversión refleja un proceso de planificación y un enfoque de inversión sin precedentes para Metro. El sólido proceso de planificación centrado en la comunidad permitió a Metro integrar una gama diversa y representativa de voces en su proceso de toma de decisiones y generar confianza con las comunidades afectadas del Corredor. El Plan de Inversión reconoce la conexión entre el sistema de transporte regional y todos los aspectos de la oportunidad social y económica, incluyendo la salud de la comunidad, y se esfuerza por reparar los daños del pasado y las desigualdades actuales a las que se enfrentan las comunidades del Corredor LB-ELA como resultado del último siglo de planificación y formulación de políticas.

Un Proceso Equitativo. Metro ha escuchado claramente de la comunidad que quiere participar en darle forma al futuro de este Corredor. En respuesta, Metro formó un Comité Consultivo, un Comité de Liderazgo Comunitario (CLC) y Grupos de Trabajo para encontrar un terreno común, crear confianza y consenso, y asegurar que las opciones de movilidad que satisfagan las necesidades de todos los usuarios del sistema de transporte se integren en el Plan de Inversión. El proceso de planificación se basó en una amplia participación pública multilingüe y se mejoró mediante asociaciones con organizaciones comunitarias y compensaciones que reflejan el valor de las voces, el liderazgo y los conocimientos de la comunidad.

Una Visión Colectiva. El Plan de Inversión no es sólo un mapa para el desarrollo de infraestructuras; refleja la visión colectiva y las aspiraciones de las comunidades del Corredor LB-ELA. De arriba abajo, el Plan de Inversión se basa en la Visión, las Metas (Calidad del Aire, Comunidad, Medio Ambiente, Movilidad, Oportunidad, Prosperidad, Seguridad) y los Principios Directivos (Equidad, Sostenibilidad) elaborados y adoptados por el Comité Consultivo y los Grupos de Trabajo, basándose en las prioridades identificadas por la comunidad.

[Cuadro de texto -

Nuestra declaración de visión generada por la comunidad:

"Un sistema de transporte del Corredor LB-ELA equitativo y compartido que ofrezca opciones multimodales seguras y de calidad para el movimiento de personas y bienes que fomente un aire limpio (cero emisiones), comunidades sanas y sostenibles y el empoderamiento económico de todos los residentes, comunidades y usuarios del Corredor"].

Un Plan Multimodal. El Plan de Inversión incluye una colección de más de 200 proyectos y programas que sirven a la Visión, Metas y Principios Directivos a través de la inversión en instalaciones de transporte activo, servicio de transporte público y experiencia del usuario, diseños de calles multimodales y completos, infraestructura de movimiento de bienes de cero emisiones e inversiones dirigidas a la infraestructura de la I-710 que reparan las conexiones multimodales a través de la autopista y mejoran la seguridad y las operaciones para reducir los impactos de la autopista en las comunidades circundantes. A diferencia de anteriores esfuerzos de planificación

para este Corredor, ninguna mejora propuesta financiada por el Plan de Inversión ampliaría la autopista I-710 ni requeriría el desplazamiento de residentes o empresas. El desarrollo de 15 Programas Comunitarios fomentará de forma proactiva e intencionada la salud y el bienestar de la comunidad de maneras que normalmente no se abordan en la planificación del transporte.

Un Enfoque de Inversión Estratégica. El Plan de Inversión aplica un enfoque de inversión estratégica en varias fases para apalancar \$743 millones en ingresos por impuestos sobre las ventas para atraer \$2.5 billones adicionales en fondos estatales y federales para desarrollar e implementar proyectos y programas en el Corredor.

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

Antecedentes

El Corredor LB-ELA es el corredor de mercancías más prominente e impactante del país. Conecta el complejo portuario más activo del hemisferio occidental -los puertos de Long Beach y Los Angeles- con los depósitos intermodales del ferrocarril transcontinental cerca del centro de Los Angeles y los destinos de almacenamiento a lo largo del corredor y más allá.

A medida que la población del sur de California ha ido creciendo desde la década de 1960, cuando se construyó la I-710, también lo ha hecho la demanda de la I-710 para transportar viajeros y camiones de mercancías. La creciente demanda sobrecarga la limitada capacidad de la autopista, lo que provoca el tráfico, problemas de seguridad y desbordamiento del tráfico hacia las carreteras locales, mientras que los viajes diarios de vehículos personales y camiones diésel agravan los impactos sobre la calidad del aire y la salud de las comunidades ya afectadas por la contaminación industrial. Las comunidades más afectadas también han soportado décadas de discriminación racial y desventaja económica, contribuyendo a las cargas de salud y otras desigualdades a lo largo del corredor.

Tras décadas de estudio de estos problemas, Metro y el Departamento de Transporte de California (Caltrans) propusieron ampliar y modernizar la I-710, en un proceso que abarcó desde 2005 hasta 2020. Sin embargo, el planteamiento de expandir la capacidad de los carriles para satisfacer la demanda y resolver los problemas conexos de congestión y contaminación reflejaba un enfoque anticuado de la modernización de las autopistas que no lograba equilibrar las prioridades de la industria y la prosperidad económica regional con las necesidades y la salud de la comunidad circundante.

Además de los insostenibles impactos de desplazamiento para residentes y empresas, Metro y Caltrans no pudieron demostrar la capacidad del proyecto anterior para añadir capacidad a los carriles de la autopista sin inducir demanda e impactos adicionales sobre la calidad del aire en las comunidades circundantes. A pesar de la propuesta de cumplir los requisitos de calidad del aire mediante el desarrollo de un programa de camiones de cero emisiones, la Agencia de Protección Medioambiental de Estados Unidos (EPA) determinó que el proyecto de ampliación de la autopista seguía siendo un proyecto preocupante desde el punto de vista de la calidad del aire,



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

incluso con la inversión en tecnología de cero emisiones. Esta determinación, junto con la importante oposición de la comunidad al proyecto, provocó un cambio de rumbo; Metro y Caltrans suspendieron el proceso y fue necesario un nuevo planteamiento para el Corredor.

El Plan de Inversión refleja el liderazgo de la Junta Directiva de Metro a la hora de responder a estos cambios políticos y a las preocupaciones de la comunidad. Este nuevo enfoque replantea los procesos y las inversiones necesarias para trasladar personas y mercancías de forma fluida, equitativa y sostenible por todo el corredor LB-ELA. Desarrollado en cercana colaboración con residentes y socios locales y regionales, este plan refleja el compromiso de Metro para construir la confianza y las asociaciones duraderas con la comunidad, y traer la inversión multimodal, centrada en la comunidad, y regionalmente significativa al Corredor.

Condiciones Existentes

El Corredor LB-ELA incluye 18 ciudades y 3 comunidades no incorporadas dentro de aproximadamente una milla a cada lado que rodea la extensión de 19 millas de la I-710 entre el este de Los Angeles y Long Beach. El Corredor es el hogar de 1.2 millones de personas, o aproximadamente el 12% de la población del Condado, y contiene el 11% de los puestos de trabajo del Condado.

El sistema de transporte del Corredor, principal puerta de entrada y salida de los puertos de Los Angeles y Long Beach, es un manantial económico, pero también una fuente importante de congestión del tráfico, contaminación y problemas de seguridad para las personas que viven, trabajan, juegan y se mueven en el corredor.

A pesar de la importancia económica regional y nacional del Corredor, las decisiones políticas y de planificación del siglo pasado han creado y reforzado pautas de segregación racial, desinversión y disparidades económicas que afectan a las mismas comunidades que soportan las peores cargas medioambientales de la actividad económica del Corredor.

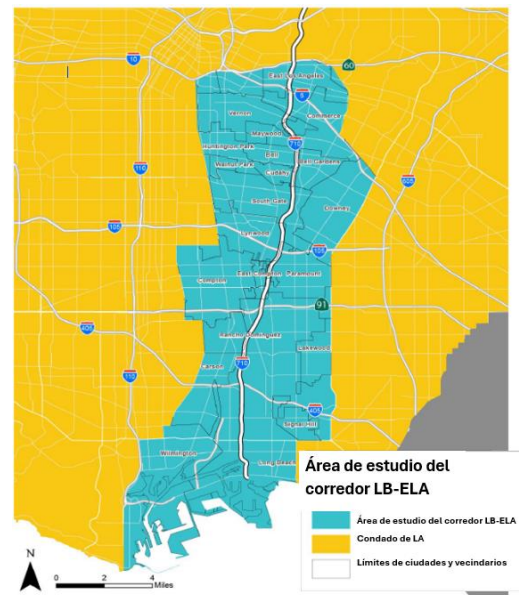


Figura 3-2 del Borrador del CMIP. Área de Estudio del Corredor LB-ELA

Muchos de estos impactos se concentran en las Comunidades de Enfoque de Equidad (EFC) del Corredor, definidas por Metro como zonas censales donde las necesidades de transporte son mayores. El mapa EFC considera la concentración de tres factores asociados con las barreras de movilidad: hogares de bajos ingresos, residentes BIPOC y hogares sin acceso a un automóvil. Aproximadamente el 73% de la población del Corredor LB-ELA vive en un área EFC.

Transporte, Acceso y Seguridad

La autopista I-710 transporta diariamente cerca de 40,000 camiones pesados y cientos de miles más de vehículos de cercanías, lo que contribuye a la calidad del aire, el ruido, la congestión y los impactos medioambientales y de seguridad en las comunidades circundantes. La anticuada infraestructura de la I-710 no está diseñada para satisfacer la creciente demanda de capacidad de transporte de mercancías del Corredor, lo que genera impactos sobre la seguridad y el funcionamiento tanto dentro como fuera de la autopista. Como la autopista no se ha mejorado en 60 años, los problemas de seguridad han empeorado con el tiempo y la congestión ha provocado viajes en las carreteras locales y en los vecindarios residenciales.

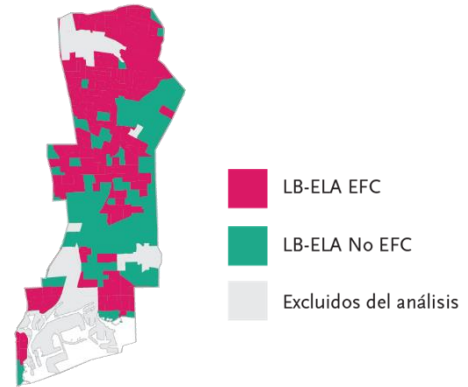


Figura 3-3 del Borrador del CMIP. Comunidades de Enfoque de Equidad de LA Metro

Los altos niveles de congestión a lo largo de la autopista y las arterias importantes afectan a la capacidad de los miembros de la comunidad para llegar a sus puestos de trabajo, escuelas y otras necesidades al aumentar los tiempos de viaje para los conductores, usuarios de autobuses y vehículos de transporte de mercancías. Los tiempos de viaje también son un problema para los peatones y los usuarios del transporte activo en el Corredor, que a menudo se ven obligados a tomar rutas indirectas debido a la falta de infraestructuras seguras y conectadas. Además, los puentes originales de la I-710 se diseñaron para que los vehículos entraran y salieran de la autopista, sin enfocarse en el movimiento o la seguridad de los peatones.

Dado el gran volumen de vehículos que entran y salen de la autopista, la seguridad de peatones y ciclistas es especialmente preocupante en las rampas de entrada y salida de la autopista y en los pasos elevados. La I-710 también refuerza y expande la división entre las comunidades a ambos lados del Río LA. La mayoría de los cruces de este a oeste carecen de infraestructuras seguras para bicicletas, y en algunos de ellos faltan aceras, no están pavimentadas o son estrechas. Otras autopistas e infraestructuras ferroviarias del Corredor también impiden las conexiones entre comunidades vecinas.

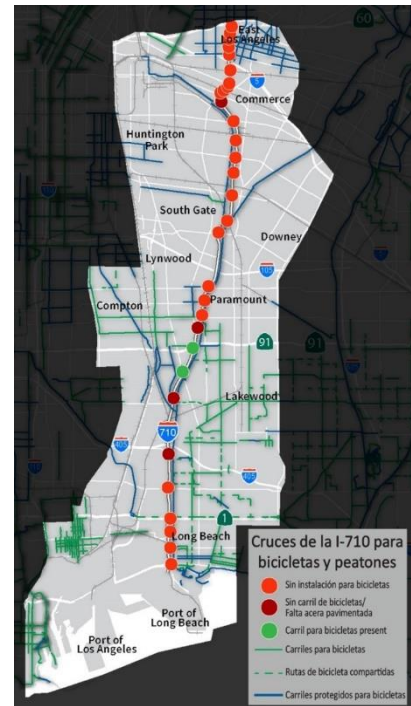


Figura 3-27 del Plan de Inversión. Infraestructura de Transporte Activo. Brechas en los Cruces de Transporte Activo de la I-710

Las calles de la zona del Corredor están diseñadas para grandes volúmenes de tráfico de vehículos, con una infraestructura peatonal y de transporte activo limitada o en mal estado. Aunque algunos organismos han introducido un diseño de calles más seguro en los últimos años, en todo el Corredor falta una red cohesionada de infraestructuras seguras y dedicadas al ciclismo y a los peatones.

Aunque el Corredor está bien servido por servicios de autobús y el carril ligero de la Línea A de Metro, el sistema de transporte público se enfrenta a retos relacionados con la frecuencia, la fiabilidad, la seguridad y la comodidad.

El Corredor tiene una mayor proporción de hogares con cero vehículos que el Condado, y la ausencia de servicios de transporte público de alta calidad es un problema que afecta directamente el acceso a los recursos y oportunidades para los residentes y trabajadores del Corredor que dependen del transporte público.

Salud de la Comunidad, Calidad del Aire y Medio Ambiente

El Corredor Sur de la I-710 es responsable del 20% de todas las emisiones de partículas del Sur de California. Los altos niveles de contaminantes que afectan a las comunidades cercanas se han ganado el nombre de "zona de muerte diesel", en referencia a la relación entre la contaminación por diesel y las afecciones respiratorias y cardiovasculares. 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 médica. Las áreas LB-ELA EFC experimentan niveles de contaminantes más elevados que el resto del Corredor y el Condado en general.

El acceso limitado a un transporte activo seguro y cómodo y a infraestructuras recreativas al aire libre, así como la exposición al calor por la falta de sombra y zonas verdes, contribuyen a las cargas para la salud a las que se enfrentan estas comunidades. La presencia o falta de copas de árboles y espacios verdes es un importante problema de equidad 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, 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 las oportunidades de ocio al aire libre, lo que afecta a la salud y la calidad de vida de la comunidad.

Comité Consultivo y Proceso de Elaboración de los Estatutos

Metro lanzó el Comité Consultivo en otoño de 2021 en respuesta a la decisión de Metro y Caltrans de suspender el anterior proyecto de la I-710, teniendo en cuenta a las comunidades que expresaron la necesidad de una visión diferente para mejorar la movilidad, la seguridad, la calidad del aire y la calidad de vida en el corredor. El Comité Consultivo está compuesto por un grupo diverso de 40 partes interesadas que representan los intereses de organizaciones de base comunitaria, grupos de defensa medioambiental, organizaciones de servicio a la comunidad, ciudades y organismos gubernamentales, así como grupos de movimiento de bienes, logística, transporte, laborales y empresariales. Al principio del proceso, el Comité Consultivo aprobó los Estatutos del Comité Consultivo que definieron la estructura organizativa, las funciones y las responsabilidades. (Véase el [Apéndice 2-A, Lista de Miembros del Comité Consultivo](#) y el [Apéndice 2-B, Estatutos del Comité Consultivo](#))

Comité Coordinador

El Comité Coordinador (CC) colaboró con el equipo del proyecto para planificar las reuniones del Comité Consultivo y aportar información sobre el contenido y el enfoque de las mismas. El CC tenía cinco miembros, incluidos dos del Comité de Liderazgo Comunitario y tres del Comité Consultivo. Los tres representantes del Comité Consultivo incluían uno de una organización comunitaria, uno de una agencia gubernamental y uno de la industria/sector laboral del transporte/movimiento de bienes.

El CC desempeñó un papel crucial a la hora de dar forma al funcionamiento del Comité Consultivo, aportando información sobre las agendas de las reuniones, los calendarios de los proyectos y las estrategias de participación de la comunidad. Recibieron actualizaciones periódicas del proyecto y debatieron los aspectos más destacados de las reuniones del Comité Consultivo, el Comité de Liderazgo Comunitario y el Grupo de Trabajo. El Comité Coordinador realizó 21 reuniones mensuales virtuales al menos dos semanas antes de cada reunión del Comité Consultivo desde Abril de 2022 hasta Enero de 2024. (Véase el [Apéndice 2-C, Lista de Miembros del Comité Coordinador](#))

Comité de Liderazgo Comunitario

Para cumplir con la directiva de la Junta de Metro de volver a involucrar a las comunidades afectadas y a sus miembros y para implementar la Plataforma de Equidad de Metro, se formó un Comité de Liderazgo Comunitario (CLC) para incorporar las voces de los residentes. Formado en Marzo de 2022 con 26 miembros, el CLC asesoró al Comité Consultivo, aportando recomendaciones cruciales durante los puntos de control de consenso.

Para lograr un resultado lo más equitativo posible, los criterios de selección de los miembros del CLC incluían vivir en el área de estudio, trabajar en el Corredor, el compromiso de participar, ser de origen negro, indígena o persona de color (BIPOC), el idioma y la edad. La creación de este grupo para un esfuerzo de planificación a gran escala supuso un paso sin precedentes para Metro y la región y subrayó el compromiso con la equidad y la participación de la comunidad en el proceso de toma de decisiones. (Véase el [Apéndice 2-D, Lista de Miembros del CLC](#))

Grupos de Trabajo

El Comité Consultivo dio prioridad a la transparencia en la toma de decisiones con un modelo iterativo de cinco pasos basado en el consenso, asegurando la colaboración y la representación. Los Grupos de Trabajo incluyeron la Estrategia de Participación Comunitaria, la Equidad y Camiones de Cero Emisiones. Los grupos desempeñaron un papel fundamental en la mejora de la colaboración y la toma de decisiones y en dar forma a los esfuerzos y resultados del Comité Consultivo.



Reunión del Comité Consultivo para discutir el Borrador del Plan de Inversión

Compromiso con la Diversidad, la Equidad y la Inclusión

Integración de la Equidad en el Proceso

La equidad se integró en todos los aspectos del proceso del Comité Consultivo y del Plan de Inversión basándose en el marco creado por la Herramienta de Planificación y Evaluación de la Equidad (EPET) de Metro, desarrollada por la Oficina de Equidad y Raza de Metro.

La EPET informó el enfoque técnico y el proceso de toma de decisiones en todos los aspectos del Plan de Inversión, incluyendo el desarrollo de la Visión, Metas y Principios Directivos; el análisis de los datos de las condiciones existentes; la selección de la lista inicial de estrategias, proyectos y programas multimodales; el desarrollo y uso de la metodología de evaluación; y el proceso de participación de la comunidad y las discusiones durante las reuniones de las partes interesadas. Además, el Comité Consultivo y el CLC adoptaron un Principio Directivo de Equidad, incluido en la página 8, para guiar la toma de decisiones a lo largo del proceso.

Participación Inclusiva de la Comunidad

Los esfuerzos de participación pública incluyeron reuniones en persona y virtuales, horarios de oficina, encuestas a la comunidad, pop-ups y eventos comunitarios. Las herramientas de comunicación, como un sitio web, un mapa de la historia, un panel de control del proyecto, una línea telefónica directa, publicaciones en las redes sociales, boletines informativos, copias impresas enviadas directamente por correo o entregadas en mano y un soporte multilingüe, aseguraron una amplia actualización del proyecto y la posibilidad de recibir comentarios, haciendo hincapié en un enfoque equitativo. La colaboración con más de 40 organizaciones comunitarias locales amplió aún más los esfuerzos de divulgación y concienciación. Para asegurar que todas las personas tuvieran acceso a los materiales y la información disponibles, las reuniones del Comité Consultivo se llevaron a cabo con interpretación simultánea en español, jemer y tagalo, y las reuniones del CLC con interpretación en español.

Voces Diversas que Contribuyen a Resultados Inclusivos

El compromiso del Comité Consultivo con la creación de consenso, la transparencia en la toma de decisiones y la participación representativa de la comunidad estableció un marco sólido para el Plan de Inversión. Metro también respondió a los comentarios ajustando el proceso y el calendario para permitir las aportaciones de información, la reevaluación de los resultados y más tiempo, lo que dio lugar a un enfoque global que aseguró que diversas voces contribuyeran a unos resultados informados e inclusivos.



Figura 2-5 del Plan de Inversión. Modelo de Toma de Decisiones de Cinco Pasos

Un Compromiso con las Cero Emisiones

Metro se enfoca en un cambio del 100% a cero emisiones para 2025, 10 años antes del mandato del estado para 2035. Con la transición a camiones y autobuses de cero emisiones y la colaboración con las ciudades para la implementación de estaciones de recarga, Metro contribuye a combatir los gases de efecto invernadero. La Junta Directiva de Metro estableció un Programa de Camiones de Cero Emisiones de \$200 millones para aliviar los impactos en la salud pública de las comunidades locales derivados del diesel y otras emisiones de los camiones diesel. La financiación inicial de \$50 millones de Metro se apalancará con contribuciones de fuentes privadas, regionales, estatales y federales para desplegar camiones de cero emisiones y la infraestructura necesaria.

Las estrategias del programa incluyen el fomento de la colaboración proactiva con socios comunitarios y regionales, la identificación de socios regionales de financiación, la búsqueda de oportunidades de subvenciones discrecionales, la evaluación de los retos políticos y legislativos, la exploración de posibilidades a corto y largo plazo, y la anticipación de los posibles impactos en la comunidad para formular estrategias de beneficios

comunitarios. Metro se mantiene firme en su compromiso de explorar todas las tecnologías viables de cero emisiones, como batería-eléctrica e hidrógeno, para cumplir los mandatos normativos y las metas de sostenibilidad, sin respaldar ninguna solución específica. Metro entiende que el compromiso con las cero emisiones es crucial para abordar las cargas de salud de las personas que sufren asma, cáncer, enfermedades cardiovasculares e impactos de la contaminación.

Visión que Guía el Plan

Para identificar las cuestiones clave y las áreas de oportunidad del Corredor, el equipo del proyecto revisó inicialmente los estudios de planificación y las respuestas de la comunidad de las últimas dos décadas de planificación y defensa de la comunidad para mostrar el contexto, las lecciones aprendidas y establecer un punto de partida para el nuevo proceso de visión. A esta investigación inicial le siguieron sesiones de escucha con la comunidad, una encuesta pública sobre la Visión y las Metas, reuniones públicas y un sólido análisis de las condiciones existentes, todo lo cual se debatió en una serie de reuniones con los miembros del Grupo de Trabajo y del CLC.

El Comité Consultivo, el CLC y el Grupo de Trabajo de Equidad colaboraron para imaginar un futuro que equilibre las diversas necesidades de las partes interesadas del Corredor. A lo largo de varios meses, estos grupos elaboraron y perfeccionaron cuidadosamente la Visión, las Metas y los Principios Directivos como marco para orientar y enfocar el proceso de desarrollo y los resultados del Plan de Inversión.

La Visión, las Metas y los Principios Directivos se alinean con el Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles de la Asociación de Gobiernos del Sur de California, el Plan de Transporte de Largo Alcance de Metro de 2020, la Plataforma de Equidad, las medidas electorales del Condado y la Ciudad de Los Angeles, y los planes, políticas e iniciativas aprobados por la Junta de Metro, proporcionando la base para el marco de evaluación para valorar los proyectos según múltiples criterios.

La Visión se apoya en dos Principios Directivos y siete Metas informadas por las prioridades políticas de Metro y los muchos retos interconectados a los que se enfrenta el Corredor LB-ELA hoy en día dentro del contexto histórico de la I-710 y sus impactos generacionales en las comunidades circundantes.

[El diseño gráfico del contenido de la Visión-Metas se actualizará en la versión de InDesign].

Visión	
<i>Una declaración concisa que recoge las aspiraciones, deseos y resultados colectivos del proyecto.</i>	
Un sistema de transporte del Corredor LB-ELA equitativo y compartido que ofrezca opciones multimodales seguras y de calidad para mover personas y bienes que fomente un aire limpio (cero emisiones), comunidades sanas y sostenibles y el empoderamiento económico de todos los residentes, comunidades y usuarios del Corredor.	
Principios Directivos	
<i>Valores que guían todos los procesos y resultados a través de un marco cohesionado e intencionado</i>	
Equidad Un compromiso para: (1) hacer un esfuerzo para rectificar daños pasados; (2) proporcionar un acceso equitativo y justo a oportunidades; y 3) eliminar las disparidades en los procesos del proyecto, conclusiones y los resultados de la comunidad. El plan busca elevar y arraigar el principio de equidad en todas las metas, objetivos, estrategias y acciones a través de un marco de equidad procesal, distributiva, estructural y restaurativa, y al priorizar un proceso de participación accesible y representativo para las comunidades más afectadas por la I-710.	Sostenibilidad Desarrollo que satisface las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades. Un compromiso con la sostenibilidad es la satisfacción y mejorar las necesidades sociales y económicas básicas, tanto presentes como futuras, y el uso responsable del entorno natural, todo ello manteniendo o mejorando el bienestar del entorno del que depende la vida.
Metas	
<i>Resultados deseados en las áreas de interés general para apoyar y hacer realidad la Visión global.</i>	
Calidad del Aire	
Fomentar la calidad del aire limpio local y regional	
Movilidad	
Mejorar la movilidad de personas y bienes.	
Comunidad	
Apoyar comunidades prósperas mejorando la salud y la calidad de vida de sus residentes.	
Seguridad	
Hacer más seguros todos los modos de viaje.	
Oportunidad	
Aumentar el acceso de la comunidad a empleos de calidad, desarrollo de la fuerza laboral y oportunidades económicas.	
Prosperidad	
Fortalecer la competitividad económica del Condado de Los Ángeles y aumentar el acceso a empleos de calidad, el desarrollo de la fuerza laboral y las oportunidades económicas para todas las comunidades, enfocándose en el fortalecimiento de las comunidades del Corredor LB-ELA, que han sido y continúan siendo perjudicadas por la actividad económica y el desarrollo.	
Medio Ambiente	
Mejorar el entorno natural y construido.	



Metas del Plan de Inversión

Estrategias, Proyectos y Programas Multimodales

Identificación de Proyectos y Programas

Una vez que la Junta de Metro adoptó la Visión, las Metas y los Principios Directivos, el equipo del proyecto comenzó a desarrollar Estrategias Multimodales y a Identificar Proyectos y Programas (MSPP).¹ Se identificaron más de 200 MSPP para su evaluación, desde conceptos iniciales hasta proyectos listos para su implementación. El Comité Consultivo usó un amplio enfoque de participación para obtener las opiniones de los residentes, grupos comunitarios, partes interesadas, agencias asociadas y otras partes para informar las MSPP, que incluían lo siguiente:

- **Programas comunitarios** para la creación de empleo/oportunidades laborales, el medio ambiente, la calidad del aire/salud comunitaria y la estabilización de la vivienda/uso de tierras;
- **Proyectos de transporte activo** que mejoran las infraestructuras para peatones y bicicletas;
- **Carreteras arteriales/carreteras completas**, incluyendo pacificación del tráfico, mejoras generales de las carreteras, coordinación de señales/gestión de sistemas de transporte (TSM) y sistemas de transporte inteligentes (ITS);
- **Inversiones multimodales, operativas, de seguridad y de acceso a la I-710 para el corredor (MOSAIC)**, incluyendo mejoras en los intercambiadores y carriles auxiliares con operaciones multimodales y mejoras de seguridad para automóviles, camiones, bicicletas, peatones y transporte público;
- **Movimiento de Bienes**, incluyendo mejoras de seguridad y calidad del aire; y

¹ Debido a una cantidad sin precedentes de financiación discrecional de subvenciones disponible, la Junta dio instrucciones tempranas para crear una lista de proyectos de Oportunidad de Plan de Preinversión (PIPO) en 2022, antes de definir la lista de proyectos CMIP, para encontrar proyectos que Metro pudiera apoyar y presentar para financiación de subvenciones.

- **Transporte Público**, incluyendo sistemas nuevos y mejorados de transporte público ferroviario y de autobuses de alta capacidad y diversos servicios de transporte público.

Dado que los socios regionales y locales desempeñaron un papel clave en la compilación de estos MSPP, el Plan de Inversión pretende ser coherente con sus marcos de planificación, como los planes locales de uso de tierras. El equipo del proyecto examinó la lista completa de proyectos candidatos de acción temprana para excluir conceptos de proyectos que desplazarían residencias o negocios en las comunidades locales o que no podrían rediseñarse de forma viable para evitar desplazamientos significativos. En general, el MSPP se basó en:

- Estudios e iniciativas anteriores;
- Mapa interactivo de localización social y encuestas públicas;
- Talleres públicos y participación de organizaciones comunitarias.
- Reuniones del Comité Consultivo, el CLC y el Grupo de Trabajo.

Evaluación y Priorización de Proyectos y Programas

Para determinar qué proyectos y programas priorizar, el equipo del proyecto trabajó con el Comité Consultivo y el CLC en el desarrollo y uso de un proceso de evaluación para valorar la alineación de cada MSPP con la Visión, las Metas y los Principios Directivos, teniendo en cuenta los beneficios y preocupaciones potenciales y la disponibilidad para la implementación.²

La Visión, las Metas y los Principios Directivos sirvieron de base para el proceso de evaluación y se tradujeron en 82 métricas (66 "beneficios" y 16 "preocupaciones") con las que se evaluó cada proyecto o programa para determinar sus beneficios relativos al impacto. Algunas métricas eran cualitativas con reglas definidas para evaluar cada métrica. El resto eran cuantitativas y se basaban en los resultados del modelo de previsión de la demanda de viajes y el SIG. Cada proyecto se clasificó en función de estos parámetros en una escala de 0 a 3 o "no aplicable" (N/A). El proceso de evaluación combinó las métricas por Meta y Principio Directivo, lo que dio como resultado la clasificación de los proyectos dentro de cada modo de viaje del MSPP:

- Transporte Activo
- Carreteras Arteriales/Calles Completas
- Seguridad en Autopistas y Mejoras en Intercambios
- Movimiento de Bienes
- Transporte Público

Las puntuaciones de los proyectos clasificados se combinaron con una "evaluación de la disponibilidad del proyecto" que separó los proyectos en dos niveles:

- **Nivel 1:** MSPPs bien adaptados para recibir financiación de la Medida R y M en las Recomendaciones de Inversión Inicial debido a su alto nivel de alineación con la Visión, Metas y Principios Directivos y la disponibilidad más avanzada del proyecto, y
- **Nivel 2:** MSPPs que necesitan planificación o desarrollo para estar mejor definidos y/o alineados con la Visión, Metas y Principios Directivos.

La Visión, Metas y Principios Directivos del Comité Consultivo del Corredor LB-ELA apoyaron el proceso de evaluación, lo que dio lugar a que cada proyecto se clasificara, con su tipo de modo, como Nivel 1 (mayor

² Los programas comunitarios se priorizaron por separado (es decir, no se clasificaron ni establecieron niveles) dado el compromiso del Plan de Inversión con la equidad y mejorar la vida de los habitantes de la comunidad.

alineación) o Nivel 2 (menor alineación), como resultado de los resultados de su evaluación. Los proyectos de Nivel 1 obtuvieron buenas puntuaciones en muchos de los criterios de evaluación. Los proyectos de Nivel 2 obtuvieron por lo general puntuaciones más bajas en todos los criterios de evaluación, o sólo obtuvieron buenas puntuaciones en un número limitado de Metas o Principios Directivos. Los proyectos se clasificaron en niveles en función de su puntuación de evaluación relativa dentro de su modalidad respectiva, es decir, los proyectos con modalidades diferentes no se compararon entre modalidades para clasificarlos en el Nivel 1.

Los proyectos también se organizaron en categorías de disponibilidad de "implementación", "preimplementación" o "desarrollo" para encontrar el camino a seguir para cada proyecto y programa. La disparidad en la disponibilidad de los proyectos reflejaba la falta de equidad para las comunidades con menos recursos en el Corredor LB-ELA y dio lugar a una información incoherente para cada proyecto o programa examinado.

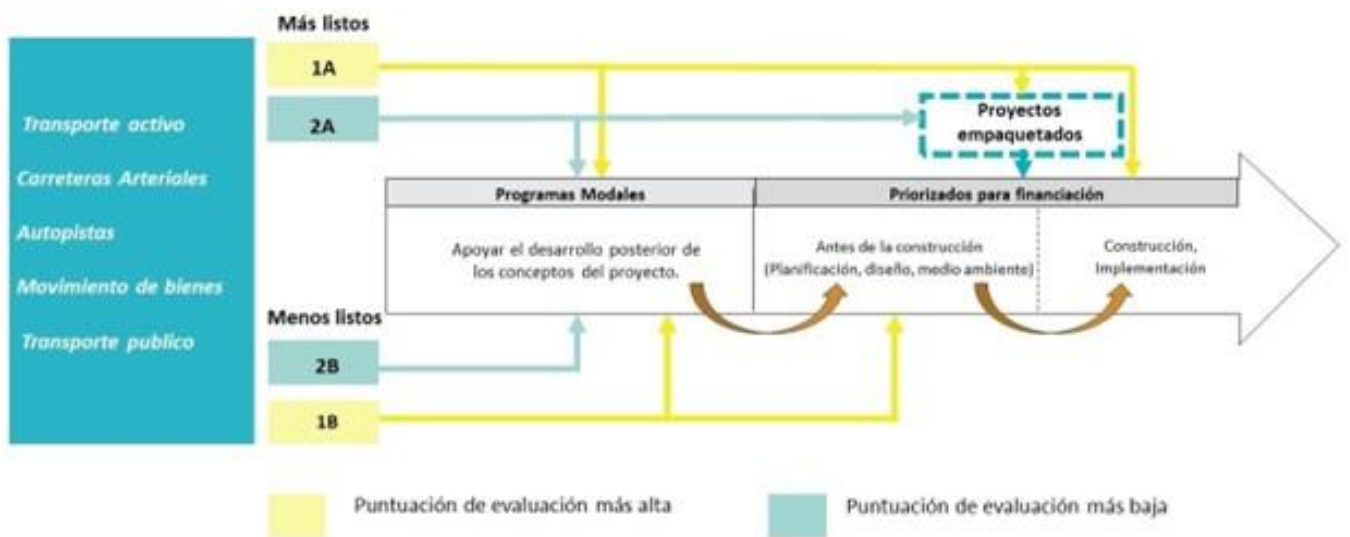


Figura 6-4 del Plan de Inversión. Vías de Financiación para Proyectos y Programas en Niveles

Los niveles incluyen proyectos que podrán optar a subvenciones discrecionales a corto o mediano plazo. Los proyectos de Nivel 1 pueden recibir financiación para buscar futuras oportunidades de subvención discrecional e implementación. Los proyectos de Nivel 2 tienen dos vías: proporcionar beneficios complementarios como parte de un paquete con otros proyectos de Nivel 1 o Nivel 2; o ser elegibles y competitivos para una oportunidad de subvención específica y disponible adaptada a dicho proyecto. Los proyectos de Nivel 2 no se tendrían en cuenta para la inversión en este momento, pero se reconsiderarán como parte del proceso de desarrollo del Programa Modal en los próximos años.

Los factores de priorización añadidos incluyen:

- Funciones y Responsabilidades
- Estrategia de Subvenciones Discrecionales
- Costo del Proyecto/Contrapartida Local Requerida
- Apoyo Político/Institucional/Jurisdiccional
- Consideraciones de Equidad
- Viabilidad/Constructibilidad Prácticas
- Preocupaciones de Diseño

- Indicadores del Comité Consultivo³

Estrategia de Financiación

El Plan de Inversión proporciona \$743 millones que se espera atraigan \$2.5 billones de fondos estatales, federales y otras subvenciones para alcanzar una inversión total de aproximadamente \$3.2 billones en el Corredor. La financiación total local, estatal y federal de los proyectos/programas que se están implementando en el Corredor asciende a unos \$17 billones, incluyendo los proyectos relacionados con el puerto y la línea LRT Southeast Gateway que no están financiados directamente por el Plan de Inversión. Es probable que esta cantidad aumente a medida que se identifiquen, prioricen e incorporen nuevos proyectos y programas al Plan de Inversión.

El éxito del Plan de Inversión en la implementación de proyectos y programas que promuevan la Visión, Metas y Principios Directivos del Comité Consultivo depende del apalancamiento de los limitados dólares del impuesto local sobre las ventas asignados al Corredor a través de la [Medida R](#) y la [Medida M](#) junto con una sólida financiación regional, estatal y federal. El Plan de Inversión es un "pago inicial" para futuras mejoras en las comunidades que más las necesitan. El desarrollo de una estrategia de financiación es un proceso de varios pasos que requiere un enfoque específico, incluyendo:

- **Evaluar los proyectos y programas del Corredor LB-ELA para su financiación mediante la Medida R/M:** Este análisis implica el desarrollo de una comprensión holística de los proyectos candidatos y sus atributos para averiguar su idoneidad para recibir financiación de la Medida R/M y su elegibilidad para las oportunidades de subvenciones discrecionales.
- **Identificar los proyectos y programas que reciben financiación de la Medida R/M (en curso):** Basándose en el análisis realizado, se identificaron subconjuntos de programas y proyectos como candidatos adecuados para recibir fondos de la Medida R/M que pueden usarse como financiación inicial para avanzar en el desarrollo del proyecto o como contrapartida local para cumplir los requisitos de los programas de financiación de implementación y construcción regionales/estatales/federales.
- **Programas de financiación regionales, estatales y federales, incluyendo la elegibilidad y la evaluación de los requisitos de contrapartida (en curso):** Esta evaluación continua incluye la búsqueda y evaluación de programas discrecionales regionales, estatales y federales adecuados en varios modos de transporte y programas comunitarios. Los atributos y los resultados buscados de estos programas de financiación pertinentes se cotejaron con los atributos y los impactos y beneficios previstos de los programas y proyectos modales del Plan de Inversión.
- **Desarrollo continuado de la disponibilidad, posicionamiento y oportunidades de asociación de los proyectos (en curso y planificadas):** A lo largo del proceso, se llevarán a cabo actividades de desarrollo no relacionadas con la construcción y otras acciones para hacer progresar y posicionar los proyectos con el fin de mejorar su competitividad y proporcionar una mayor oportunidad de acceder con éxito a la financiación discrecional, incluyendo la realización de diseños, el inicio de estudios técnicos y el establecimiento de oportunidades de asociación.

³ Los indicadores se crearon como respuesta a los comentarios del Comité Consultivo y del CLC, y constituyen una consideración añadida de priorización para futuros procesos de desarrollo e implementación de proyectos. Los tipos de indicadores incluyen la Consideración de las Opiniones de la Comunidad y la Equidad.



Figura 7-1 del Plan de Inversión. Desarrollo de la Estrategia de Financiación

Recomendaciones

El Plan de Inversión tiene varias categorías de recomendaciones, incluyendo los proyectos recomendados para la inversión inicial en base a su alta clasificación en el proceso de evaluación y la disponibilidad del proyecto, 15 Programas Comunitarios que se recomiendan para la inversión inicial dado el fuerte énfasis del Plan en la equidad en el Corredor, y los proyectos adecuados para recibir financiación de la Medida R y M a través de los Programas Modales, que agrupan los proyectos por modo de viaje principal.

Proyectos/Programas para Inversión Inicial

Los proyectos y programas recomendados para Inversión Inicial, mostrados abajo, están en varias etapas de desarrollo del proyecto, desde la planeación hasta la implementación.

[El siguiente gráfico se actualizará e integrará en el diseño de InDesign]

INVERSIÓN INICIAL (\$449M)

PROYECTOS Y PROGRAMAS	COSTO (M)	PLANES DE INVERSIÓN INICIAL (M)
Mejoras en las paradas y programas de autobús	\$38.00	\$19.00
Programas comunitarios identificados en el corredor**	\$340.00	\$40.00
Mejoras en la intersección de Alondra Bl	\$45.00	\$9.00
Corredor de calles completas de Atlantic Bl	\$457.22	\$68.58
Corredor de calles completas de Florence Av	\$124.46	\$24.89
Corredor de calles completas de Long Beach Bl	\$1.50	\$0.75
Corredor de calles completas de Slauson Av	\$18.00	\$3.60
Pasos subterráneos para bicicletas en Compton Creek	\$1.00	\$0.50
Mejoras del Centro de Operaciones de Gestión del Tránsito de Compton	\$27.00	\$2.00
Proyecto piloto de electrificación de trenes de carga	\$50.00	\$10.00
Estudio ferroviario de carga de movimiento de mercancías	\$10.00	\$2.00
Paso elevado para peatones y bicicletas de Humphreys Av	\$24.28	\$8.96
Límite de autopistas y puentes ensanchados	\$15.00	\$5.00
Programa MOSAIco del I-710: Multimodal, Operacional, Seguridad y Acceso Inversiones para la Comunidad	\$612.00	\$153.60
I-710 Proyecto piloto de reducción de partículas (PM)	\$10.00	\$2.00
Estudio de planificación de la I-710: Reconexión de las comunidades del corredor entre Long Beach y el este de Los Angeles	\$2.50	\$2.50
Controles de tráfico en las rampas de la autopista de I-710	\$50.00	\$10.00
Programa de transporte en autobús del corredor LB-ELA	\$461.50	\$31.08
Línea A de Metro - Mejoras en la primera/última milla	\$12.30	\$9.76
Instalar puertas de seguridad cuádruples en todos los cruces de la Línea A (Línea Azul)	\$10.00	\$5.00
Corredor de transporte activo del ferrocarril al río Segmento B	\$6.30	\$3.15
Proyectos para bicicletas de importancia regional	\$41.44	\$15.65
Puente Shoemaker/Shoreline Dr	\$832.62	\$9.03
Sendero para bicicletas y peatones de la línea Southeast Gateway	\$17.00	\$3.80
Programa de camiones con cero emisiones (ZET)	\$200.00	\$50.00

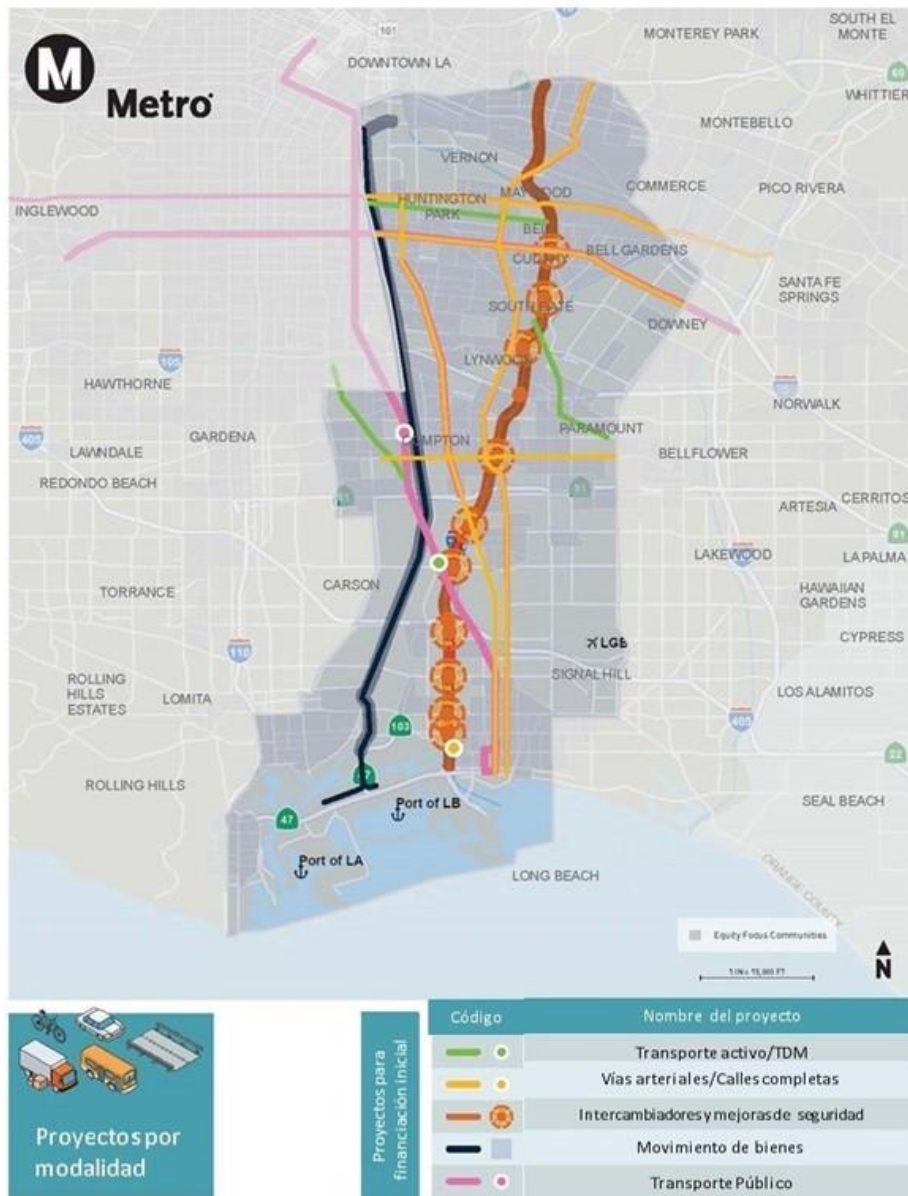


Figura 8-1 del Plan de Inversión. Proyectos/Programas para Inversión Inicial

Programas Comunitarios

Los Programas Comunitarios incorporan una serie de beneficios que responden a los problemas de equidad de larga data que enfrentan los residentes del Corredor LB-ELA, y promoverán de manera proactiva e intencional la salud y el bienestar de la comunidad en formas que normalmente no se abordan en la planificación del transporte. El Plan de Inversión LB-ELA, gracias al liderazgo de la Junta de Metro y a la inclusión de las comunidades afectadas en el desarrollo del Plan de Inversión, cuenta con una financiación de \$40 millones para 15 Programas Comunitarios que complementarán la inversión en transporte multimodal del Plan de Inversión LB-ELA. Algunos Programas Comunitarios se enfocan en

abordar las cargas actuales que existen debido a políticas pasadas, desinversión y desarrollo de infraestructura; otros son medidas proactivas para sostener la estabilidad de la comunidad y maximizar los beneficios a medida que se implementan los proyectos en el futuro.

En las discusiones con el Comité Consultivo y el CLC, la salud de la comunidad surgió como una prioridad general para el Plan de Inversión. Aunque las inversiones en transporte pueden beneficiar a la salud mediante la mejora de los modos no contaminantes, el acceso a la asistencia médica y las condiciones para la actividad física y al aire libre, no todos los elementos de la salud de la comunidad pueden abordarse a través de las infraestructuras de transporte. Los Programas Comunitarios abordan los efectos directos sobre la salud, como el asma y el riesgo de cáncer relacionados con la exposición a partículas, así como diversos determinantes sociales de la salud, como el contexto social y comunitario, el vecindario y el entorno construido, y la estabilidad económica. Los 15 Programas Comunitarios se organizan en cuatro áreas temáticas generales:

Calidad del aire/ Salud comunitaria	Proyectos de electrificación de autobuses
	Programa comunitario de beneficios de salud del corredor LB-ELA
	Infraestructura de cero emisiones para automóviles
	Estaciones de Monitoreo de la Calidad del Aire
Medio ambiente	Programa de Reducción Energética del Corredor LB-ELA / Reducción de Emisiones de Gases de Efecto Invernadero
	Iniciativa "Ecologización Urbana" del Corredor LB-ELA
	Arte público / Estética
Estabilización de la vivienda/ Uso del terreno	Plan y Programa de Implementación Estratégica del Desarrollo Orientado al Tránsito del la Línea Southeast Gateway (TOD SIP)
	Comunidades orientadas al transporte público / Uso del terreno
	Programas para personas sin hogar
	Políticas de estabilización de la vivienda
Creación de empleo/ Oportunidades de trabajo	Programas de formación profesional
	Programas de contratación selectiva
	Iniciativas de empleo/contratación
	Políticas de estabilización económica

Programas Modales

Además de identificar proyectos y programas para su financiación inicial, el Plan de Inversión también mira hacia el futuro del Corredor LB-ELA mediante la planificación, desarrollo, identificación y perfeccionamiento de proyectos, programas e iniciativas estratégicas que harán avanzar la Visión, Metas y Principios Directivos del Corredor en los próximos años. Los Programas Modales y el Fondo START-UP permitirán que el Plan de Inversión sea un documento flexible, dinámico y vivo que aborde las prioridades y necesidades futuras a medida que evolucionan. Los elementos del Plan de Inversión que se incluirán en los Programas Modales incluyen:

- Proyectos de Nivel 1 a corto plazo no seleccionados para financiación inmediata;
- Proyectos de Nivel 1 a más largo plazo que requieran un mayor desarrollo para estar listos para su implementación;
- Proyectos de Nivel 2 que necesitarán un mayor desarrollo y perfeccionamiento para estar más en consonancia con la Visión, las Metas y los Principios Directivos que se considerarán para su implementación en el futuro;
- Planificación equitativa de proyectos para detectar brechas de equidad, proporcionar asistencia técnica a las comunidades con menos recursos y desarrollar proyectos para su futura implementación.
- Programas piloto, iniciativas estratégicas y estudios de planificación.

Fondo START-UP

La función del Plan de Inversión es distribuir estratégicamente y movilizar fondos que permitan a las distintas jurisdicciones del Corredor desarrollar e implementar sus propios proyectos existentes. Aunque en el proceso de evaluación se empleó una óptica 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 en la inversión histórica. Los conceptos de proyectos recogidos a partir de las opiniones de la comunidad se incluyen en el Plan de Inversión, pero normalmente requerirán procesos de planificación de principio a fin y exigirán que los municipios se hagan cargo del desarrollo técnico y la implementación. Dado que las ciudades y los vecindarios que se han enfrentado a una falta de inversión histórica suelen tener menos fondos y menos miembros del personal técnico para planificar, desarrollar, financiar e implementar proyectos de capital, estas áreas pueden estar infrarrepresentadas en la lista completa de proyectos del Plan de Inversión, por no hablar de las recomendaciones para la inversión inicial.

Para hacer frente a este problema, Metro está reservando un fondo START-UP ("Strategic Technical Assistance for Reparative Transportation Uplifting People" o "Asistencia Técnica Estratégica para un Transporte Reparativo que Eleve a la Gente") que proporciona asistencia técnica específica para apoyar a las comunidades con mayores necesidades, en relación con sus recursos técnicos y su capacidad para el desarrollo y la implementación de proyectos. El fondo START-UP ayudará a las comunidades a desarrollar conceptos de proyectos que puedan optar a subvenciones y a participar en la implementación de los programas del Plan de Inversión para todo el Corredor (por ejemplo, "elementos de pacificación del tráfico", "cierre de brechas peatonales" y diversos Programas Comunitarios).

Próximos Pasos

La visión del Plan de Inversión es volver a conectar a las comunidades desatendidas de Long Beach-Este de Los Angeles que llevan generaciones lidiando con los efectos de la autopista e implementar un plan de transporte integral y multimodal para rectificar los daños del pasado en el Corredor tras la adopción del Plan de Inversión. En la siguiente fase, seguiremos involucrando a los miembros del Comité Consultivo y del CLC, a expertos del sector, a socios de financiación, investigación y recursos, y a miembros de la comunidad para asegurarnos de que dedicamos el tiempo necesario a perfeccionar los proyectos y programas y seguimos siendo coherentes con la implementación sostenible, equitativa y

centrada en la comunidad de este plan. Este Plan de Inversión actuará como un documento vivo y requerirá acciones adicionales tras la adopción por parte de la Junta de Metro. Durante los próximos años, Metro continuará actualizando y haciendo avanzar el Plan.

Sólo un pequeño número de proyectos y programas del Plan de Inversión están totalmente definidos y listos para su implementación. La mayoría de los proyectos y programas requieren un mayor desarrollo, diseño, refinamiento, participación de la comunidad y/o revisión medioambiental. Reconociendo esta necesidad de continuar con el desarrollo de proyectos y programas para los que hemos designado inversión inicial, programas comunitarios o financiación de programas modales, Metro recomienda la formación de seis nuevos Grupos de Trabajo de Implementación de LB-ELA. Estos grupos se reunirán de forma continuada tras la adopción del Plan de Inversión para permitir a Metro seguir desarrollando y definiendo proyectos y programas que no estén totalmente desarrollados, y para servir como continuación de las asociaciones de colaboración con un amplio abanico de partes interesadas, incluyendo el Comité Consultivo, el CLC y miembros de la comunidad, en la implementación del CMIP tras su adopción. Este trabajo se llevará a cabo dentro del marco de la Visión, Metas y Principios Directivos de LB-ELA.

Metro recomienda la creación de dos Grupos de Trabajo "Modales", que dirigirían los esfuerzos para desarrollar y perfeccionar los proyectos/programas de inversión iniciales y los programas modales, y entre tres y cuatro Grupos de Trabajo de "Programas Comunitarios", que dirigirían los esfuerzos para desarrollar y perfeccionar los quince Programas Comunitarios del Plan de Inversión. Los Grupos de Trabajo de Programas Comunitarios se organizarán probablemente por temas y podrían incluir Salud de la Comunidad y Medio Ambiente, Estabilización de la Vivienda y Uso de Tierras, y Creación de Empleo y Oportunidades de Trabajo.

Metro tiene la intención de cumplir la promesa de generar beneficios adicionales para las comunidades de LB-ELA que complementen las mejoras de transporte que recomienda el Plan de Inversión. Metro espera seguir trabajando con los miembros de la comunidad, las organizaciones locales, los expertos e investigadores de la industria y los funcionarios electos a medida que el Plan de Inversión se convierte en realidad.