

# **Condado de Fresno Plan de justicia ambiental**

Mayo de 2009

**Consejo de Gobiernos del Condado de  
Fresno**

2035 Tulare Street, Ste. 201  
Fresno, CA 93721

**(559) 233-4148**

---

# Índice

---

	<u>Página</u>
Sección 1 Introducción y antecedentes	
Introducción.....	4
Antecedentes de justicia ambiental .....	5
Sección 2 - Procedimientos de participación pública	
Procedimientos de participación pública.....	8
Sección 3 - Proceso de justicia ambiental del COG de Fresno	
Proceso de justicia ambiental del COG de Fresno .....	11
Concentraciones de las poblaciones .....	12
Trabajadores agrícolas.....	13
Sección 4 - Criterios para el sistema de transporte	
Metas y medidas del sistema de transporte .....	15
Sección 5 - Resultados del trabajo con modelo	
Introducción.....	20
Resultados del trabajo con modelo.....	20
Accesibilidad y movilidad.....	22
Rentabilidad .....	24
Equidad .....	25
Fiabilidad.....	26
Satisfacción del consumidor.....	26
Seguridad.....	28
Sección 6 Conclusión	
Conclusiones, actualizaciones y recomendaciones.....	29

---

# Mapas de justicia ambiental

---

<u>Mapa</u>	<u>Descripción</u>	<u>Página</u>
1	Población en la pobreza 60% por encima del promedio del condado – Condado de Fresno .....	32
2	Población en la pobreza 60% por encima del promedio del condado – Fresno-Clovis Metro SOI ..	33
3	Población de minorías 60% por encima del promedio del condado – Condado de Fresno .....	34
4	Población en la pobreza 60% por encima del promedio del condado – Fresno-Clovis Metro SOI ..	35
5	Población anciana 60% por encima del promedio del condado – Condado de Fresno.....	36
6	Población anciana 60% por encima del promedio del condado – Fresno-Clovis Metro SOI.....	37
7	Población discapacitada 60% por encima del promedio del condado – Condado de Fresno .....	38
8	Población discapacitada 60% por encima del promedio del condado – Fresno-Clovis Metro SOI..	39
9	Población de justicia ambiental del condado de Fresno, según TAZ – Mapa 1 .....	40
10	Población de justicia ambiental de Fresno-Clovis Metro SOI, según TAZ – Mapa 2 .....	41
11	Población de justicia ambiental del condado de Fresno, según TAZ – Mapa 2.....	42
12	Población de justicia ambiental de Fresno-Clovis Metro SOI, según TAZ – Mapa 2 .....	43

---

## Apéndice

---

<u>Apéndice</u>	<u>Descripción</u>	<u>Página</u>
A	Lista de referencias / expertos en la materia consultados .....	44
B	Lista de invitaciones para la población de justicia ambiental .....	45
C	Lista de acrónimos utilizados en el plan de justicia ambiental del COG de Fresno .	51
D	Comentarios recibidos durante el Proceso público de comentarios .....	52
E	Resolucion para adopcion de Condado de Fresno Plan de justicia ambiental	57

---

# Sección 1

---

## Introducción

Como consecuencia de las pautas federales de justicia ambiental basadas en el Título VI de la Ley de Derechos Civiles, se ha puesto creciente atención en la necesidad de incorporar principios de justicia ambiental en los procesos y productos de la planificación del transporte. En respuesta a este desafío, las organizaciones de planificación metropolitana (*Metropolitan Planning Organizations* o MPO) de todo el condado han desarrollado métodos para evaluar los impactos de sus planes de transporte y procesos de planificación sobre las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos. El Consejo de Gobiernos (COG) del condado de Fresno es la MPO del condado de Fresno y a través de este documento examina el proceso de planificación del transporte dentro del contexto de los principios de justicia ambiental.

Al reconocer que no existen dos regiones idénticas, la Administración Federal de Autopistas (*Federal Highway Administration* o FHWA) y la Administración Federal de Transporte (*Federal Transit Administration* o FTA) han otorgado una considerable libertad a las MPO, como el COG de Fresno, en cuanto a la implementación de principios de justicia ambiental en el proceso de planificación. En preparativos para la concreción del Plan de justicia ambiental del condado de Fresno, se reunió un grupo de trabajo para completar cuatro pasos clave:

- Identificar y realizar mapas para localizar las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos.
- Revisar los procesos existentes del COG para identificar las necesidades de las poblaciones de justicia ambiental.
- Documentar y evaluar el proceso de participación pública de la agencia.
- Evaluar cuantitativamente los beneficios y desventajas de los planes de transporte con respecto a las poblaciones objetivo.

Para identificar y ubicar en mapa a las poblaciones de bajos ingresos, de edad avanzada, discapacitada, y de minorías, el COG de Fresno utilizó sistemas de información geográfica (*Geographic Information Systems* o GIS) para localizar las poblaciones de bajos ingresos y minoritarias dentro del área del condado de Fresno. Esta información fue incorporada dentro de un modelo de pronóstico según demanda de viaje para evaluar los beneficios y desventajas de las inversiones del sistema de transporte planificadas y existentes sobre las poblaciones objetivo.

El COG de Fresno dio pasos importantes para publicitar sus esfuerzos e involucrar al público. Cuando el Grupo de trabajo para la justicia ambiental se creó por primera vez, se enviaron invitaciones a cada grupo y comité asociado con el COG. Este número representa literalmente cientos de invitaciones enviadas en el transcurso de varias reuniones. A las partes interesadas también se las alentó a proporcionar nombres de personas que pudieran estar interesadas en las actividades del Grupo de trabajo para la justicia ambiental. El alcance de la participación del COG de Fresno en el Grupo de trabajo para la justicia ambiental fue muy amplio y representó a un gran número de segmentos constituyentes de la comunidad. La lista de grupos cuyos miembros recibieron invitaciones para participar en el grupo de trabajo puede consultarse en el

Apéndice C de este documento. Aquellas personas que expresaron un interés en la justicia ambiental y que se hicieron un tiempo de compromiso, consecuentemente formaron parte del grupo de trabajo.

El Grupo de trabajo para la justicia ambiental del COG de Fresno (*Fresno COG Environmental Justice Task Force*) fue constituido por participantes que representan sectores públicos, privados y sin fines de lucro, que se reúnen periódicamente en el transcurso de un año. Este grupo supervisó el proceso completo de desarrollo y proporcionó orientación y dirección al personal del COG de Fresno en la creación de este plan. Se logró una representación demográfica y socioeconómica amplia en el Grupo de trabajo para la justicia ambiental.

El Grupo de trabajo para la justicia ambiental del COG de Fresno también revisó los procesos existentes del COG para la identificación de las necesidades de las poblaciones de justicia ambiental sobre los procesos de planificación del transporte. El grupo de trabajo también mantuvo dos reuniones para revisar el Plan de Transporte Regional (*Regional Transportation Plano* o RTP), las medidas de rendimiento y el proceso de 'Necesidades de transporte público no cubiertas' (*Unmet Transit Needs*).

Este informe proporciona una historia breve del movimiento para la justicia ambiental. También aborda el proceso del COG de Fresno en el desarrollo de sus políticas de justicia ambiental, procedimientos y técnicas de evaluación, cuestiones demográficas, análisis del modelo de transporte y recomendaciones para el futuro.

### **Antecedentes de la justicia ambiental**

La base legal de la justicia ambiental tiene su raíz en “tanto la Constitución de los Estados Unidos –en particular la cláusula de protección equitativa de la enmienda catorce (*Equal Protection Clause of the Fourteenth Amendment*) y las leyes de derechos civiles de EE. UU.” A continuación se esboza un resumen breve que aborda las bases legales de la justicia ambiental en cuanto a la planificación del transporte.

#### ***Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964 y Justicia Ambiental***

Bajo el Título VI y los estatutos relacionados, cada agencia federal debe garantizar que, en todo programa que recibe asistencia económica federal, ninguna persona sea excluida de participar, se le niegue el beneficio del mismo ni sea sometida a discriminación sobre la base de su raza, color, nacionalidad, origen, edad, sexo, discapacidad ni religión. La Ley de 1987 de Restauración de los Derechos Civiles ([Civil Rights Restoration Act of 1987](#)) clarificó la intención del Título VI de incluir todos los programas y las actividades que involucran a personas que reciben ayuda federal, receptores indirectos y contratistas, ya sea que los programas estén o no financiados por el gobierno federal.

La Ley Nacional de Política Ambiental de 1969, (*National Environmental Policy Act of 1969* o [NEPA](#)) enfatizó la importancia de proporcionar “a todos los estadounidenses un ambiente seguro, saludable, productivo y estéticamente placentero”, y proporcionó un requisito para tener un “enfoque sistemático e interdisciplinario” para ayudar a considerar los factores ambientales y comunitarios en la toma de decisiones.

Este enfoque fue posteriormente enfatizado en la Ley de Ayuda Federal a la Construcción de Autopistas de 1970 (*Federal-aid Highway Act of 1970*): El Código 109 (h) del Título 23 del Código Federal de Reglamentos ([23 United States Code 109\(h\)](#)) establece bases posteriores para

el tratamiento equitativo de las comunidades que se ven afectadas por proyectos de transporte. Es necesario considerar los efectos anticipados que los proyectos de transporte propuestos tendrán sobre residencias, negocios, granjas, accesos a instalaciones públicas, bases impositivas y otros recursos de la comunidad.

El 11 de febrero de 1994, el Presidente Clinton firmó la Orden Ejecutiva 12898: Acciones Federales para abordar la justicia ambiental en poblaciones minoritarias y de bajos ingresos ([Executive Order 12898: Federal Actions to Address Environmental Justice in Minority Populations and Low-Income Populations](#)). La Orden Ejecutiva establece que cada agencia federal deberá, dentro del máximo posible permitido por la ley, administrar e implementar los programas, políticas y actividades que afectan a la salud humana o al medioambiente de manera tal que se identifiquen y se eviten aquellos efectos “desproporcionadamente altos y adversos” sobre las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos, como así también sobre los gobiernos tribales federalmente reconocidos.

En abril de 1997, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (*U.S. Department of Transportation* o DOT) emitió la Orden 5610.2 sobre Justicia Ambiental para Abordar la Justicia Ambiental en Poblaciones Minoritarias y en Poblaciones de Bajos Ingresos [[DOT Order on Environmental Justice to Address Environmental Justice in Minority Populations and Low-Income Populations \(DOT Order 5610.2\)](#)] a fin de resumir y explicar los requisitos de la Orden Ejecutiva 12898 sobre justicia ambiental. La Orden generalmente describe el proceso de incorporación de los principios de justicia ambiental en todos los programas, políticas y actividades existentes del Departamento de Transporte (DOT).

En diciembre de 1998, la Administración Federal de Autopistas (FHWA) emitió acciones para abordar la justicia ambiental en poblaciones minoritarias y de bajos recursos, Orden DOT 6640.23 [[FHWA Actions to Address Environmental Justice in Minority Populations and Low-Income Populations \(DOT Order 6640.23\)](#)].

El 7 de octubre de 1999, la FHWA y la Administración Federal de Transporte (FTA) emitieron un memorando para la implementación del Título VI sobre Requisitos para la Planificación Metropolitana y Estatal ([Implementing Title VI Requirements in Metropolitan and Statewide Planning](#)). El memorando proporciona clarificación para las oficinas de campo sobre cómo garantizar que se considere la justicia ambiental durante las revisiones para certificaciones de planificaciones actuales y futuras.

Promulgada en el año 2005, la Ley de Equidad del Transporte Seguro, Responsable, Flexible y Eficiente: un Legado para los Usuarios (*Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A legacy for Users* o SAFETEA-LU) pone un énfasis adicional sobre la administración ambiental, la consideración de cuestiones ambientales como una parte de la planificación del transporte metropolitano y estatal, y la vinculación de esa planificación y el proceso de evaluación ambiental. Cada uno de esos aspectos consolida los vínculos entre la planificación y el medioambiente y crea oportunidades de examinar, de manera temprana y durante el proceso de distribución de proyectos, las probabilidades de cuestiones de justicia ambiental.

Las pautas federales han expresado repetidamente que no existe un único modo correcto de conseguir los requisitos de justicia ambiental. Los entes reguladores han establecido una estructura de implementación genérica que requiere la revisión de los impactos específicos de proyecto, para evaluar los beneficios y desventajas sociales y económicas. Una vez que se haya dado respuesta a las preguntas sobre los costos del proyecto, quién pagará, quién se beneficiará y

quién sufrirá las desventajas, los proyectos podrán diseñarse para promover la justicia ambiental, de tres maneras posibles:

- Influenciando sobre aquellos a quienes beneficiará;
- Influenciando sobre quienes deberán sobrellevar las desventajas;
- Influenciando sobre aquellos que los pagan.

Ya sea que se utilice una o las tres de estas medidas, para garantizar que las necesidades de los menos favorecidos estén protegidas, deben abordarse requisitos específicos.

---

## Sección 2

---

### **Procedimientos de participación pública del Consejo de Gobiernos (COG) de Fresno**

Los Procedimientos de participación pública son un medio de colaboración para lograr cumplir los principios de justicia ambiental, a través de actividades de alcance comunitario que permitan que el programa de planificación del transporte responda a las necesidades de las comunidades desfavorecidas. Por ejemplo, las actividades de alcance comunitario incluidas en los Procedimientos de participación pública son provisiones para herramientas adicionales de notificación pública, tales como folletos comunitarios adaptados culturalmente, publicidad radial, correo directo, y avisos en publicaciones en idiomas distintos del inglés, a fin de complementar los avisos públicos y legales, anuncios destacados y talleres tradicionales. Un traductor o intérprete estará disponible para aquellos que no hablan inglés, si se lo solicita al menos con 3 días hábiles de anticipación. El personal también proporcionará la ayuda adecuada, recursos auxiliares y/o servicios cuando sea necesario para ofrecer a las personas discapacitadas la misma oportunidad en las reuniones públicas y talleres, si se los solicita con al menos 3 días de anticipación. El personal obtendrá una línea de idioma según sea necesario para las consultas públicas diarias y todas las reuniones públicas se llevarán a cabo en ubicaciones a las que se pueda acceder mediante transporte público para los que dependen del dicho medio de transporte. Mediante la inclusión de estas actividades de alcance comunitario en los Procedimientos de participación pública, el Consejo de Gobiernos de Fresno perfecciona los procesos de participación pública para eliminar las barreras que dificultan la participación y alentar a las minorías y a las poblaciones de bajos ingresos en la toma de decisiones respecto del transporte, lo cual es coherente con las pautas estatales y federales.

Como Organización de Planificación Metropolitana y Agencia de Planificación del Transporte Regional, implementar e integrar los principios de Justicia Ambiental en el proceso de planificación del transporte requiere mejorar la participación pública en el proceso de planificación y desarrollo, y asegurar que los beneficios y desventajas de las inversiones en el transporte se hayan distribuido de manera justa. Para colaborar con estos esfuerzos, se constituye un Grupo de trabajo para la justicia ambiental con la participación de planificadores de transporte, líderes de la comunidad, y representantes de las poblaciones de bajos ingresos y minoritarias. La meta principal del Grupo de trabajo para la justicia ambiental es desarrollar un proceso mediante el cual evaluar y asegurar el cumplimiento de los esfuerzos de planificación del transporte del COG de Fresno con los requisitos de justicia ambiental, Título VI y estatutos relacionados. El grupo de trabajo jugó un papel clave en la definición de la población objetivo, al identificar las necesidades de dicha población y desarrollar las medidas adecuadas para determinar la desventaja regional y los beneficios de las inversiones del sistema de transporte sobre la población objetivo.

El COG de Fresno considera todos sus planes y programas, incluso el Plan de Transporte Regional (*Regional Transportation Plan*, el Programa de Mejora del Transporte Regional (*Regional Transportation Improvement Program*) y el Programa de Mejora del Transporte Federal (*Federal Transportation Improvement Program*), cuando evalúa si un segmento particular de la población está recibiendo un número desmesurado de proyectos (financiados por el gobierno) que impactan negativamente a sus propios vecindarios o regiones y si están recibiendo su justa proporción de proyectos que producen impactos positivos.

Como grupo minoritario, los indios americanos también se hallan protegidos bajo el Título VI y las leyes de justicia ambiental, y los esfuerzos que se realizan para llegar a las tribus se consideran una parte importante del plan de mejora pública integral. Durante el desarrollo de planes y programas de transporte, debe consultarse a los gobiernos tribales indígenas y sus intereses deben ser considerados. A fin de consultar a las tribus acerca de las actividades del COG de Fresno, estas primero deben acceder a la información correspondiente. El COG de Fresno ha desarrollado una relación laboral de gobierno a gobierno con las tribus reconocidas federalmente en el condado de Fresno, para colaborar en este esfuerzo. Esto es coherente con la Orden Ejecutiva Presidencial 13175 (6 de noviembre de 2000), la cual conduce a las agencias que reciben fondos federales a establecer un asesoramiento periódico y significativo, y la colaboración con los funcionarios tribales de las tribus reconocidas federalmente, en el desarrollo de políticas y programas que tengan implicaciones tribales y a fortalecer las relaciones de gobierno a gobiernos con las tribus indígenas. De esta manera, el personal ha desarrollado métodos de contacto periódico, como ser que las tribus reciban las planificaciones de reuniones mensuales del Comité Técnico de Transporte, del Comité Asesor de Políticas y las reuniones de la Junta de Políticas, al igual que informes anuales, directorios regionales y pautas de transporte. Las tribus también reciben una notificación temprana respecto de las becas federales y estatales cuyos requisitos cumplen para recibir. También se les da una notificación previa de los talleres públicos y las audiencias que se llevan a cabo en la zona de planificación. Además, el COG realiza un esfuerzo para comunicarse con las tribus para discutir los asuntos de la agencia que pueden afectarlos, y para solicitar sus opiniones acerca de las necesidades tribales cuando se desarrollan planes y programas.

Como parte del proceso de justicia ambiental del condado de Fresno, el Grupo de trabajo para la justicia ambiental documentó y evaluó los procedimientos de participación pública del COG de Fresno. Al personal del COG de Fresno se le proporcionaron comentarios para que se incorporen al proceso de alcance público.

Como parte del proceso de revisión pública de este plan, el COG de Fresno recibió varios comentarios muy buenos que no hacen sino mejorar el alcance a todos los distintos grupos dentro del condado de Fresno. Algunas de las sugerencias fueron:

- Un evento con feria, sobre justicia ambiental, para que los miembros de la comunidad se relacionen con funcionarios locales y obtengan educación sobre las cuestiones de justicia ambiental que afectan su zona.
- Disponibilidad de traductores e intérpretes para las personas que no hablan inglés y que se haga más hincapié en la asistencia adecuada para las personas discapacitadas en los materiales y presentaciones de alcance comunitario. El COG de Fresno ya cuenta con procesos y procedimiento establecidos para abordar las necesidades únicas de estas personas y estamos siempre abiertos a recibir sugerencias sobre cómo mejorar nuestros niveles de servicio.

A continuación se muestra una lista de los tipos de organizaciones con las que el COG de Fresno ha hecho contacto.

- |  |                                      |
|--|--------------------------------------|
| ○ Funcionarios electos                 | ○ Agencias, organizaciones y         |
| ○ Comercios e industrias               | asociaciones de vecinos que sirven a |
| ○ Comunidades académicas y científicas | grupos de bajos ingresos, ancianos,  |
| ○ Organizaciones medioambientales      | personas con movilidad deficiente,   |
| ○ Organizaciones de servicio           | minorías y con dominio limitado del  |

- Grupos de servicio a jóvenes
  - Grupos de recreación
  - Organizaciones de salud y discapacidad
  - Operadores de modos principales de transporte
  - Comunidades y organizaciones locales de operadores de vehículos de transporte, públicas y privadas
  - Autoridades aeroportuarias
- inglés.
  - Operadores y modos principales de transporte
  - Grupos de jubilados
  - Proveedores de transporte privado adecuado
  - Minorías y grupos étnicos
  - Agencias locales, estatales y federales
  - Agencias de control, de tráfico, transporte compartido y estacionamiento

---

## Sección 3

---

### **PROCESO DE JUSTICIA AMBIENTAL DEL COG DE FRESNO**

El COG de Fresno comprende la importancia de integrar el Título VI y los principios de justicia ambiental en su misión. El COG está identificando y abordando los efectos de programas, políticas, actividades y decisiones respecto de inversiones sobre poblaciones de bajos ingresos, minoritarias, discapacitadas, de personas ancianas y otras poblaciones con insuficiente representación en el condado de Fresno. Para ayudar en estos esfuerzos, el COG de Fresno consultará la Guía de escritorio del Departamento de Transporte de California para la Justicia ambiental en la planificación del transporte e inversiones (*Caltrans Desk Guide on Environmental Justice in Transportation Planning and Investments*), al igual que volverá a convocar al Grupo de trabajo para la justicia ambiental de forma periódica.

Publicada en el 2003, la Guía de escritorio para la justicia ambiental fue desarrollada para proporcionar orientación e información de fondo a planificadores sobre los principios y las buenas prácticas en justicia ambiental y planificación dependiente del contexto. La mencionada Guía puede consultarse en línea través del enlace citado a continuación.

[http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/offices/opar/ejandtitlevi\\_files/EJDeskGuideJan03.pdf](http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/offices/opar/ejandtitlevi_files/EJDeskGuideJan03.pdf)

Como parte del proceso de planificación de justicia ambiental, el COG de Fresno estableció un Grupo de trabajo para la justicia ambiental que está formado por planificadores de transporte, líderes comunitarios y representantes de las poblaciones con necesidad de justicia ambiental, y amparadas por el Título VI.

El Grupo de trabajo para la justicia ambiental cumple un par de propósitos, entre ellos, definir y priorizar cuestiones de preocupación y proporcionar orientación y dirección al COG de Fresno sobre cómo abordar tales cuestiones de preocupación.

Para cumplir con ese propósito definido, el Grupo de trabajo para la justicia ambiental desarrolló un proceso mediante el cual evaluar y asegurar el cumplimiento de los esfuerzos de planificación del COG de Fresno con los requisitos de justicia ambiental del Título VI. El grupo de trabajo jugó un papel clave mediante:

- La evaluación de los esfuerzos actuales para la justicia ambiental y la participación pública, para proporcionar orientación sobre cómo lograr los resultados deseados,
- La definición de las poblaciones de justicia ambiental en el condado de Fresno,
- La revisión de los procesos existentes del COG para identificar las necesidades de las poblaciones de justicia ambiental, a fin de que proporcionen los comentarios adecuados, y
- El desarrollo de medidas de rendimiento adecuadas para calcular las desventajas y los beneficios que tienen las inversiones en el sistema de transporte del COG de Fresno sobre todas las poblaciones de justicia ambiental.

Los miembros del grupo de trabajo identificaron medidas de rendimiento tales como movilidad, accesibilidad, medioambiente, rentabilidad, fiabilidad, seguridad, satisfacción del cliente, etc., para proporcionar un marco analítico más amplio para quienes toman las decisiones.

Para el análisis cuantitativo del proceso de justicia ambiental del COG de Fresno, el personal utilizó un software de mapeo a través de sistemas de información geográfica (*Geographical Information System* o GIS) y datos de censo para determinar la ubicación de las poblaciones de justicia ambiental en el condado de Fresno, y para proporcionar una representación visual de estas ubicaciones. El personal incorporó los beneficios y las desventajas de las inversiones en sistemas de transporte, planificadas y existentes, sobre las poblaciones objetivo a lo largo de las zonas de análisis de tráfico.

El Grupo de trabajo para la justicia ambiental se reunió varias veces desde marzo de 2004 a febrero de 2005 para supervisar el desarrollo de este plan. La reunión inicial consistió en una orientación e introducción a la justicia ambiental. El personal del COG de Fresno estableció un programa de trabajo y plazos que delineaba el desarrollo del criterio del sistema de transporte en el 2004. Se contrató a Dowling y Asociados como empresa consultora para incorporar el criterio del sistema de transporte de justicia ambiental aprobado por el Grupo de trabajo para la justicia ambiental, en el modelo de transporte existente del COG de Fresno. Dowling y Asociados completaron la tarea en mayo de 2007 a fin de incorporar el criterio dispuesto por el Grupo de trabajo para la justicia ambiental. En junio de 2008 se finalizó un borrador preliminar del informe sobre justicia ambiental del COG de Fresno y se envió a los miembros del Grupo de trabajo para la justicia ambiental, para su revisión y comentario.

### **Concentraciones de las poblaciones**

En preparación del plan de justicia ambiental del COG de Fresno, el Grupo de trabajo para la justicia ambiental identificó todas las poblaciones dentro de la región de Fresno que clasificaban como “tradicionalmente desfavorecidas” sin recurrir a clasificaciones redundantes que darían lugar a un doble recuento. Debido a que el condado de Fresno es un condado tanto rural como urbano, era importante seleccionar las “poblaciones desfavorecidas” que estuvieran representadas equitativamente en ambos entornos. En última instancia, el grupo de trabajo decidió enfocarse en cuatro “poblaciones desfavorecidas” dentro del condado de Fresno: la población de bajos ingresos, la de raza distinta de la blanca, jubilados y discapacitados para transitar. A los propósitos de este estudio, se define “poblaciones desfavorecidas” como los grupos poblacionales que reúnen algunos de los criterios definidos como hogares de bajos ingresos, raza distinta de la blanca, jubilados y con discapacidad para transitar.

Las concentraciones de poblaciones de grupos tradicionalmente desfavorecidos se presentaron por zona de análisis de tráfico (*Traffic Analysis Zone* o TAZ). Las zonas de análisis de tráfico se establecieron para poder apuntar mejor sobre vecindarios en particular en vez de intentar observar la totalidad del condado. El Censo define una TAZ como una entidad estadística delineada por estado u oficiales del transporte local para tabular los datos del censo relacionados con el tráfico. Los datos incluyen estadísticas de viajes al trabajo y del lugar de trabajo obtenidas del Paquete de censo para planificación del transporte (*Census Transportation Planning Package* o CTPP) distribuido por el Departamento Federal de Estadísticas de Transporte (*Federal Bureau of Transportation Statistics*).

Bajos ingresos: Zonas de análisis de tráfico (TAZ) con un porcentaje de población en estado de pobreza de 60% superior al porcentaje del condado. Para los cálculos de las TAZ de bajos

ingresos se emplearon los niveles federales de pobreza proporcionados por la Oficina del Censo de EE. UU. (*US Census Bureau*).

Raza distinta de la blanca: Este término se aplica a las personas categorizadas por raza, como cualquier otra que no sea “blanca, no hispana”. El criterio para el plan de justicia ambiental fue que las TAZ con un porcentaje de minorías o población “no blanca” de 60% superior al porcentaje del condado, específicamente afroamericanos, latinos, asiáticos y asiáticos del sudeste, isleños del Pacífico e indios americanos.

Jubilados: Este término se aplica a las personas de 65 años de edad o mayores. El criterio para el plan de justicia ambiental era TAZ con un porcentaje de población jubilada de 60% o superior al porcentaje del condado.

Personas discapacitadas: Este término se aplica a personas de 5 años de edad o mayores con al menos una afección física, mental o emocional, de larga duración, que dificulta la capacidad de esa persona de realizar actividades tales como caminar, subir escaleras, vestirse, asearse, aprender y recordar. El criterio para el plan de justicia ambiental era TAZ con un porcentaje de población discapacitada de 60% superior al porcentaje del condado.

Los datos utilizados para representar las concentraciones de poblaciones de grupos tradicionalmente desfavorecidos en el plan de justicia ambiental del COG de Fresno se desglosaron por zonas de análisis de tráfico (TAZ). La Oficina del Censo de los Estados Unidos proporciona datos del censo 2000 de los grupos tradicionalmente desfavorecidos utilizados en este estudio, desglosados por TAZ. No es necesaria ninguna modificación por parte del personal del COG de Fresno para poder aplicar estos datos.

El Grupo de trabajo para la justicia ambiental invirtió un tiempo considerable discutiendo los méritos de incluir en el plan grupos demográficos específicos tal como los trabajadores agrícolas. El grupo tomó la decisión de enfocarse solamente en aquellas “poblaciones desfavorecidas” para las cuales había datos disponibles por TAZ. El uso de cualquier otra forma de datos (fabricada, combinada u otra) habría diluido inmensamente el valor de los hallazgos de este estudio.

En última instancia el Grupo de trabajo para la justicia ambiental definió una zona de análisis de tráfico de justicia ambiental (EJ TAZ) como el vecindario que contiene 60% de los promedios del condado de cualquiera de los criterios utilizados para identificar una concentración poblacional. Para determinar el valor del porcentaje que mejor muestra los resultados, el Grupo de trabajo para la justicia ambiental probó otros valores porcentuales tales como 50% y 70% a fin de encontrar el “umbral” ideal. El umbral de 50% mostró que casi todas las TAZ en el área de estudio contenían al menos una “población desfavorecida” en ese umbral. A mismo tiempo, con un umbral de 70%, sólo un pequeño grupo de TAZ mostraba contener al menos una “población desfavorecida” en ese umbral o superior. El grupo de trabajo determinó que un umbral de 60% proporcionaba la mejor representación de los datos subyacentes para las poblaciones desfavorecidas.

### **Trabajadores agrícolas**

El grupo de trabajo se reunió varias veces durante el proceso de evaluación de la planificación, desde febrero de 2004 a marzo de 2005. Uno de los temas tratados exhaustivamente hizo referencia a que si en este estudio los trabajadores agrícolas debían o no clasificarse como una concentración poblacional “independiente” o clasificarse como una “población desfavorecida”

aparte. Las cuatro “poblaciones desfavorecidas” en este proceso fueron: minorías, ancianos, discapacitados y poblaciones de bajos ingresos.

Varios miembros del grupo de trabajo buscaron asegurar que las necesidades de transporte de la población de trabajadores agrícolas fueran adecuadamente abordadas en el proceso de planificación del transporte. Los participantes argumentaron que mientras la población de trabajadores agrícolas compartía algunas características con las demás “poblaciones desfavorecidas”, el grupo poseía características únicas que justificaban ser clasificado como un grupo propio independiente.

El Grupo de trabajo para la justicia ambiental contempló la viabilidad de definir a los trabajadores agrícolas como grupo propio de “población desfavorecida” a los fines de este estudio. Luego de una exhaustiva investigación en la materia, el personal del COG de Fresno concluyó que clasificar a los trabajadores agrícolas como una quinta “población desfavorecida” no era viable. La principal razón fue que no hay datos de TAZ disponibles para los trabajadores agrícolas y se necesitaría “crearlos”. Considerar ese enfoque acerca de los datos habría dado como resultado datos incompatibles y hubiera comprometido enormemente la validez del plan. Con esto en mente, el Grupo de trabajo para la justicia ambiental del condado de Fresno no tuvo datos suficientes para incluir en este análisis inicial a los “trabajadores agrícolas” como una población desfavorecida independiente. Debe tenerse en cuenta que el Grupo de trabajo para la justicia ambiental del condado de Fresno quería incorporar a los trabajadores agrícolas como una TAZ independiente a los fines del estudio pero no se hizo solamente a causa de la ausencia de datos adecuados. Si surgieran datos de TAZ para “trabajadores agrícolas” en el condado de Fresno, el Grupo de trabajo para la justicia ambiental podría elegir rever el análisis y completar el Plan de justicia ambiental del condado de Fresno.

Desde que el Plan de justicia ambiental del condado de Fresno se inició por primera vez hace un par de años, los programas se han desarrollado para abordar específicamente las necesidades de transporte de la población de trabajadores agrícolas. La reautorización de la Measure “C” en el 2007 asigna aproximadamente 0.6% de los fondos para programas de subsidios para viajes en vehículo compartido (*carpool* y *vanpool*) originados en el condado de Fresno. El monto total que se espera se destine al transporte compartido de los trabajadores agrícolas es aproximadamente \$500,000 por año.

---

# Sección 4

---

## CRITERIOS PARA EL SISTEMA DE TRANSPORTE

Al trabajar a partir de estudios de casos detallados en la publicación de la FHWA titulada “Estudios de casos de justicia ambiental y transporte” (*Transportation & Environmental Justice Case Studies*), el Grupo de trabajo para la justicia ambiental observó varios criterios de posibles sistemas de transporte de otros ejemplos regionales, entre ellos, el Consejo de Gobiernos de Kern (*Kern Council of Governments*), la Comisión de Transporte Metropolitano en la zona de la Bahía de San Francisco (*Metropolitan Transportation Commission in the San Francisco Bay Area*), la Asociación de Gobiernos de California del Sur (*Southern California Association of Governments*), y el Consejo de Gobiernos de la región media de Ohio (*Mid-Ohio Region Council of Governments*).

En la reunión de septiembre de 2004, el Grupo de trabajo para la justicia ambiental consideró varios criterios posibles y lo que dichos criterios buscaban medir. Entre las definiciones se citan:

### Accesibilidad

La facilidad de alcanzar destinos según se mide por el porcentaje de personas que van al trabajo dentro de un periodo de tiempo dado.

### Movilidad

La habilidad de trasladarse a través de la región y el tiempo que lleva alcanzar el destino deseado dentro de una cantidad razonable de tiempo.

### Rentabilidad

El máximo retorno de la inversión en transporte.

### Equidad

La distribución equitativa de los beneficios de la inversión en transporte (como parte de los beneficios).

### Fiabilidad

Porcentaje de los arribos puntuales por transporte público y autopistas.

### Satisfacción del consumidor

Es la situación en la que los consumidores pueden estar ampliamente de acuerdo con que sus necesidades de transporte son satisfechas de manera segura, fiable, eficiente y rentable.

### Seguridad

Riesgo mínimo de accidentes o lesiones según se mide por la reducción de accidentes.

## **Metas y medidas del sistema de transporte**

En la reunión del 30 de marzo de 2003, el Grupo de trabajo para la justicia ambiental consideró el cumplimiento de un conjunto de metas propuestas para el sistema de transporte. La intención era

desarrollar un rendimiento medible y definitivo que perdurara en el tiempo y proveyera beneficios de transporte a todas las poblaciones, sin originar desventajas para ningún grupo en particular.

Los siete criterios que el Grupo de trabajo para la justicia ambiental seleccionó para definir las metas y medidas del sistema son accesibilidad, movilidad, rentabilidad, equidad, fiabilidad, satisfacción del consumidor y seguridad. Las medidas de los siete criterios de sistemas se citan a continuación:

Accesibilidad:

Mide las veces que viajan las personas a los principales centros laborales mediante el uso de rutas y medios de transporte para asegurar que dichas personas, en las TAZ de justicia ambiental de todo el condado, tienen tiempos de viaje más cortos o al menos no más largos que las que tiene el condado en general (mide año base, proyectos 2030 c/RTP y 2030 sin construcción).

Movilidad:

Calcula los periodos pico de viajes en transporte público y por autopista (de mañana y de tarde) de todos los viajes, para asegurar que las TAZ de justicia ambiental se desempeñan mejor, o al menos no peor, que el promedio de todo el condado (mide año base, proyectos 2030 c/RTP, y 2030 sin construcción).

Rentabilidad:

Mide la inversión diaria promedio por pasajero por milla viajada en la red de transporte, tanto en el interior como en el exterior de las TAZ de justicia ambiental (mide todos los proyectos c/RTP hasta el 2030).

Equidad:

Compara el total de la inversión en caminos y medios de transporte a través del periodo de planificación RTP con el total de las millas por pasajero viajadas en la red de transporte, tanto en el interior como en el exterior de las TAZ de justicia ambiental (mide todos los proyectos c/RTP hasta el 2030).

Fiabilidad:

Mide el porcentaje de arribos puntuales de los viajes en medios de transporte y por autopista. Para las calzadas esto se mide mediante el número de horas que los pasajeros habituales pasan en congestionamientos de tráfico. Para los medios de transporte, la fiabilidad se mide mediante el porcentaje de arribos puntuales de cada conductor de vehículo (mide año base y todos los proyectos c/RTP hasta el 2030).

Satisfacción del consumidor:

Mide la demora diaria de viajes en horas. En calzadas, la demora de viajes es la diferencia entre el tiempo que un viaje debe tomar y el tiempo que realmente toma o la diferencia entre el tráfico no congestionado (vía libre) y algún nivel de congestionamiento (mide año base y todos los proyectos c/RTP hasta el 2030).

Seguridad:

Mide las estadísticas de accidentes anualizadas (daños de propiedad, lesiones, fatalidades) en base al promedio anual del tráfico diario. Compara las estadísticas del año base con estadísticas anuales a futuro al final del periodo de planificación RTP.

Las metas de los siete criterios de sistemas se citan a continuación:

Accesibilidad:

Ofrece servicios para las poblaciones de justicia ambiental hasta el promedio de todo el condado. Si ya se mantiene un promedio en todo el condado, la accesibilidad no debería mostrar deterioro del servicio.

Movilidad:

Ofrece servicios para las poblaciones de justicia ambiental hasta el nivel promedio de todo el condado. Si ya se mantiene un promedio en todo el condado, no se observa deterioro del servicio.

Rentabilidad:

En las TAZ de justicia ambiental, muestra un costo promedio por pasajero milla tanto para automóviles como transporte público que no es menor que el promedio de todo el condado.

Equidad:

Tiene en cuenta los factores de diseño dependientes del contexto, muestra una distribución equitativa de los gastos de transporte, dentro y fuera de las TAZ de justicia ambiental.

Fiabilidad:

Ochenta y cinco (85) por ciento de arribos a horario (transporte público). Las TAZ de justicia ambiental sufren el mismo o menos congestionamiento en horas viajadas en vehículo que el condado como un todo (automóvil).

Satisfacción del consumidor:

El tiempo de demora para las TAZ de justicia ambiental es menor o igual que el promedio de todo el condado.

Seguridad:

En instalaciones nuevas dentro de las TAZ de justicia ambiental, muestra no más accidentes que el promedio de todo el condado.

Para desarrollar medidas que pudieran determinar si el COG de Fresno estaba cumpliendo o no sus metas de justicia ambiental, el Grupo de trabajo para la justicia ambiental utilizó el modelo de transporte existente, como base a partir de la cual desarrollar un modelo que incorporara el criterio de justicia ambiental. Las modificaciones al modelo de transporte existente se completaron con un costo de \$50,000 entre julio de 2005 y marzo de 2007. Las modificaciones al modelo de transporte del COG de Fresno buscaban medir exactamente planes de viajes en transporte público y distancias, al igual que comparar tiempos de viaje y distancias entre las áreas metropolitanas de Fresno y Clovis y las áreas rurales del condado.

Para aquellos criterios cuyas metas el modelo no pudo cuantificar, tales como fiabilidad, equidad y seguridad, el Grupo de trabajo para la justicia ambiental desarrolló otras metas basadas en el censo y en datos de accidentes. El personal también confió en los propios planes del COG de Fresno, el Plan de Transporte Regional (Regional Transportation Plan) y el Plan de Mejoramiento del Transporte Federal (Federal Transportation Improvement Plan), que controla los gastos capitales de transporte a largo y corto plazo. Las medidas de estos siete criterios son, entre otras:

*Accesibilidad*

1. Promedio de tiempo de viaje en automóvil a los principales centros laborales. (Desde vecindarios urbanos objetivos a los principales centros laborales).

2. Promedio de tiempo de viaje en transporte público a los principales centros laborales. (Desde vecindarios urbanos objetivos a los principales centros laborales).
3. Promedio de tiempo de viaje en automóvil a los principales centros laborales. (Desde vecindarios rurales objetivos a los principales centros laborales).
4. Promedio de tiempo de viaje en transporte público a los principales centros laborales. (Desde vecindarios rurales objetivos a los principales centros laborales).

#### *Movilidad*

1. Promedio de tiempo de viaje de todos los viajes en automóvil (urbano).
2. Promedio de tiempo de viaje de todos los viajes en transporte público (urbano).
3. Promedio de tiempo de viaje de todos los viajes en automóvil (rural).
4. Promedio de tiempo de viaje de todos los viajes en transporte público (rural).
5. Promedio de tiempo de viaje de todos los viajes en automóvil (en todo el condado).
6. Promedio de tiempo de viaje de todos los viajes en transporte público (en todo el condado).

#### *Rentabilidad*

1. Costo promedio por pasajero milla (urbano, automóvil, en todo el condado).
2. Costo promedio por milla de viaje en transporte público (urbano, transporte público, en todo el condado).
3. Costo promedio por pasajero milla (urbano, automóvil, áreas objetivo de justicia ambiental).
4. Costo promedio por milla de viaje en transporte público (urbano, transporte público, áreas objetivo de justicia ambiental).
5. Costo promedio por pasajero milla (rural, automóvil, áreas objetivo de justicia ambiental).
6. Costo promedio por milla de viaje en transporte público (rural, transporte público, áreas objetivo de justicia ambiental).

#### *Equidad*

1. Comparaciones de inversión entre modos de transporte, incluyendo comunidades habitables y/o transitables a pie.
2. Distribución de gastos de transporte planificados dentro y fuera de las comunidades y vecindarios objetivo.

#### *Fiabilidad*

1. Niveles de servicio razonablemente dignos de confianza medidos según el porcentaje de arribos a horario.
2. Niveles de servicio razonablemente dignos de confianza medidos según el congestionamiento de las autopistas.

#### *Satisfacción del consumidor*

1. Tiempo promedio de demora de viaje (urbano, automóvil, en todo el condado).
2. Tiempo promedio de demora de viaje (rural, automóvil, en todo el condado).
3. Tiempo promedio de demora de viaje (urbano, automóvil, área de justicia ambiental).
4. Tiempo promedio de demora de viaje (rural, automóvil, área de justicia ambiental).
5. Tiempo promedio de demora de viaje (urbano, transporte público, en todo el condado).
6. Niveles de servicio en rutas en todo el condado (A-F).
7. Niveles de servicio en rutas en áreas objetivo de justicia ambiental (A-F).

### Seguridad

1. Cantidad mejorada de ubicaciones geográficas con elevado número de accidentes.

El nivel de servicio (*Level of Service* o LOS) es la “norma” de uso estándar para categorizar el flujo, o eficiencia de las autopistas, caminos e intersecciones. (Este término también se utiliza en la mayoría de descripciones de otras infraestructuras, pero la “norma” o unidades de medición varía según el tipo específico de infraestructura. Entre los ejemplos se citan: agua, cloaca, electricidad, etc.)

**Figura 1**

<i>LOS A</i>	Condiciones de buen flujo de tráfico, con demoras mínimas para vehículos parados (ningún vehículo se demora más que un ciclo en las intersecciones señalizadas).
<i>LOS B</i>	Condiciones de flujo de tráfico generalmente estables.
<i>LOS C</i>	Pueden producirse embotellamientos ocasionales, pero la demora de vehículos es de corta duración y todavía tolerable.
<i>LOS D</i>	Durante periodos de tiempo corto en hora pico, las demoras de los vehículos que se acercan pueden ser importantes pero tolerable en el horario de menor demanda (por ej., el vehículo se demora un ciclo o menos en la señal).
<i>LOS E</i>	Las intersecciones funcionan al total o casi al total de su capacidad, con colas largas que se desarrollan en todas direcciones y con demoras prolongadas.
<i>LOS F</i>	Condiciones de embotellamiento en todas direcciones con demoras excesivamente largas y vehículos que por momentos no pueden moverse.

---

# Sección 5

---

## RESULTADOS DEL TRABAJO CON MODELO

### Introducción

El propósito de este proyecto es desarrollar y evaluar criterios definitivos y mensurables que pueden ser utilizados para asegurar que las inversiones en sistemas de transporte beneficien a toda la población sin que las desventajas recaigan sobre un solo grupo.

Las TAZ de justicia ambiental objetivo (zonas de análisis de tráfico, la unidad de análisis en el modelo de demanda de viaje del COG de Fresno) fueron identificadas por el COG de Fresno en base a cuatro criterios. Las TAZ que satisficieran uno de los cuatro criterios calificaban como una TAZ de justicia ambiental. Además, cada TAZ de justicia ambiental tenía que tener una densidad poblacional de al menos 5 personas por milla cuadrada. El COG de Fresno utilizó datos detallados del Censo 2000 CTPP para la identificación del nivel de la TAZ. Los cuatro criterios incluyeron:

- 1) Zonas de análisis de tráfico (TAZ) con un porcentaje de población minoritaria de 60% superior al porcentaje del condado.
- 2) Zonas de análisis de tráfico (TAZ) con un porcentaje de población en estado de pobreza de 60% superior al porcentaje del condado.
- 3) Zonas de análisis de tráfico (TAZ) con un porcentaje de población de ancianos de 60% superior al porcentaje del condado.
- 4) Zonas de análisis de tráfico (TAZ) con un porcentaje de población de personas discapacitadas de 60% superior al porcentaje del condado.

El modelo también estratificó sus números en seis categorías para resultados: Toda la esfera de influencia de Fresno-Clovis (*Sphere Of Influence* o SOI), el resto del condado, todo el condado y las zonas de justicia ambiental en casa una de estas categorías.

El escenario 2030 supone que todos los proyectos incluidos en la lista de proyectos 'Financieramente restringidos' (*Financially Constrained*) de la Conformidad de junio de 2005 [codificado por el personal del COG de Fresno como se cita en el Apéndice G de la Determinación de conformidad de la calidad del aire, junio 2005, del COG de Fresno (*Fresno COG 2005 June Air Quality Conformity Determination*)] deberán estar terminados, mientras que el escenario sin construcción (*no-build*) supone un tráfico en el 2030 sobre la misma red utilizada en 1998.

### **Resultados del trabajo con modelo**

El personal del COG de Fresno identificó las zonas de análisis de transporte que correspondían a las áreas objetivo de justicia ambiental, según se definió anteriormente. Para las medidas de accesibilidad, se identificaron los principales centros laborales. Los principales centros laborales se definen como aquellas TAZ con 200 o más empleos o con una densidad laboral de al menos dos empleos por acre. La mayoría de los centros laborales están en el área metropolitana Fresno-Clovis, y agrupados a lo largo de las áreas de la avenida Blackstone, la avenida Shaw, la

Universidad Estatal de Fresno (*Fresno State University*) y el centro (*downtown*) de Fresno. Existe un par de centros laborales importantes en las ciudades pequeñas. Esta información se incorporó en los datos de atributos de nódulo en la red maestra para el modelo del COG de Fresno para que los análisis consiguientes puedan “agrupar” la información de identificación de las TAZ a partir de la red para usar en los cálculos.

Una vez que las áreas objetivo fueron identificadas, Dowling y Asociados preparó y evaluó comandos TP+ (*TP+ scripts*) para informar los datos apropiados a partir del modelo de demanda de viaje, incluyendo: las horas de viaje en transporte público, la distancia de los viajes y las millas de instalaciones congestionadas de 1998 (año base), los escenarios 2030, y 2030 sin construcción.

Las siguientes mediciones de rendimiento se utilizaron en el análisis de justicia ambiental del COG de Fresno:

**Accesibilidad:** Calcula el tiempo promedio de viaje en horario pico AM (trabajo) por modo (auto y transporte público) desde Fresno-Clovis SOI, el resto del condado y en todo el condado hasta los principales centros laborales, como así también desde las TAZ objetivo de justicia ambiental en estas áreas a los principales centros laborales.

**Movilidad:** Calcula el tiempo de viaje promedio en horario pico PM por modo (auto y transporte público) desde Fresno-Clovis SOI, el resto del condado y en todo el condado a todas las TAZ en el condado de Fresno y lo compara con los tiempos de viaje desde las TAZ objetivo de justicia ambiental en Fresno-Clovis SOI, el resto del condado y en todo el condado a todas las TAZ en el condado.

**Rentabilidad:** Calcula las millas por persona adicionales viajadas (servicios) en calzadas y proyectos de transporte, por \$1,000 de inversión en el proyecto, dentro de las TAZ de justicia ambiental, en comparación con todas las TAZ en Fresno-Clovis SOI, el resto del condado y en todo el condado.

**Equidad:** Calcula y compara porcentajes de millas de viaje por persona con porcentajes de inversión en transporte para las áreas objetivo de justicia ambiental, en comparación con todas las TAZ de Fresno-Clovis SOI, el resto del condado y en todo el condado. El área de servicio para proyectos de transporte público se definirá como las áreas dentro de las  $\frac{3}{4}$  millas de una línea de tránsito aunque no se hayan definido los proyectos de transporte público.

**Fiabilidad:** Calcula el porcentaje de millas por vehículo viajada (*Vehicle Miles Travelled* o VMT) total que funciona al nivel de servicio E (LOS E) o peor sobre conexiones dentro de las TAZ de justicia ambiental en comparación con todas las TAZ en Fresno-Clovis SOI, el resto del condado y en todo el condado para las condiciones de 2030 con construcción y sin construcción.

**Satisfacción del consumidor:** Calcula los cambios en los porcentajes entre 1998 y 2030 en la demora promedio de viaje sobre proyectos de calzadas, luego de los comentarios (*feedback*), entre calzadas restringidas y no restringidas, en conexiones dentro de las TAZ de justicia ambiental, y los compara con todas las TAZ en Fresno-Clovis SOI, el resto del condado y en todo el condado<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Demora es la cantidad de tiempo adicional que un vehículo emplea en la ruta a causa del congestionamiento. Los términos calzadas restringidas o no restringidas hacen referencia a las calles, autopistas o carreteras en las que el congestionamiento es típico o atípico.

**Seguridad:** Calcula el aumento del porcentaje entre los índices de daño a la propiedad, lesiones, y accidentes fatales entre el año base 1998 y el 2030 en rutas y proyectos de transporte dentro de las TAZ de justicia ambiental en comparación con todas las TAZ en Fresno-Clovis SOI, el resto del condado y en todo el condado.

### Accesibilidad y movilidad

La accesibilidad y movilidad se definen como la habilidad de trasladarse dentro de la región, y el tiempo que lleva llegar al destino deseado desde orígenes específicos. El criterio se mide mediante el cálculo de los tiempos de viaje promedio durante el año base 1998, en 2030 cuando todos los proyectos RTP estén terminados y en el 2030 con un escenario sin construcción en el que ninguno de los proyectos RTP esté terminado.

Específicamente, la accesibilidad se define como la facilidad de llegar a destino según se mide, por los tiempos promedios de viaje por persona que se traslada en horas pico AM hacia los principales centros laborales definidos. La movilidad contempla los tiempos de viaje promedio en hora pico PM en autopistas y transportes públicos para demostrar el peor escenario posible.

La meta de ambas, accesibilidad y movilidad, es asegurar que las TAZ de justicia ambiental en todo el condado cuentan con tiempos de viaje promedio similares a los del condado como un todo.

En general bajo condiciones de construcción, las TAZ de justicia ambiental tienen tiempos de viaje promedio (a los principales centros laborales) similares o más cortos que los tiempos de viaje desde TAZ que no se consideran de justicia ambiental, con todas las formas de traslado (viaje en automóvil independiente, viaje compartido y transporte público) en Fresno-Clovis SOI, el resto del condado al igual que en todo el condado.

En término de movilidad general, las TAZ de justicia ambiental también están bien en comparación con sus pares en Fresno-Clovis SOI, el resto del condado al igual que en todo el condado.

### Accesibilidad (tiempos de viaje promedio en el periodo pico AM en minutos) a los principales centros laborales

	Base 1998		2030 Con construcción		2030 Sin construcción	
	Todas las TAZ	EJ TAZs	Todas las TAZ	EJ TAZs	Todas las TAZ	EJ TAZs
<b>Fresno-Clovis SOI</b>						
Viaje solo en automóvil	8	8	9	9	11	11
Viaje compartido	7	7	7	7	8	9
Transporte público	47	46	47	46	47	45
<b>Resto del condado</b>						
Viaje solo en automóvil	13	12	15	15	21	21
Viaje compartido	11	11	13	13	18	18
Transporte público	50	49	52	51	52	50
<b>En todo el condado</b>						
Viaje solo en automóvil	11	10	13	13	17	17
Viaje compartido	9	9	10	10	13	14
Transporte público	48	47	49	48	49	48

El tiempo de viaje promedio en el área metropolitana de Fresno-Clovis en 1998 para conductores individuales y para los que comparten el traslado fue el mismo, 8 minutos para los que viajan solos y 7 minutos para los que viajen en un mismo vehículo. El transporte público para las TAZ de justicia ambiental es un poco mejor, 46 minutos en comparación con 47 minutos para todas las TAZ en el área metropolitana de Fresno. En 2030 en un escenario con construcción, la accesibilidad del que “viaja solo” aumenta a 9 minutos para todas las TAZ y las TAZ de justicia ambiental pero permanece igual en 7 minutos para la accesibilidad de los que hacen “viajes compartidos” para todas las TAZ y TAZ de justicia ambiental. El transporte público en 2030 en un escenario con construcción permanece igual que en 1998, 47 minutos para todas las TAZ y 46 minutos para las TAZ de justicia ambiental. En el 2030 en un escenario sin construcción, el tiempo de “viaje solo” aumentó a 11 minutos para todas las TAZ y TAZ de justicia ambiental. El tiempo de los “viajes compartidos” de las TAZ de justicia ambiental fue de más de 9 minutos en comparación con 8 minutos para todas las TAZ, y en transporte público fue justo lo opuesto: las TAZ de justicia ambiental tuvieron un tiempo de viaje promedio más corto, de 45 minutos en comparación con los 47 minutos para todas las TAZ.

En 1998 las TAZ de justicia ambiental tuvieron tiempos de viaje promedio más cortos para los que “viajan solos”, de 12 minutos, en comparación con 13 minutos para todas las TAZ. Las TAZ de justicia ambiental también tuvieron tiempos de viaje promedio más corto en el “transporte público” con 49 minutos frente a 50 minutos para todas las TAZ mientras que tanto las TAZ de justicia ambiental como todas las TAZ tuvieron el mismo tiempo promedio de viaje de 11 minutos para el “viaje compartido”.

En 2030 tanto en el escenario con construcción como sin construcción, los resultados son muy similares. En el escenario con construcción, todas las TAZ y las TAZ de justicia ambiental tienen el mismo tiempo, para “viaje solo”: 15 minutos, y “viaje compartido”: 13 minutos. En el escenario sin construcción, todas las TAZ y las TAZ de justicia ambiental tienen el mismo tiempo, para “viaje solo”: 21 minutos, y “viaje compartido”: 18 minutos. El “transporte público” beneficia a las TAZ de justicia ambiental en un mayor grado que a todas las TAZ en un escenario sin construcción, con un tiempo de viaje promedio de dos minutos más corto para las TAZ de justicia ambiental con 50 minutos, frente a 52 minutos para todas las TAZ. En un escenario con construcción, el tiempo de viaje promedio para las TAZ de justicia ambiental es de 51 minutos frente a 52 minutos para todas las TAZ.

En todo el condado, los tiempos de viaje promedio para las TAZ de justicia ambiental fueron iguales o menores que todas las TAZ en términos de tiempo de viaje promedio para todos los escenarios. La única excepción es los “viajes compartidos” en 2030 en un escenario sin construcción. Es este caso, las TAZ de justicia ambiental tienen un tiempo de viaje promedio más prolongado por un minuto, que todas las TAZ. Las TAZ de justicia ambiental tienen un tiempo de viaje promedio de 14 minutos frente a los 13 minutos para todas las TAZ.

En todo el condado, todos los tiempos para las TAZ y las TAZ de justicia ambiental eran los mismos para el “viaje solo” en 2030 en los escenarios con y sin construcción, 13 minutos y 17 minutos respectivamente. En 1998, las TAZ de justicia ambiental tuvieron un tiempo de viaje promedio un poco mejor, 10 minutos frente a 11 minutos para todas las TAZ. Para el “viaje compartido”, las TAZ de justicia ambiental y todas las TAZ tuvieron los mismos tiempos para ambos escenarios, el año base 1998 y el 2030 con construcción, 9 y 10 minutos respectivamente. Para el transporte público, las TAZ de justicia ambiental dieron mejor en todos los escenarios con un tiempo de viaje promedio de un minuto menos que todas las TAZ, 47 minutos para 1998 y 48

minutos para ambos escenarios 2030 con construcción y 2030 sin construcción. Todas las TAZ, para el “transporte público” tuvieron un tiempo de 48 minutos para el año base 1998 y 49 minutos para ambos escenarios del 2030, con y sin construcción.

Como un todo, Fresno-Clovis SOI tuvo tiempos de viaje promedio más cortos que el resto del condado y todo el condado. Esto era de esperarse ya que los viajes metropolitanos son más cortos que los viajes de las zonas rurales. Al considerar que todo el condado es una combinación de los viajes tanto rurales como urbanos, uno podría esperar que Fresno-Clovis SOI tuviera los tiempos de viajes más cortos y el resto del condado los tiempos más largos, y que todo el condado tuviera valores en el medio.

Las TAZ de justicia ambiental tuvieron tiempos de viaje promedio iguales o más cortos que todas las TAZ en todas las instancias excepto en una, los “viajes compartidos” en todo el condado, en el escenario del 2030 sin construcción.

### Movilidad (Tiempos de viaje promedio en periodo pico PM)

	Base 1998		2030 con construcción		2030 sin construcción	
	Todas las TAZ	EJ TAZs	Todas las TAZ	EJ TAZs	Todas las TAZ	EJ TAZs
<b>Fresno-Clovis SOI</b>						
Viaje solo en automóvil	10	10	11	11	15	15
Viaje compartido	8	8	9	9	12	12
Transporte público	49	48	50	49	50	49
<b>Resto del condado</b>						
Viaje solo en automóvil	12	12	12	12	15	14
Viaje compartido	10	10	10	10	12	12
Transporte público	52	51	55	54	55	54
<b>En todo el condado</b>						
Viaje solo en automóvil	11	11	12	12	15	15
Viaje compartido	9	9	10	10	12	12
Transporte público	49	49	51	50	51	50

### Rentabilidad

La rentabilidad se mide maximizando el retorno sobre la inversión en el transporte. Esta medida se calcula dividiendo el nuevo número promedio agregado de millas por pasajero viajadas diarias (*Passenger Miles Traveled* o PMT) mediante el servicio provisto por proyectos RTP en la lista completa de proyectos desde 1998 a 2030, por los \$1,000 totales de inversión dentro y fuera de las TAZ de justicia ambiental. Debido a que el criterio de rentabilidad supone que los proyectos RTP serán construidos, no se muestra el escenario sin construcción.

El número de PMT proporcionadas en servicio por \$1,000 invertidos es más elevado para las TAZ de justicia ambiental que en general en todas las TAZ de Fresno-Clovis SOI, el resto del condado al igual que en todo el condado.

Para resumir, en Fresno-Clovis SOI, el promedio adicional diario milla por pasajero viajada llega a 1.31 PMT para todas las TAZ y 1.60 para las TAZ de justicia ambiental. En áreas rurales fuera de Fresno-Clovis SOI, el PMT es 1.79 para todas las TAZ en comparación con 1.99 para las TAZ de justicia ambiental. En todo el condado, todas las TAZ tienen un valor PMT de 0.58 mientras que las TAZ de justicia ambiental tienen un PMT de 0.93. Estos números indican que los retornos más elevados se realizan para inversiones en transporte en las TAZ de justicia ambiental dentro de Fresno-Clovis SOI, áreas rurales y en todo el condado, que en todas las TAZ cuando se observa el promedio adicional diario de milla por pasajero viajada por \$1,000 de inversión en dólares.

**Millas adicionales diarias viajadas promedio por pasajero (PMT)  
por \$1,000 de inversión en dólares**

	<b>Todas las TAZ</b>	<b>EJ TAZs</b>
Fresno-Clovis SOI	1.31	1.60
Resto del condado	1.79	1.99
En todo el condado	0.58	0.93

**Equidad**

La equidad se define como la distribución equitativa de los beneficios obtenidos de la inversión en transporte, en base a la parte proporcional de millas por persona viajadas. El COG de Fresno tuvo un enfoque similar en cuanto a equidad que con la rentabilidad, comparó el total de inversiones en caminos y transporte público a lo largo del 2030 con un total de millas por pasajero viajadas en Fresno-Clovis SOI, áreas rurales y el condado como un todo. Todos los números se convirtieron en porcentajes para simplificar.

**Porcentajes de millas por pasajero viajadas (PMT) y gastos**

	<b>Fresno-Clovis SOI</b>	<b>Resto del condado</b>	<b>En todo el condado</b>
2030 PMT	27,757,967	17,846,483	45,604,450
Inversión	\$1,623,926,462	\$1,058,006,007	\$2,681,932,469
Gastos/PMT	\$58.50	\$59.28	\$58.81
2030 PMT en EJ	13,406,593	7,353,904	20,760,498
Inversión en EJ	\$879,698,745	\$471,225,693	\$1,350,924,437
Gastos en EJ	\$65.62	\$64.08	\$65.07
2030 PMT (% EJ)	48.3%	41.2%	45.5%
Inversión (% EJ)	54.2%	44.5%	50.4%

Bajo condiciones de construcción en el 2030, que incluye proyectos en todo el 2030, las TAZ de justicia ambiental recibirán gastos más elevados a razón de PMT que sus pares no de justicia ambiental. Las TAZ de justicia ambiental de Fresno-Clovis SOI serán responsables de más del 48 por ciento de todos las millas por pasajero viajadas en esa subregión y más del 54 por ciento de

los gastos de transporte irán directamente a las TAZ de justicia ambiental de Fresno-Clovis SOI. En las áreas restantes del condado, las TAZ de justicia ambiental son responsables de apenas más del 41 por ciento del PMT y más del 45% de los gastos irán a esas TAZ de justicia ambiental. En general, las TAZ de justicia ambiental representan más del 46% del PMT en todo el condado y más del 50 por ciento de todos los fondos para transporte se gastarán en esas áreas.

### Fiabilidad

La fiabilidad se estima como porcentaje de millas por vehículo viajadas (VMT) en el nivel de servicio E o peor dentro de las TAZ de justicia ambiental objetivo al igual que para el condado. En 2030 en condiciones de construcción, todas las TAZ de justicia ambiental en Fresno-Clovis SOI, el resto del condado y todo el condado tienen un porcentaje menor de VMT total funcionando a un nivel de servicio E (*Level of Service E* o LOS E) o peor cuando se compara con todas las TAZ.

### Porcentaje millas por vehículo viajadas promedio (VMT) en condiciones 'LOS E' o peores

	Condiciones 1998		Condiciones 2030		Condiciones 2030 sin construcción	
	Todas las TAZ	EJ TAZs	Todas las TAZ	EJ TAZs	Todas las TAZ	EJ TAZs
<b>Millas diarias promedio por vehículo viajadas (VMT)</b>						
Fresno-Clovis SOI	9,055,314	4,065,740	20,684,101	10,008,218	19,556,953	8,828,286
Resto del condado	7,278,306	2,957,644	13,350,491	5,516,580	13,518,558	5,537,287
En todo el condado	16,333,620	7,023,384	34,034,592	15,524,798	33,075,511	14,365,572
<b>VMT promedio en condiciones LOS E o peores</b>						
Fresno-Clovis SOI	67,080	17,684	702,575	300,472	4,103,240	1,676,824
Resto del condado	0	0	2,733	0	176,847	60,419
En todo el condado	67,080	17,684	705,307	300,472	4,280,087	1,737,244
<b>Porcentaje promedio de VMT en condiciones LOS E o peores</b>						
Fresno-Clovis SOI	0.7%	0.4%	3.4%	3.0%	21.0%	19.0%
Resto del condado	0.0%	0.0%	0.0%	0.0%	1.3%	1.1%
En todo el condado	0.4%	0.3%	2.1%	1.9%	12.9%	12.1%

### Satisfacción del consumidor

La satisfacción del consumidor se define como la situación en la que los consumidores pueden estar ampliamente de acuerdo con que sus necesidades de transporte son satisfechas de manera segura, fiable, eficiente y rentable. El criterio se calcula mediante el cambio en el porcentaje entre 1998 y 2030 en la cantidad diaria de demora de viajes, en horas, en calzadas y proyectos de transporte público. En calzadas, la demora de viaje se refiere a la diferencia entre el tiempo que un viaje debe tomar y el tiempo que realmente toma o la diferencia entre el tráfico no congestionado (vía libre) y algún nivel de congestionamiento.

Por ejemplo, entre 1998 y un escenario 2030 con construcción, el modelo de tráfico del COG de Fresno calcula que el número de horas de demora diaria de viaje aumentará de 9,662 a 42,126, un aumento del 336% para todas las TAZ dentro de Fresno-Clovis SOI. Sin embargo, para las TAZ de justicia ambiental, el número de horas de demora diaria de viaje en Fresno-Clovis SOI se espera que aumente de 6,629 a 26,230, un aumento del 296%. Mientras que ningún escenario es deseable, las TAZ de justicia ambiental dentro de Fresno-Clovis SOI tienen un mejor rendimiento que el área como un todo. La misma situación se encuentra en las TAZ rurales donde la demora diaria de viaje en horas aumenta de 7,485 a 36,189, un 383% de aumento para todas las TAZ y de 4,890 a 21,351, un aumento del 337%.

En el escenario “sin construcción”, los aumentos del porcentaje de demora diaria de viaje en horas son mayores. Entre 1998 y un escenario sin construcción de 2030, Fresno-Clovis SOI aumenta de 9,662 a 175,715, un aumento de 1,719% para todas las TAZ y de 6,629 a 107,404, un aumento de 1,520% dentro de las TAZ de justicia ambiental. En áreas rurales o el resto de las TAZ, el aumento del porcentaje es todavía más drástico, de 7,485 a 162,370, un aumento del 2,069% para todas las TAZ y de 4,890 a 99,592, un aumento de 1,937% para las TAZ de justicia ambiental.

**Tiempo de demora diaria total (horas)**

	Base 1998		2030 con construcción		2030 sin construcción		Construcción vs. base		Sin construcción vs. base	
	Todas las TAZ	EJ TAZs	Todas las TAZ	EJ TAZs	Todas las TAZ	EJ TAZs	Todas las TAZ	EJ TAZs	Todas las TAZ	EJ TAZs
Fresno-Clovis SOI	9,662	6,629	42,126	26,230	175,715	107,404	336%	296%	1719%	1520%
Resto del condado	7,485	4,890	36,189	21,351	162,370	99,592	383%	337%	2069%	1937%
Todo el condado	17,147	11,519	78,315	47,581	338,085	206,996	357%	313%	1872%	1697%

## Seguridad

Para los propósitos de política de justicia ambiental del COG de Fresno, la seguridad se considera como el mínimo riesgo de accidente o lesión medido en función de la reducción de colisiones e incidentes. Este criterio se mide mediante el cálculo del aumento del porcentaje entre las tasas de daño de la propiedad, lesión y accidentes fatales entre el año base 1998 y el 2030 en calzadas y proyectos de transporte público. Utilizando este criterio para la comparación ‘con construcción’ (*build*) frente a ‘base’, se estima que el cambio en colisiones/incidentes anualizado es mejor en TAZ de justicia ambiental que en todas las TAZ en Fresno-Clovis SOI y el resto del condado, al igual que en todo el condado.

A pesar de la incapacidad del modelo de predecir la tasa de accidentes en proyectos específicos, efectivamente proporciona una mirada adicional a los accidentes anuales en 1998 y en los escenarios de 2030 con y sin construcción. Los resultados muestran que las lesiones por accidentes aumentarán en Fresno-Clovis SOI de 1,011.4 a 2,315, un aumento del 129% como un todo para todas las TAZ y de 933.0 a 2,014.6, un aumento del 116% para las TAZ de justicia ambiental. En el escenario “sin construcción”, los aumentos de los porcentajes para todas las TAZ y las TAZ de justicia ambiental fueron menores que en el escenario con construcción en todo nivel, como quien dice. Todas las TAZ en Fresno-Clovis SOI en el escenario sin construcción aumentaron de 1,011.4 a 1,901.9, un aumento del 88% mientras que las TAZ de justicia ambiental aumentaron de 933.0 a 1,743.5, un aumento del 87%.

Las áreas rurales o áreas del resto del condado fueron mucho peor. En el escenario con construcción, todas las TAZ aumentaron de 1,097.7 a 5,028.9, un aumento de 358%, mientras que las TAZ de justicia ambiental aumentaron de 872.3 a 3,876.5, un aumento de 344% como un todo. En un escenario “sin construcción”, todas las TAZ aumentaron de 1097.7 a 2,518.5, a 129% de aumento, mientras que las TAZ de justicia ambiental aumentaron de 872.3 a 1,964.9, un 125%. Mientras que los valores para TAZ de justicia ambiental fueron mejores que los de todas las TAZ, la diferencia en fatalidades en ambos escenarios “con construcción” y “sin construcción” es particularmente sorprendente.

### Estadísticas anualizadas de colisiones/incidentes en calzadas con mejoras (Basadas en los índices de colisiones de Caltrans para el condado de Fresno)

#### Colisiones/Incidentes anualizados

	Base 1998		2030 con construcción		2030 sin construcción		Con constr. vs. Base		Sin constr. vs. Base	
	Todas las TAZ	EJ TAZs	Todas las TAZ	EJ TAZs	Todas las Taz	EJ TAZs	Todas las TAZ	EJ TAZs	Todas las TAZ	EJ TAZs
<b>Fresno-Clovis SOI</b>	1011.4	933.0	2315.0	2014.6	1901.9	1743.5	129%	116%	88%	87%
Fatalidad	27.5	26.8	25.9	24.0	51.2	49.4	-6%	-11%	86%	84%
Lesión	435.9	406.0	1179.5	1019.6	825.6	762.3	171%	151%	89%	88%
Propiedad	548.0	500.2	1109.6	971.0	1025.1	931.8	102%	94%	87%	86%
<b>Resto del condado</b>	1097.7	872.3	5028.9	3876.5	2518.5	1964.9	358%	344%	129%	125%
Fatalidad	0.5	0.3	17.6	11.1	1.7	1.1	3815%	3616%	288%	281%
Lesión	392.9	309.3	1860.9	1391.5	918.0	712.0	374%	350%	134%	130%
Propiedad	704.3	562.6	3150.4	2473.8	1598.8	1251.7	347%	340%	127%	122%
<b>En todo el condado</b>	2109.2	1805.2	7343.9	5891.0	4420.4	3708.4	248%	226%	110%	105%
Fatalidad	28.0	27.0	43.5	35.1	53.0	50.6	55%	30%	89%	87%
Lesión	828.8	715.3	3040.4	2411.1	1743.6	1474.3	267%	237%	110%	106%
Propiedad	1252.4	1062.9	4260.0	3444.8	2623.9	2183.5	240%	224%	110%	105%

---

## Sección 6

---

### SECCIÓN 6: CONCLUSIONES, ACTUALIZACIONES Y RECOMENDACIONES

El propósito de este proyecto es evaluar si las inversiones en el sistema de transporte en el condado de Fresno beneficia a la toda la población sin que las desventajas recaigan siempre en un mismo grupo, particularmente en aquellas personas que viven en áreas con porcentajes poblacionales más elevados de minorías, gente pobre, ancianos y personas discapacitadas. Las áreas que cumplen con estos criterios se definen como zonas de análisis de tráfico de justicia ambiental (*TAZ DE JUSTICIA AMBIENTAL*). Los análisis con modelo indican que las inversiones programadas en el transporte en el condado de Fresno dan como resultado una distribución justa de los impactos y beneficios relacionados con la accesibilidad, movilidad, rentabilidad, equidad, fiabilidad, satisfacción del consumidor y seguridad cuando se comparan las TAZ de justicia ambiental con las TAZ que no son de justicia ambiental en el condado de Fresno.

#### Actualización

Mientras el COG de Fresno y el Grupo de trabajo para la justicia ambiental concluyen el Plan de justicia ambiental del condado de Fresno, otras organizaciones han comenzado a observar las cuestiones relacionadas al transporte en las poblaciones de justicia ambiental analizadas aquí. El Departamento de Viviendas y Desarrollo Urbano de los Estados Unidos (*U.S. Department of Housing & Urban Development* o HUD), PolicyLink y la Asistencia Legal Rural de California (*California Rural Legal Assistance* o CRLA) han estado realizando trabajos relacionados con “colonias” dentro de comunidades no incorporadas en todo el condado de Fresno y el Valle de San Joaquín. De este modo, los esfuerzos por lejos se han enfocado en abordar cuestiones de justicia ambiental, específicamente la ausencia de inversiones en infraestructura dentro de estas comunidades. Esto no significa que no se puedan dar pasos para asegurar que las necesidades de transporte de las poblaciones de justicia ambiental en el condado de Fresno puedan mejorarse. Hace dos años, el condado de Fresno junto con los siete condados restantes que constituyen el Valle de San Joaquín se embarcaron en un ejercicio de planificación masiva llamado Programa del Valle de San Joaquín (*San Joaquin Valley Blueprint*). Este programa tiene como fin desarrollar una visión integral del transporte regional y el uso de la tierra del Valle de San Joaquín hasta el año 2050.

Aprobado por los votantes en noviembre de 2006, Measure C proporciona fondos para programas diseñados a mejorar los servicios de transporte hacia las poblaciones de justicia ambiental en el condado de Fresno.

Administrado por el COG de Fresno, el Programa *ADA/Seniors/Paratransit*, mediante el uso de fondos de Measure C, proporciona un subsidio para reducir el costo del servicio de taxi para las personas de 70 años de edad o mayores. Desde junio de 2008 se han designado \$427,683.07 dólares al COG de Fresno para asistir a las personas mayores del condado de Fresno. Los cupones para viaje en taxi salieron a la venta el 1 de julio de 2008 y cada usuario recibe una identificación de usuario cuando la correspondiente solicitud es aprobada. A partir del 30 de septiembre de 2008, 499 personas mayores se inscribieron en el programa de cupones para taxi. La información se hace llegar a la comunidad mediante correos masivos, artículos en periódicos, eventos

comunitarios y presentaciones a personas mayores y grupos de personas mayores. La respuesta del público al programa ha superado las expectativas.

Un segundo programa financiado por Measure C y administrado por el COG de Fresno que tuvo como meta abordar las necesidades de transporte de las poblaciones de justicia ambiental es el Programa Trabajador agrícola/Viaje compartido en auto/Viaje compartido en furgoneta (*Farmworker/Carpool/Vanpools Program*). A partir de junio de 2008, se han designado más de \$313,000 a *Farmworker Vanpools* además de los fondos transferidos del año pasado. El *Farmworker Vanpool* ofrece cupones de \$10 por semana hasta un máximo de \$40 por mes por pasajero. A partir del 30 de septiembre de 2008, 654 trabajadores agrícolas han sido aprobados para participar en el programa de transporte para trabajadores agrícolas. Lo que es interesante es que sólo 243 trabajadores agrícolas han canjeado sus cupones, lo que significa que 411 personas todavía no han utilizado el servicio para el cual han sido aprobadas. La mayoría de las solicitudes fueron otorgadas a principios del final de agosto de 2008. El personal del COG de Fresno está investigando el porqué no más gente esté utilizando su cupón para viaje en furgoneta.

Existen otras actividades interesantes relacionadas con la justicia ambiental que llevan a cabo dentro de otros COG en el Valle de San Joaquín. El Consejo de Gobiernos de Kern solicitó un subsidio al Departamento de Transporte de Justicia Ambiental (*Caltrans Environmental Justice*) y le fueron otorgados \$250,000 en nombre de la región del Octavo condado para asociarse con las comunidades de indios americanos en el Valle de San Joaquín. El propósito del proyecto es promover una mayor participación de las tribus en el programa y en el proceso de colaboración, y ayudar a que se cumpla con los nuevos requisitos de SAFETEA-LU. El COG de Fresno está participando en este subsidio con el COG de Kern, la agencia líder y está contribuyendo \$5,000 en especie.

En la primavera de 2007, la Asistencia Legal Rural de California (*California Rural Legal Assistance* o CRLA) y PolicyLink se embarcaron en el esfuerzo de un año para trabajar con residentes locales, defensores, y líderes de organizaciones con base en la comunidad a fin de descubrir nuevas estrategias para abordar los desafíos a los que se enfrentan las comunidades no incorporadas del Valle de San Joaquín. Con financiación por parte de *California Endowment* y la *James Irvine Foundation*, el 27 de noviembre de 2007 CRLA y PolicyLink lograron reunir a más de 100 partes interesadas, entre ellos, líderes residentes, investigadores sobre políticas, defensores legales, organizaciones comunitarias, representantes del gobierno local y otros, para discutir los desafíos que enfrentan las comunidades no incorporadas. El resultado de esta reunión fue obtener valiosa información sobre la composición de las comunidades no incorporadas del Valle de San Joaquín y la definición de los próximos pasos que darán las partes interesadas que asistieron a la reunión del 27 de noviembre de 2008.

## **Recomendaciones**

Todas las actividades mencionadas complementan el proceso de planificación de justicia ambiental del condado de Fresno. El grupo de tarea de justicia ambiental del COG de Fresno debe controlar estos programas como así también continuar la búsqueda de otras oportunidades de justicia ambiental que podrían proporcionar información valiosa para ser incorporada en el proceso de justicia ambiental del COG de Fresno. Una recomendación citada por un par de miembros del Grupo de trabajo para la justicia ambiental es reunir al grupo de trabajo de forma periódica para revisar y discutir las cuestiones relacionadas al transporte que son de importancia para las poblaciones con necesidad de justicia ambiental en el condado de Fresno. La

periodicidad de estas reuniones podría determinarse “según sea necesario”, por parte del la conducción del Grupo de trabajo para la justicia ambiental del COG de Fresno.

La cuestión sobre cómo manejar las poblaciones de “trabajadores agrícolas” a los fines de este estudio no pudo ser abordada para la satisfacción de todos los miembros del Grupo de trabajo para la justicia ambiental del COG de Fresno, al momento en que este plan se estaba desarrollando. Los datos acerca de los trabajadores agrícolas del condado de Fresno no se hallaban disponibles en el formato adecuado que hubiera funcionado en el momento en que se escribió el plan de justicia ambiental del COG de Fresno. Dicho esto, es la recomendación del Grupo de trabajo para la justicia ambiental del COG de Fresno que el COG de Fresno trabaje para desarrollar datos exactos sobre los trabajadores agrícolas en cuanto a su relación con la planificación del transporte en el condado de Fresno.

Desde que el plan de justicia ambiental del COG de Fresno fue escrito, varios programas y proyectos han comenzado a buscar estudiar y abordar las muchas necesidades de la población de trabajadores agrícolas en el condado de Fresno y en el Valle de San Joaquín. Un proyecto similar entre Asistencia Legal Rural de California (*California Rural Legal Assistance* o CRLA) y PolicyLink busca trabajar con miembros de la comunidad para descubrir nuevas estrategias para abordar los desafíos que enfrentan las comunidades no incorporadas del Valle de San Joaquín. El grupo de tarea de justicia ambiental del COG de Fresno recomienda que el COG de Fresno trabaje con CRLA y PolicyLink mientras se desarrollan estrategias para “colonias” dentro de las comunidades no incorporadas del condado de Fresno. La nueva información desarrollada por CRLA y PolicyLink puede incorporarse en el proceso de justicia ambiental del COG de Fresno cuando sea apropiado. El COG de Fresno puede a cambio proporcionar información y asistencia a CRLA y PolicyLink a fin de ayudarlos a obtener subsidios para financiar proyectos que puedan intentar conseguir en nombre de las “colonias” en el condado de Fresno.

En el transcurso del proceso de planificación de justicia ambiental en el condado de Fresno, ha surgido una y otra vez la pregunta acerca del transporte económico y asequible dentro del proceso de planificación del transporte del COG de Fresno. El personal del COG de Fresno llevará la cuestión acerca de agregar la representación de poblaciones de justicia ambiental al Comité Técnico de Transporte del COG de Fresno (*Fresno COG Transportation Technical Committee*). Esto dará voz a la representación de la justicia ambiental en todos los puntos de planificación del transporte que se plantean ante la Junta de Políticas del COG de Fresno (*Fresno COG Policy Board*). Los detalles específicos sobre cómo será esa representación se dejarán para que los defina el Comité Técnico de Transporte del COG de Fresno. El Grupo de trabajo para la justicia ambiental del COG de Fresno continuará buscando las formas de abordar la pregunta acerca del transporte económico y asequible dentro del proceso de planificación del transporte del COG de Fresno.

Las poblaciones desfavorecidas en el condado de Fresno padecen su parte de desafíos relacionados con la salud. Estos desafíos pueden, o no, ser consecuencia de elecciones de estilos de vida. Independientemente de eso, la obesidad tiende a plagar a las poblaciones desfavorecidas en cualquier comunidad, en cantidades desproporcionadas. Existen instituciones en el condado de Fresno que están intentando abordar estos desafíos relacionados con la salud, referidos a la obesidad entre las poblaciones desfavorecidas. Una de esas organizaciones es el Programa Regional de Prevención de la Obesidad de California Central (*Central California Regional Obesity Prevention Program* o CCROPP). CCROPP es una iniciativa de tres años para reducir las desigualdades en obesidad y diabetes en el Valle de San Joaquín. El COG de Fresno trabajará con CCROPP para coordinar esfuerzos a fin de bregar por comunidades más sanas en el condado de Fresno a través de la planificación del transporte.

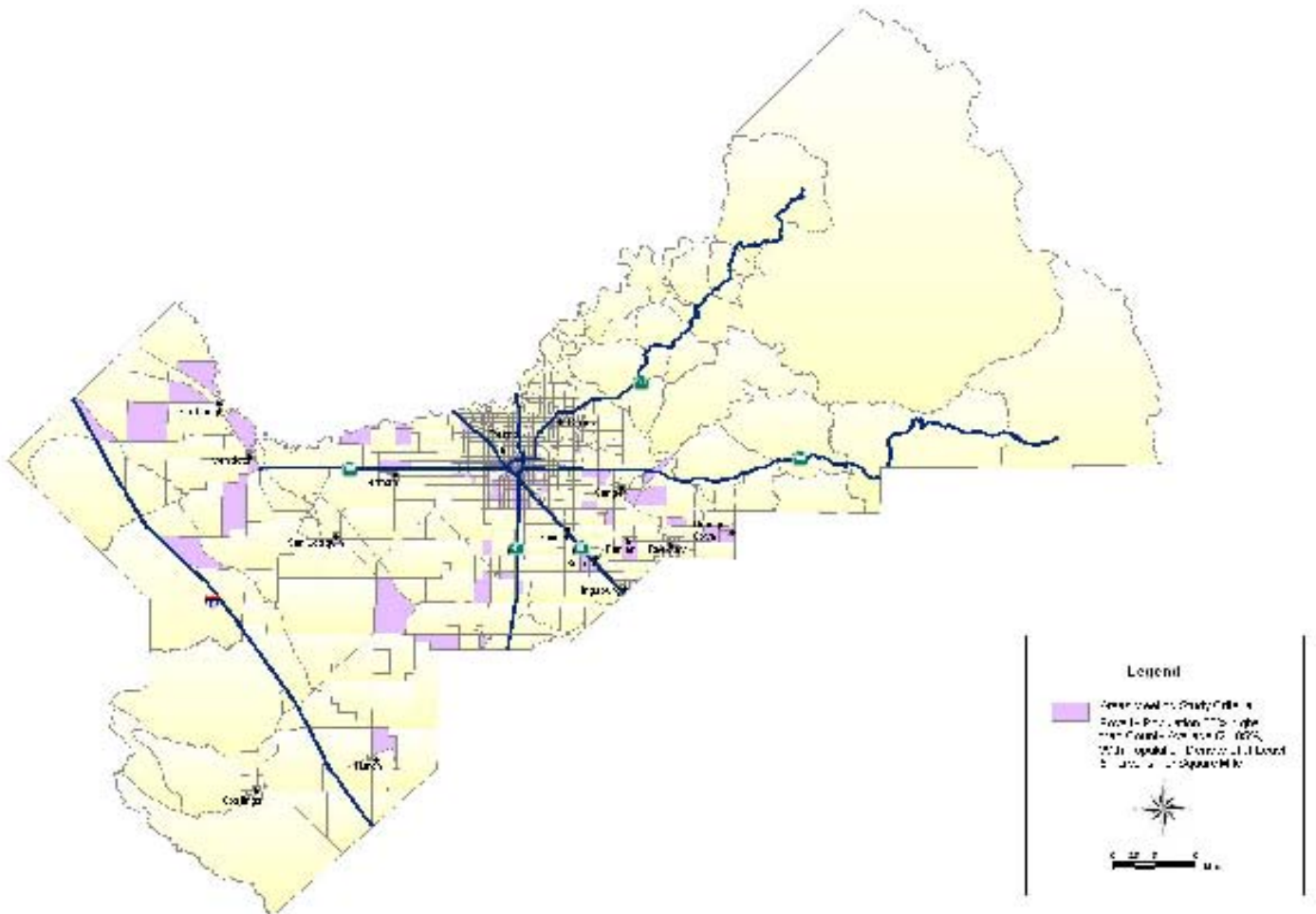
---

# Mapas de justicia ambiental

---

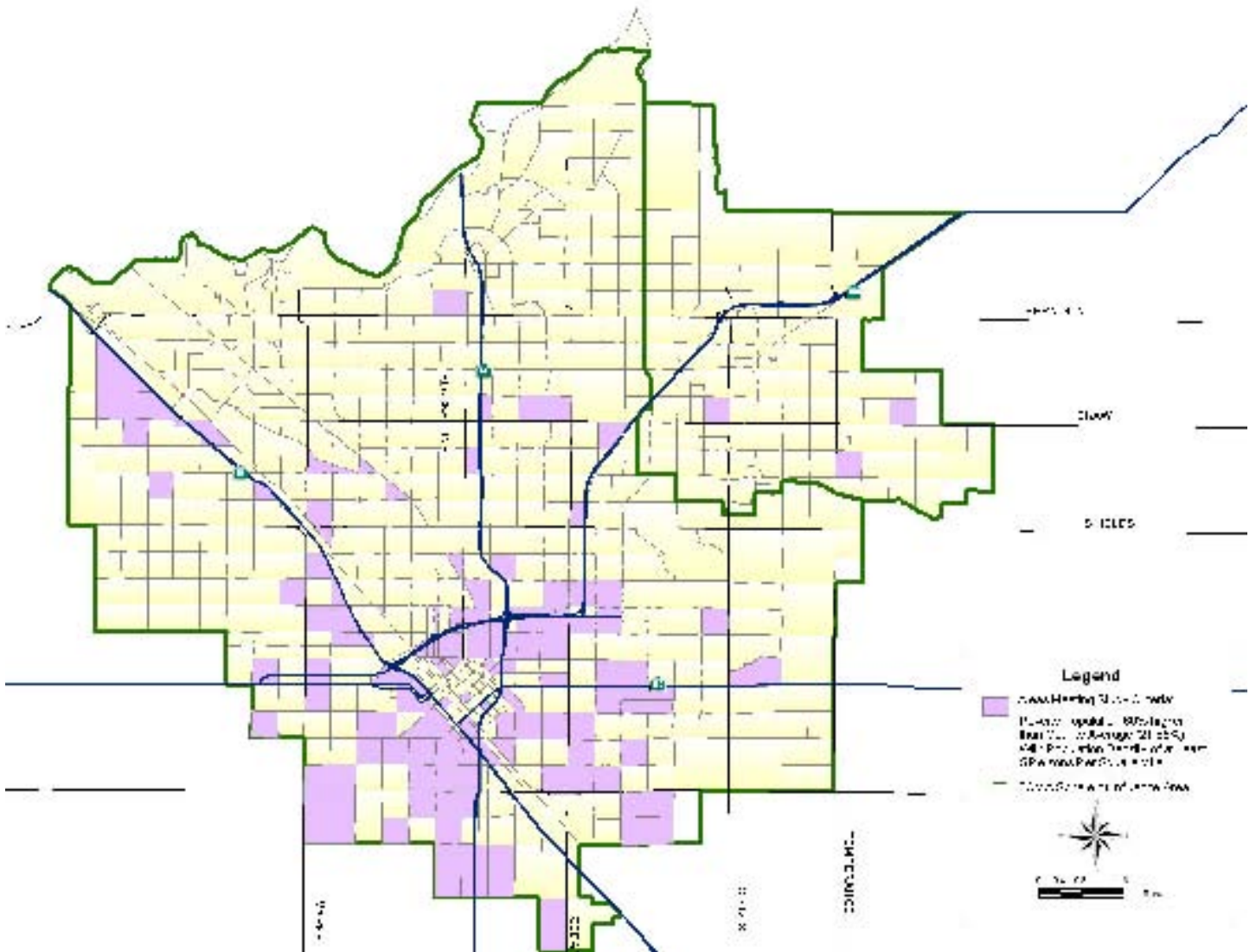
Mapa 1  
(Población en la pobreza 60% por encima del promedio del condado – Condado de Fresno)

**Fresno County Environmental Justice Population  
by Traffic Analysis Zone**  
Poverty Population 60% above County Average



Mapa 2  
(Población en la pobreza 60% por encima del promedio del condado – Fresno-Clovis Metro SOI)

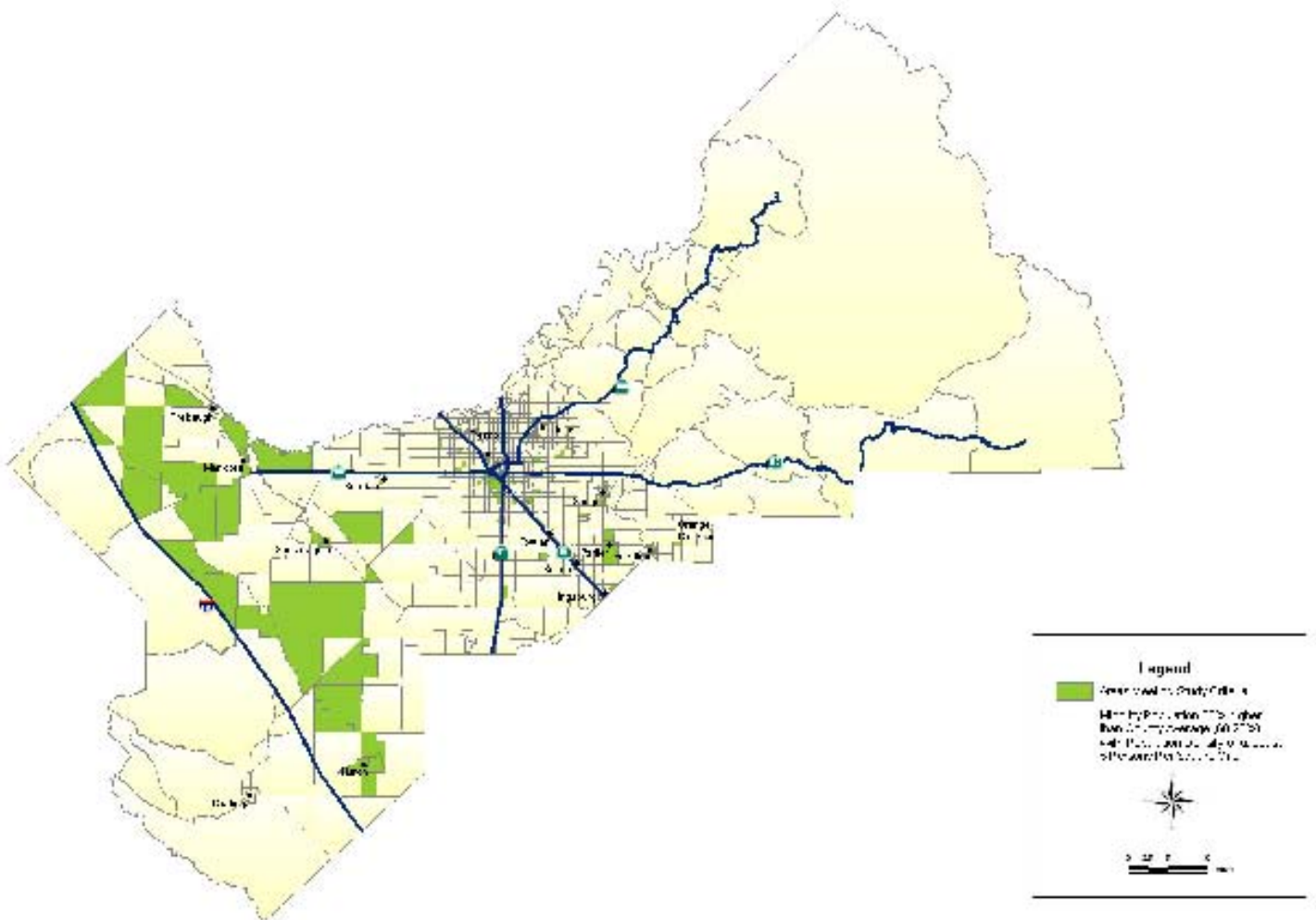
**Fresno-Clovis Metro Sphere of Influence Area  
Environmental Justice Population by Traffic Analysis Zone  
Poverty Population 60% above County Average**



Mapa 3  
(Población de minorías 60% por encima del promedio del condado – Condado de Fresno)

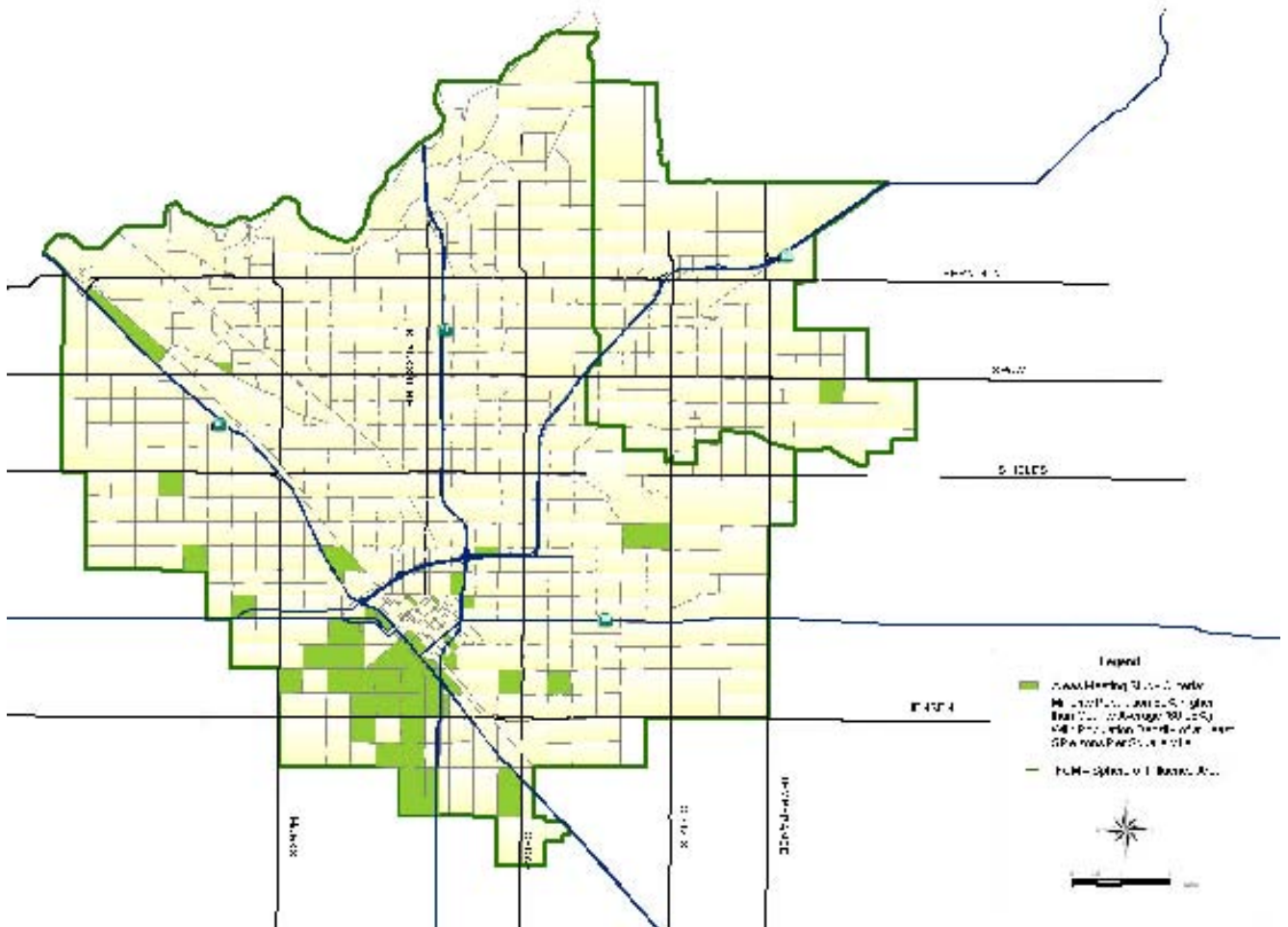
**Fresno County Environmental Justice Population  
by Traffic Analysis Zone**

**Minority Population 60% above County Average**



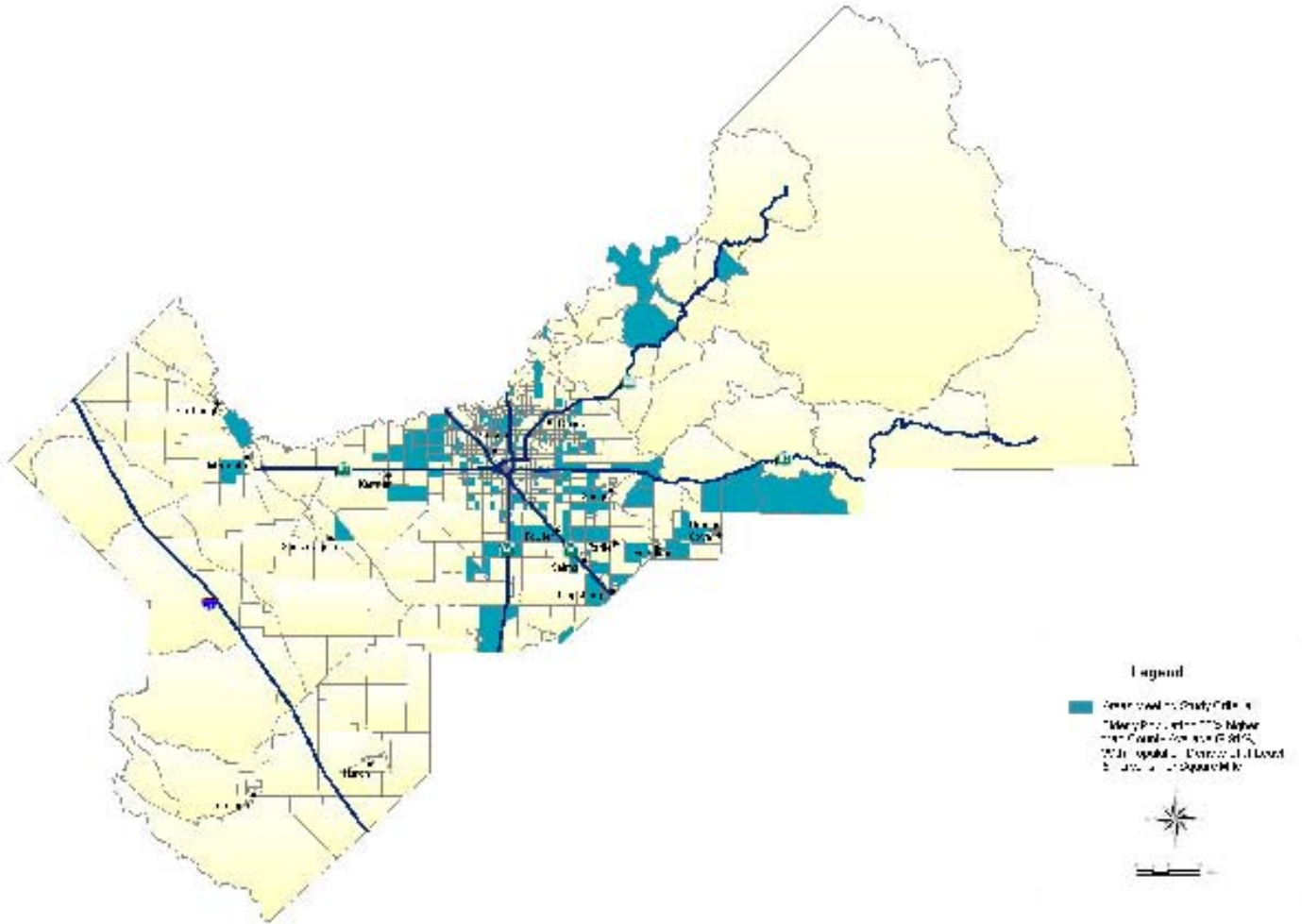
Mapa 4  
 (Población en la pobreza 60% por encima del promedio del condado – Fresno-Clovis Metro SOI)

**Fresno-Clovis Metro Sphere of Influence Area**  
**Environmental Justice Population by Traffic Analysis Zone**  
 Minority Population 60% above County Average



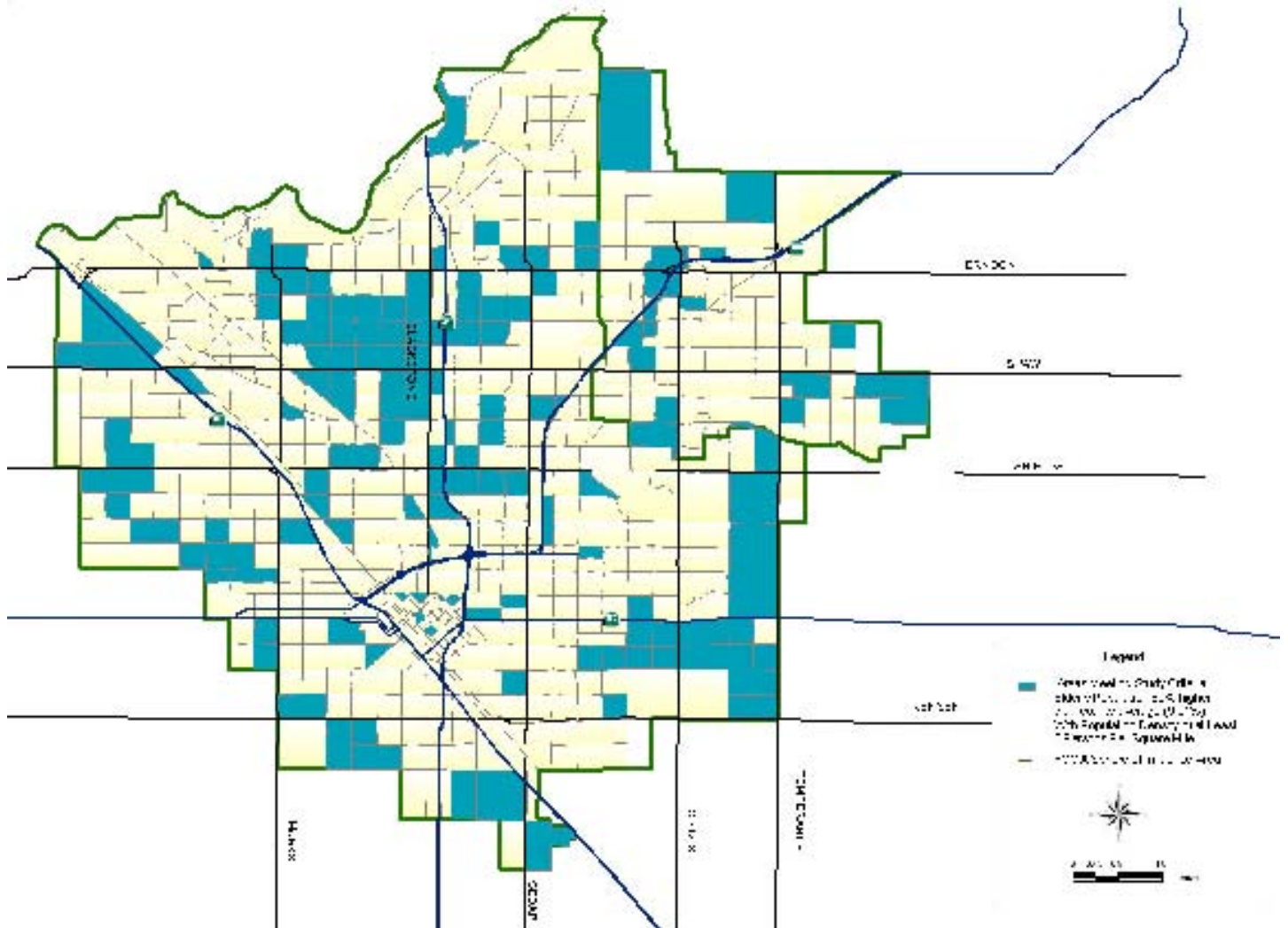
Mapa 5  
(Población anciana 60% por encima del promedio del condado – Condado de Fresno)

**Fresno County Environmental Justice Population  
by Traffic Analysis Zone**  
Elderly Population 60% above County Average



Mapa 6  
(Población anciana 60% por encima del promedio del condado – Fresno-Clovis Metro SOI)

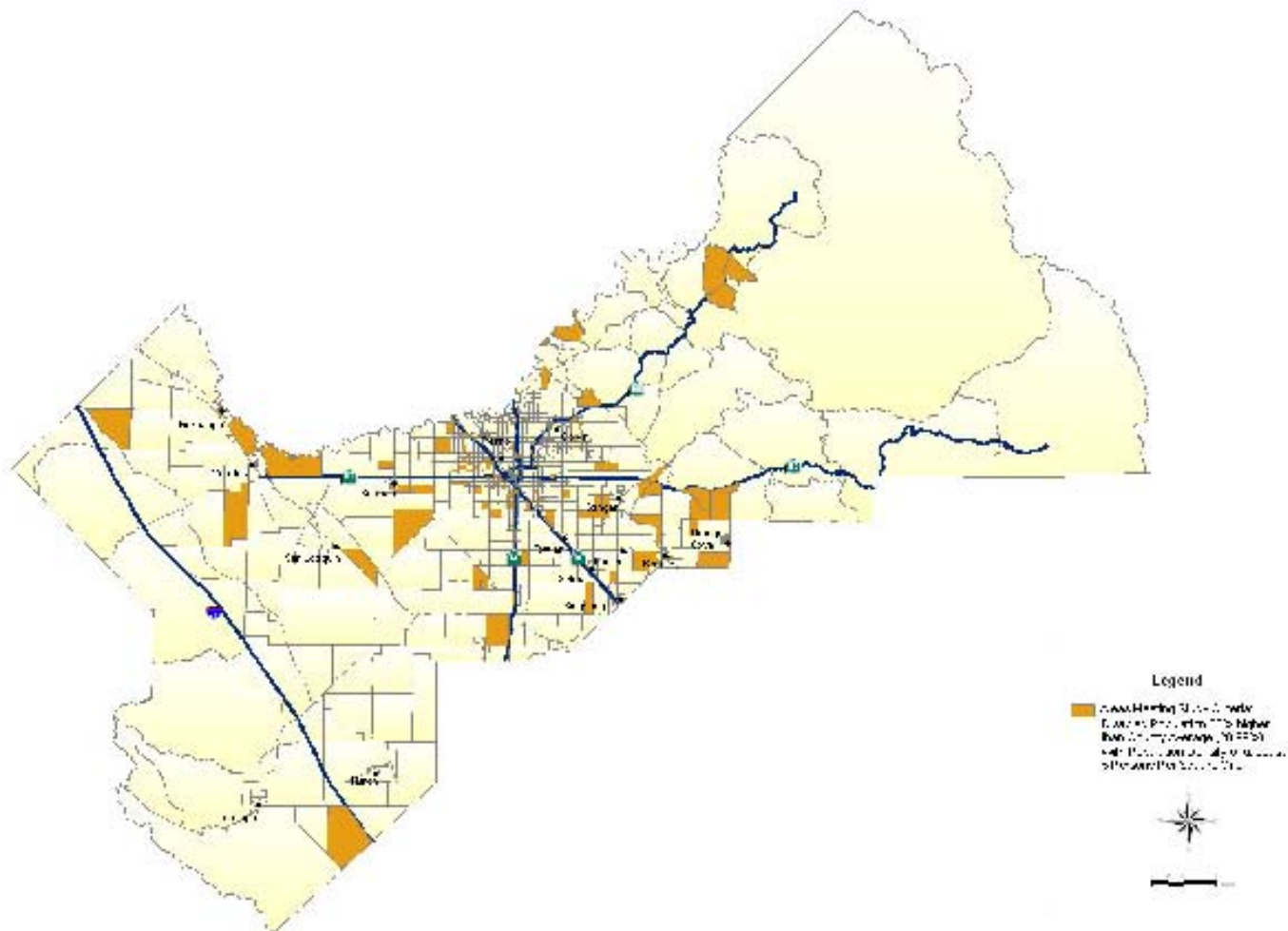
**Fresno-Clovis Metro Sphere of Influence Area  
Environmental Justice Population by Traffic Analysis Zone  
Elderly Population 60% above County Average**



Mapa 7  
(Población discapacitada 60% por encima del promedio del condado – Condado de Fresno)

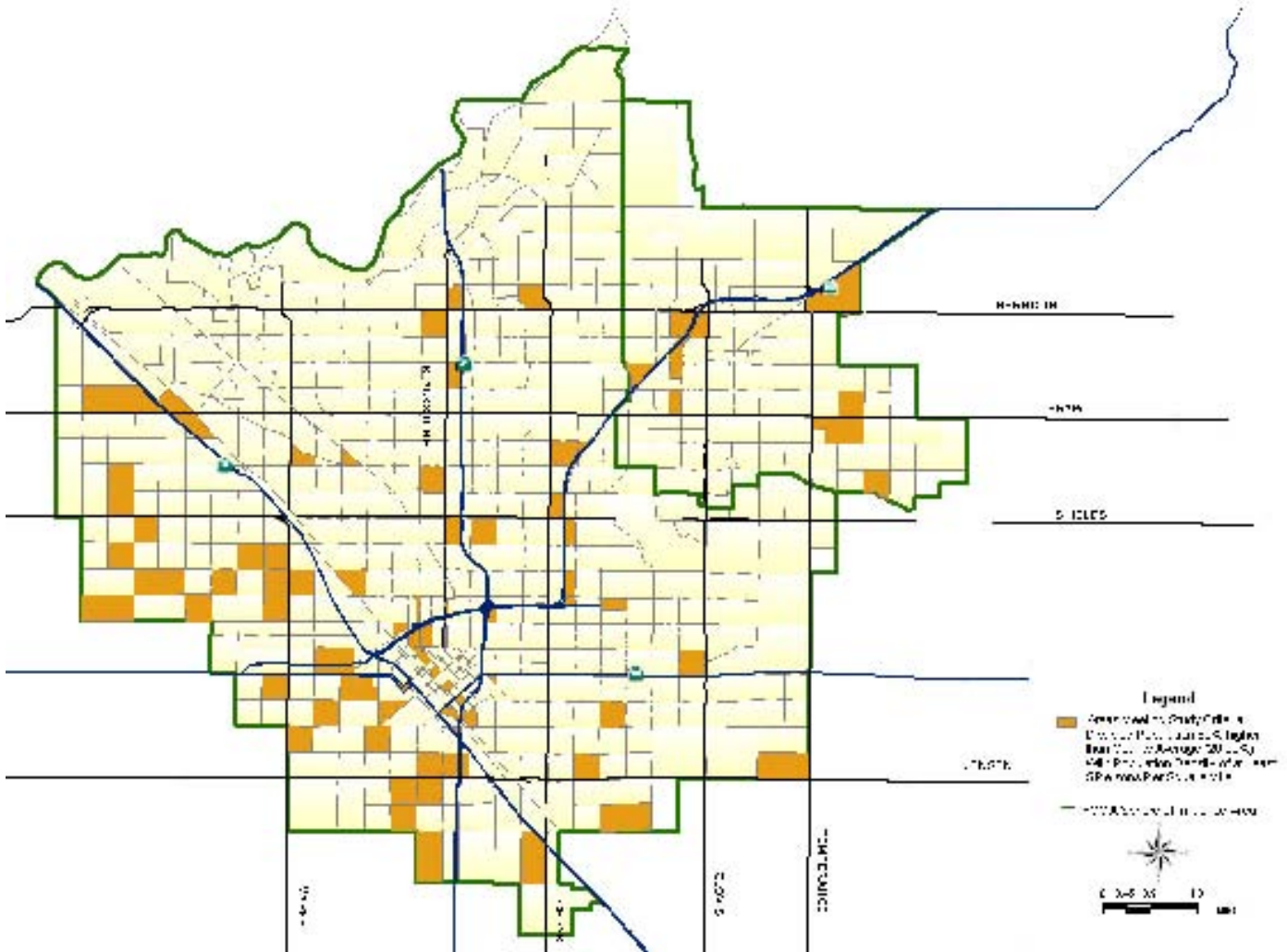
**Fresno County Environmental Justice Population  
by Traffic Analysis Zone**

**Disabled Population 60% above County Average**



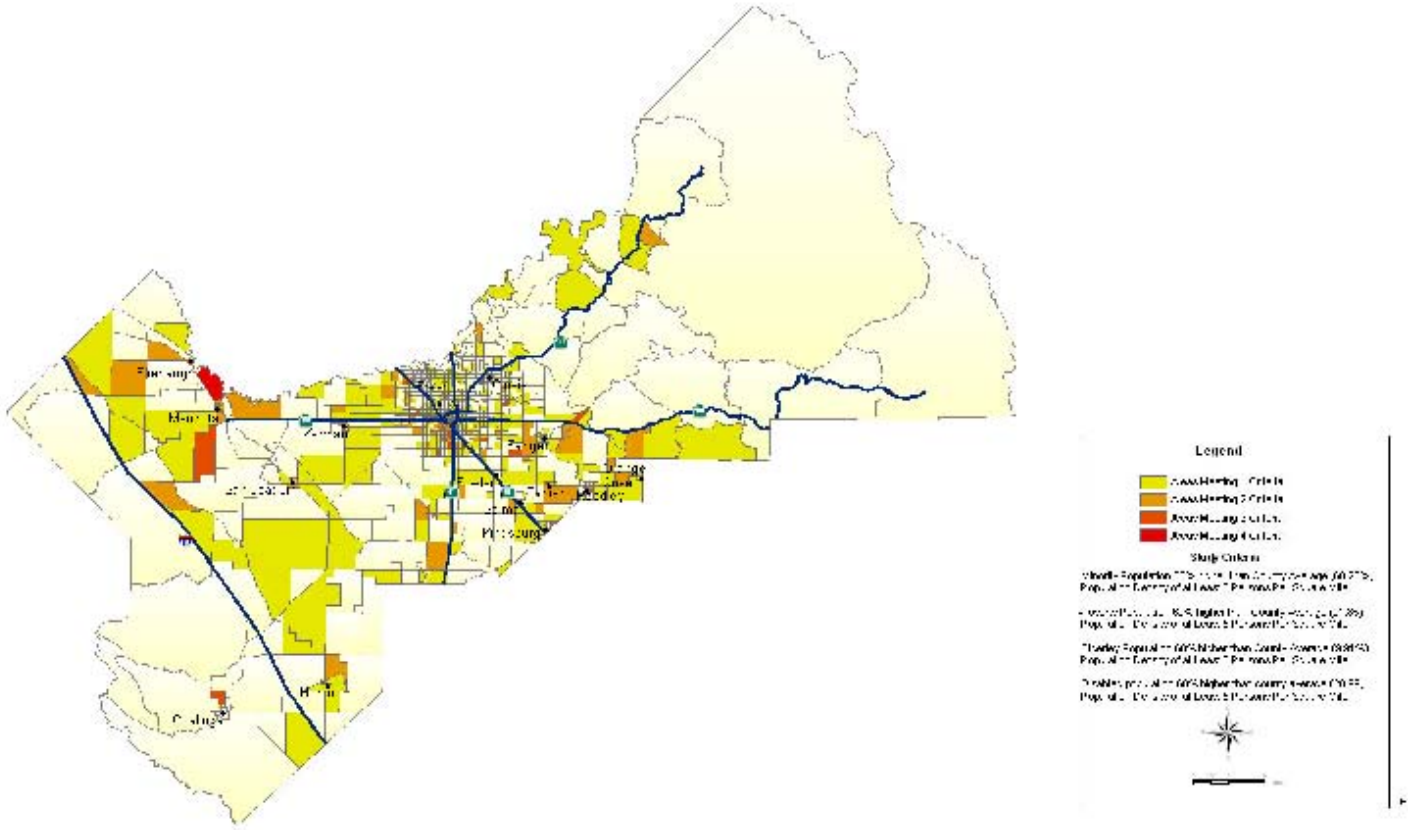
Mapa 8  
 (Población discapacitada 60% por encima del promedio del condado – Fresno-Clovis Metro SOI)

**Fresno-Clovis Metro Sphere of Influence Area  
 Environmental Justice Population by Traffic Analysis Zone  
 Disabled Population 60% above County Average**



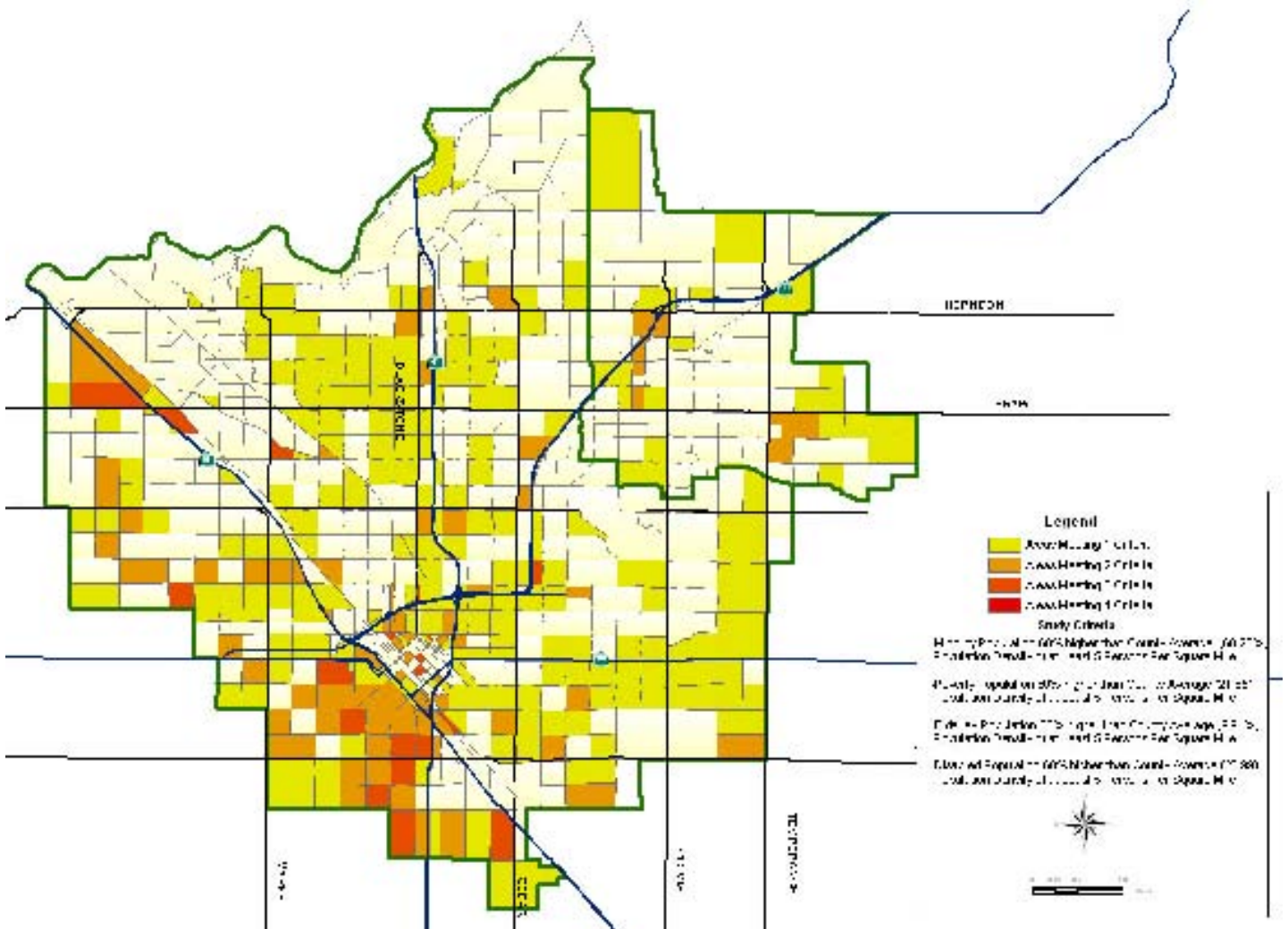
Mapa 9  
(Población de justicia ambiental del condado de Fresno, según TAZ)

Fresno County Environmental Justice Population  
by Traffic Analysis Zone



Mapa 10  
(Población de justicia ambiental de Fresno-Clovis Metro SOI, según TAZ)

**Fresno-Clovis Metro Sphere of Influence Area  
Environmental Justice Population by Traffic Analysis Zone**



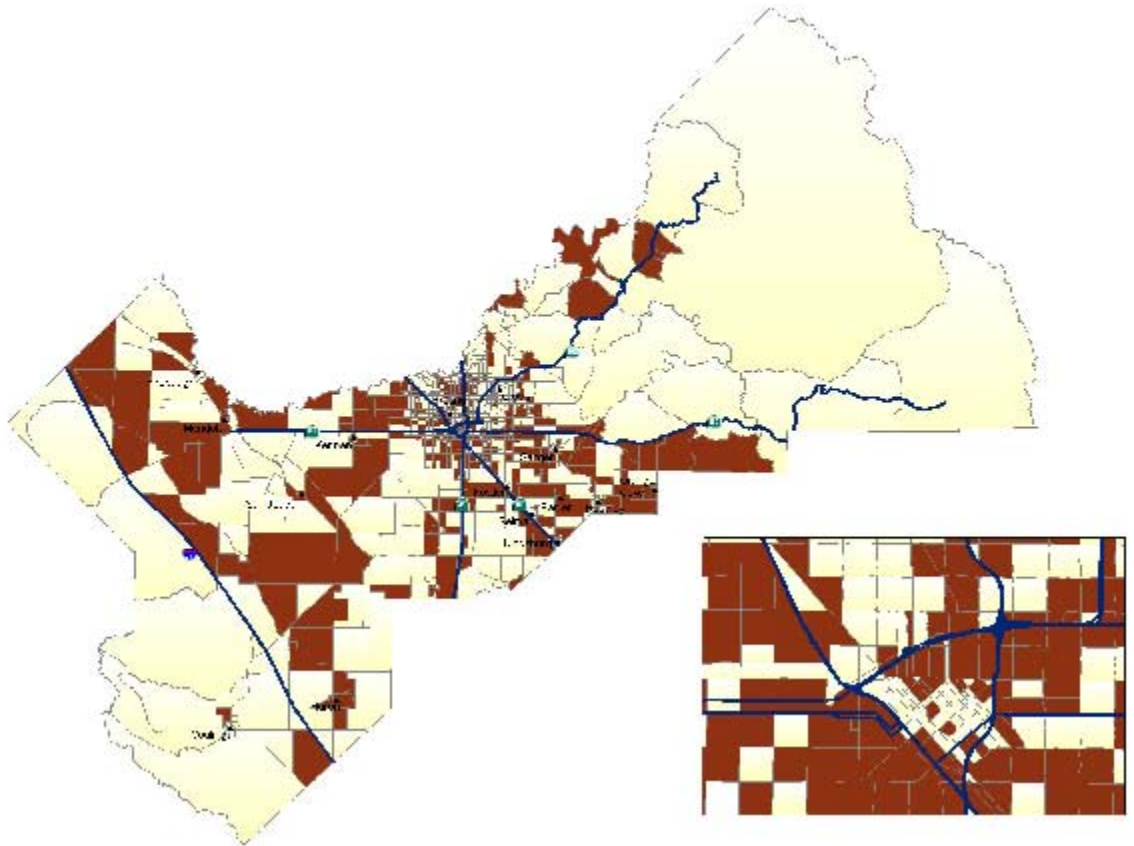
Mapa 11  
(Población de justicia ambiental del condado de Fresno, según TAZ)

**Fresno County Environmental Justice Population  
by Traffic Analysis Zone**

**Legend**

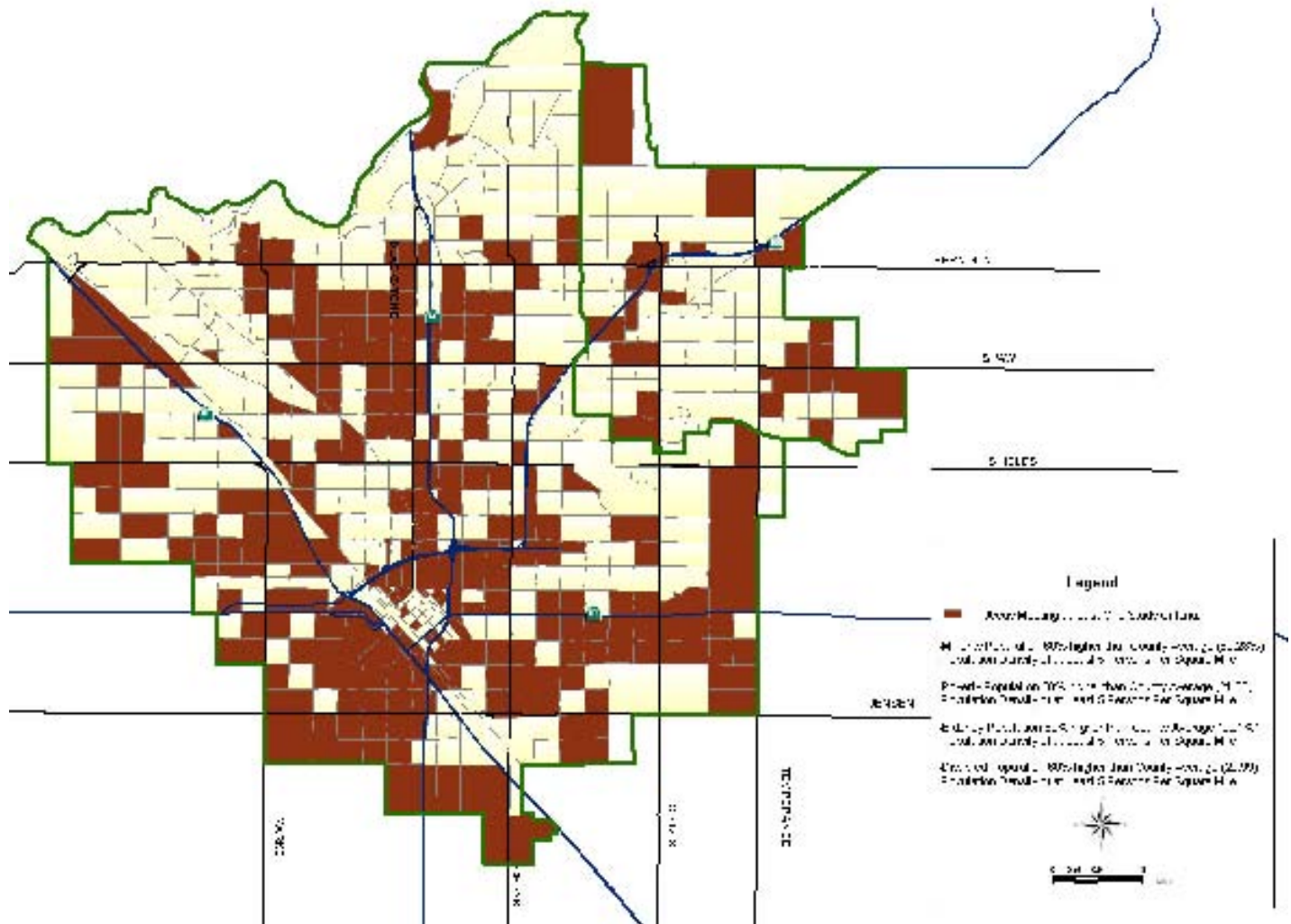
- Areas with a population of 25,000 or more
- Areas with a population of 10,000 to 24,999
- Areas with a population of 5,000 to 9,999
- Areas with a population of 1,000 to 4,999
- Areas with a population of 1,000 or less

Source: U.S. Census Bureau, 2000 Census of Population and Housing, Census 2000 Summary File 3, Table P0010001, U.S. Department of Commerce, Bureau of Economic Analysis, U.S. Census Bureau, 2002

Mapa 12  
 (Población de justicia ambiental de Fresno-Clovis Metro SOI, según TAZ)

**Fresno-Clovis Metro Sphere of Influence Area  
 Environmental Justice Population by Traffic Analysis Zone**



---

# Apéndice A

---

Lista de agencias y fuentes consultadas para determinar el número de trabajadores agrícolas en el condado de Fresno

## Organizaciones

California Rural Legal Assistance (Asistencia Legal Rural de California)  
California Department of Transportation – CALTRANS (Departamento de Transporte de California)  
California Employment Department (Departamento de Empleo de California)  
California Employment Development Department, Labor Market Information Division (Departamento de Desarrollo de Empleo de California, División de Información de Mercado Laboral)  
California Economic Opportunities Commission (Comisión de Oportunidades Económicas de California)  
California Institute of Rural Studies (Instituto de Estudios Rurales de California)  
Fresno County Department of Public Health (Departamento de Salud Pública del Condado de Fresno)  
Fresno County Department of Children’s and Family Services (Departamento de Servicios para la los Niños y la Familia del Condado de Fresno)  
Fresno County Housing Authority (Departamento de Vivienda del Condado de Fresno)  
Migrant Health Program, Bureau of Primary Health Care, Health Resources and Services Administration (Programa de Salud Migratorio, Departamento de Atención Primaria de la Salud, Administración de Fuentes y Servicios Sanitarios)  
National Farm Workers Service Center (Centro Nacional de Servicios para Trabajadores Agrícolas)  
Proteus, Inc.  
United Farm Workers (Trabajadores Agrícolas Unidos)  
University of California, Davis, Department of Agricultural and Resource Economics (Universidad de California, Davis, Departamento de Agricultura y Economía en Recursos)  
United States Census Bureau (Oficina del Censo de Estados Unidos)  
United States Bureau of Labor Statistics (Departamento de Estadísticas Laborales de Estados Unidos)  
United States Department of Housing and Urban Development (Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de Estados Unidos)  
United States Department of Agriculture, Rural Development Department (Departamento de Agricultura de Estados Unidos, Departamento de Desarrollo Rural)

## Literatura

California State Justice Plan 2001, California Legal Services Coordinating Committee, Public Interest Clearinghouse (Plan 2001 de Justicia del Estado de California, Comité de Coordinación de Servicios Legales de California, Centro de Referencia de Interés Público)

Counting the Uncountable, Immigrant and Migrant, Documented and Undocumented Farm Workers in California: Results From An Alternative Enumeration in a Mexican and Mexican-American Farm Worker Community in California and Ethnographic Evaluation of the Behavioral Causes of Undercount. (Contando lo incontable, trabajadores agrícolas documentados e indocumentados, inmigrantes e itinerantes en California: Resultados de una enumeración alternativa en una comunidad mexicana y mexicana-estadounidense de trabajadores agrícolas en California, y evaluación etnográfica de las causas conductuales del recuento inadecuado), por Victor García.

Department of Agricultural and Resource Economics, University of California, Davis, June 2000 (Departamento de Agricultura y Economía en Recursos, Universidad de California, Davis, junio de 2000)

Farm Employment, Immigration, and Poverty: A Vicious Circle?, (Empleo en el campo, inmigración y pobreza: ¿un círculo vicioso?) Philip L. Martin and J. Edward Taylor

Farm Workers: Their contributions to the California Economy, (Trabajadores agrícolas: Sus contribuciones a la economía de California), Phillip Martini y Mark Madamba, 6 de julio de 2000

SAFE: A Safety and Farm Vehicle Education Program, Reducing Farm Labor Vehicle Collisions, California Highway Patrol, 2002 (SEGURIDAD: Un Programa de educación sobre vehículos y seguridad en el campo, Reducción de las colisiones vehiculares en el trabajo agrícola, Patrulla de Autopistas de California, 2002)

---

## Apéndice B

---

Muchos miembros y agencia fueron invitados a participar en el proceso de justicia ambiental. A continuación se muestra una lista de las organizaciones que fueron invitadas a participar en el proceso de reuniones del Grupo de trabajo para la justicia ambiental.

### Lista de invitación del Grupo de trabajo para la justicia ambiental

Airport Land Use Commission (Comisión del uso de tierras cercanas a aeropuertos)	Big Sandy Rancheria of Mono Indians of CA
Building Industry Association (Asociación de la industria de la construcción)	California Data Researchers (Investigadores de datos de California)
California High-Speed Rail Authority (Departamento de vías de alta velocidad de California)	California Air Resources Board (Junta de Recursos de Aire de California)
California Highway Patrol (Patrulla de carreteras de California)	California Public Utilities Commission (Comisión de Servicios Públicos de California)
California Regional Water Quality Control board (Junta regional de control de calidad del agua de California)	CALTRANS, Distrito 6
California Trucking Association (Asociación de transporte por carretera de California)	Central Valley Ridesharing (Viaje compartido del Valle Central)
Calwa Recreation and Park District (Distrito de Parques y Recreación de Calwa)	Ciudad de Clovis
Ciudad de Coalinga	Ciudad de Firebaugh
	Ciudad de Fresno
	Ciudad de Kerman
	Ciudad de Mendota
	Ciudad de Parlier
	Ciudad de Sanger

<p>Ciudad de Fowler  Ciudad de Huron  Ciudad de Kingsburg  Ciudad de Orange Cove  Ciudad de Reedley  Ciudad de San Joaquín  Clovis Transit (Transporte público de Clovis)  Consolidated Transportation Service Agency (Agencia de Consolidada de Servicio de Transporte)  Comisión de oportunidades económicas (EOC)  Administración Federal de Transporte  Ciudadanos del área de Fresno para un transporte eficaz  Fresno Area Express (Área Express de Fresno)  Fresno Area Residents for Rail Consolidation (Residentes del Área de Fresno para la Consolidación del Ferrocarril)  Fresno Area Workforce Investment Council (Consejo de Inversión en Mano de Obra del Área de Fresno)  Fresno County/City Chamber of Commerce (Cámara de Comercio del Condado/Ciudad de Fresno)  Fresno County Community Health Department (Departamento de Salud de la Comunidad del Condado de Fresno)  Fresno County Economic Opportunities Commission (Comisión de Oportunidades Económicas del Condado de Fresno)  Fresno County Farm Bureau (Departamento Agrícola del Condado de Fresno)  Fresno County Housing Authority (Departamento Transporte del Condado de Fresno)  Fresno County Bicycle Coalition (Coalición Ciclistas del Condado de Fresno)  Fresno-Madera Area Agency on Aging (Agencia del Área de Fresno-Madera para Personas Mayores)  Fresno Work Force Investment Corporation (Corporación de Inversión en Mano de Obra de Fresno)  I-5 Business Development Corridor (Franja de Desarrollo Comercial I-5)  KFTV Channel 21 (Canal 21 KFTV)  KMPH-TV Channel 26 (Canal 26 KMPH-TV)  Latino Issues Forum (Foro de Cuestiones de Personas Latinas)  Local Agency Formation Commission (Comisión de Formación de Agencias Locales)  North Fork Rancheria  San Joaquin Valley Air Pollution Control District (Distrito de Control de la Polución del Aire del Valle de San Joaquín)  Sierra Club</p>	<p>Ciudad de Selma  Tribu de Cold Springs  COG del condado de Fresno  Federal Highway Administration (Administración Federal de Autopistas)  Five Cities Economic Development Authority (Departamento de Desarrollo Económico de Cinco Ciudades)  Fresno County Economic Development Corporation (Corporación de Desarrollo Económico del Condado de Fresno)  Fresno County Rural Transit Agency (Agencia de Tránsito Rural del Condado de Fresno)  Fresno Cycling Club (Club Ciclista de Fresno)  Metropolitan Flood Control District (Distrito de Metropolitano de Control de Inundaciones)  High-Speed Rail Authority (Departamento de Vías de Alta Velocidad)  KMPH-TV Channel 30 (Canal 30 KMPH-TV)  KGPE- TV channel 47 (Canal 47 KGPE- TV)  KSEE-TV Channel 24 (Canal 24 KSEE-TV)  League of Women Voters (Liga de Mujeres Votantes)  Federation of the Blind (Federación para No Videntes)  Picayune Rancheria  Table Mountain Rancheria Band of Indians  A Recovery Center for Chemical Dependency (Centro de Recuperación para Personas Adictas)  Alcoholism and Drug Abuse Council (Consejo para Tratamiento y Prevención de Alcoholismo y Drogadicción)  American Lung Association of Central CA (Asociación Estadounidense de Neumonología, de California Central)  American Red Cross (Cruz Roja Estadounidense)  Association for Retarded Citizens (Asociación para Ciudadanos Retrasados)  Bella Vida Group Home (Hogar Grupo Bella Vida)  Big Brothers, Big Sisters (Hermanos y hermanas mayores)  Burlington Northern Santa Fe Railroad (Ferrocarril Burlington Santa Fe Norte)  California Conservation Corps (Cuerpo de Conservación de California)  California Department of Fish and Game (Departamento de Pesca y Recreación de California)  California Detoxification Corp., Baart Clinic (Corp. de Detoxificación de California, Clínica Baart)  Cambodian Community Association (Asociación de la Comunidad Camboyana)  Central Valley Aids (Auxiliares de Valle Central)</p>
--	---

<p>1000 Friends of Fresno COG (1000 Amigos del COG de Fresno)</p> <p>Adult Protective Services (Servicios de Protección de Adultos)</p> <p>Alzheimer's Disease and RDA (Enfermedad de Alzheimer y RDA)</p> <p>American Protective Services (Servicios Estadounidenses de Protección)</p> <p>Asian Interpreting Services (Servicios de Interpretación para Personas Asiáticas)</p> <p>Balderas Elementary School (Escuela Elemental de Balderas)</p> <p>Bible Truth Ministries (Ministros de la Verdad Bíblica)</p> <p>Boys and Girls Clubs of Fresno (Clubes de niños y niñas de Fresno)</p> <p>California Armenian Home (Hogar de Armenios de California)</p> <p>Catholic Charities, Diocese of Fresno (Organizaciones Benéficas Católicas, Diócesis de Fresno)</p> <p>California Department of Rehabilitation (Departamento de Rehabilitación de California)</p> <p>CSUF (distintos departamentos)</p> <p>Central Community Church (Iglesia de la Comunidad Central)</p> <p>Central Valley Regional Center (Centro Regional del Valle Central)</p> <p>Central Valley Indian Health Center (Centro de Salud Indio del Valle Central)</p> <p>Children of Family Services (Niños de <i>Family Services</i>)</p> <p>Civil Air Patrol (Patrulla Civil Aérea)</p> <p>Clovis Unified School District (Distrito Escolar Unificado de Clovis)</p> <p>Coalinga-Huron Recreation and Parks (Recreación y Parques de Coalinga-Huron)</p> <p>Community Food Bank (Banco Comunitario de Alimentos)</p> <p>Deaf and Hard of Hearing Service (Servicio para Sordos e Hipoacúsicos)</p> <p>East Fresno Baptist Church (Iglesia Bautista del Este de Fresno)</p> <p>Employment Development Department (Departamento de Desarrollo de Empleos)</p> <p>Evangelicals for Social Action/LOVE, Inc. (Evangelistas para Acción Social/AMOR, Inc.)</p> <p>Family Communications Center (Centro de Comunicaciones Familiares)</p> <p>Firebaugh Community Health Center (Centro de Salud de la Comunidad de Firebaugh)</p> <p>Fresno Air National Guard (Guardia Nacional Aérea de Fresno)</p> <p>Fresno Bee</p> <p>Fresno County Adult Protective Services</p>	<p>Center for Independent Living (Centro para Vida Independiente)</p> <p>Centro La Familia</p> <p>Children's Services Network (Red de Servicios para Niños)</p> <p>Clovis Chamber of Commerce (Cámara de Comercio de Clovis)</p> <p>Coalinga Senior Center (Centro de Jubilados de Coalinga)</p> <p>Coalition for Community Trails (Coalición de Senderos Comunitarios)</p> <p>Comprehensive Youth Services (Servicios Integrales para Jóvenes)</p> <p>Delano Terrace Elderly Housing (Hogar de Ancianos Delano Terrace)</p> <p>Easter Seal Society of Southern California (Sociedad 'Easter Seal' del Sur de California)</p> <p>EOC Local Conservation Corps (Cuerpo de Conservación Local de EOC)</p> <p>Exceptional Parents Unlimited (Padre Excepcionales Ilimitados)</p> <p>Fowler Chamber of Commerce (Cámara de Comercio de Fowler)</p> <p>Frente Indigenia Oaxaqueno Binacional</p> <p>Fresno Association of Realtors (Asociación de Agentes Inmobiliarios de Fresno)</p> <p>Fresno County Adult Services (Servicios para Adultos del Condado de Fresno)</p> <p>Fresno County Fire Protection District (Distrito de Protección contra Incendios del Condado de Fresno)</p> <p>Fresno County Sherriff's Office (Oficina del Sheriff del Condado de Fresno)</p> <p>Fresno Food Bank (Banco de Alimentos de Fresno)</p> <p>Fresno Neighborhood Alliance (Alianza de Vecindarios de Fresno)</p> <p>Fresno Police Department (Departamento de Policía de Fresno)</p> <p>Fresno Unified School District (Distrito Escolar Unificado de Fresno)</p> <p>Friant Area Association (Asociación del Área de Friant)</p> <p>Glen Agnes Center, Senior Nutrition (Centro Glen Agnes, Nutrición de Personas Mayores)</p> <p>Golden Valley Girl Scouts (Niñas Exploradoras de Valle Dorado)</p> <p>Habitat for Humanity (Hábitat para la Humanidad)</p> <p>Highway City Thrift Center (Centro de Venta de Artículos de Segunda Mano de la Ciudad de Highway)</p> <p>Hmong-American Advisory (Asesoría de Estadounidenses Hmong)</p> <p>Holiday Gardens Retirement (Retiro Holiday)</p>
--	--

<p>(Servicios de Protección de Adultos del Condado de Fresno)  Fresno County Hispanic Commission on Alcohol (Comisión Hispana del Condado de Fresno contra el Alcoholismo)  Fresno County Info. &amp; Referral Network (Información y Red de Referencia del Condado de Fresno)  Fresno County Office of Education (Oficina de Educación del Condado de Fresno)  Fresno Fire Department (Cuerpo de Bomberos de Fresno)  Fresno Metro Ministry (Ministerio Metropolitano de Fresno)  Fresno Pacific University  Fresno Rescue Mission (Misión de Rescate de Fresno)  Fresno West Economic Development Corporation (Corporación de Desarrollo Económico del Oeste de Fresno)  Friendship Center for the Blind (Centro de la Amistad para los No Videntes)  F.X. Singleton Emergency Food (Alimentos de Emergencia F.X. Singleton)  Governor's Office of Emergency Services (Servicios de Urgencia de la Oficina del Gobernador)  Highway City Foundation (Fundación Autopistas de la Ciudad)  Hinton Center (Centro Hinton)  Hmong American Women Associates (Mujeres Estadounidenses Hmong Asociadas)  Hospice of Fresno, CA (Hospicio de Fresno, CA)  Hy-Pana Convalescent Hospital (Hospital de Convalecencia Hy-Pana)  Interdenominational Refugee Ministries (Ministros de de Refugiados Interdenominacionales)  Kingsburg Office of Emergency Services (Oficina de Servicios de Urgencia de Kingsburg)  Laidlaw Transit (Transporte público de Laidlaw)  Lao Family Community (Comunidad Familiar de Laos)  Las Casitas Village Sr. Nutrition (Villa Las Casitas Sr. Nutrición)  Med Stat Medical Services (Servicios Médicos Med Stat)  Mosqueda Center, Senior Nutrition (Centro Mosqueda, Nutrición de personas mayores)  Nekkei Service Center, Senior Nutrition (Centro de Servicios Nekkei, Nutrición de personas mayores)</p>	<p>Gardens)  Housing Authority (Departamento de Vivienda)  I-5 Social Services Corporation, Inc. (Corporación de Servicios Sociales I-5, Inc.)  Kerman Senior Center (Centro de Jubilados de Kerman)  Kingsburg Senior Center (Centro de Jubilados de Kingsburg)  Lao Buddhist Temple (Templo Budista Lao)  Lao Veterans of America (Veteranos Laosianos de Estados Unidos)  Malaga Community Center (Centro Comunitario Malaga)  Mennonite Disaster Services (Servicios de Socorro Menonitas)  New United Way (Nuevo <i>United Way</i>)  North-Central Fire Department (Cuerpo de Bomberos Norte-Central)  Opportunities Plus (Oportunidades <i>Plus</i>)  People First (Primero la Gente)  Proteus  Reedley Senior Services (Servicios para Jubilados de Reedley)  Salvation Army (Ejército de Salvación)  San Joaquin River Parkway Trust (Fundación para la Conservación del Río y Parque San Joaquín)  Selma Senior Center (Centro de Jubilados de Selma)  Senior Compassion Program (Programa de <i>Senior Compassion</i>)  Sierra National Forest (Bosque Nacional Sierra)  Sierra Tribal Consortium, Turtle Lodge (Consortio Tribal Sierra, Refugio de Tortugas)  SPCA  Ted C. Willis Center, Blind Handicapped (Centro Ted C. Willis, Discapacitado Visual)  The Senior Guidebook (Guía para Jubilados)  United Hmong Federation (Federación Unida Hmong)  USDA Forest Service (Servicio Forestal del USDA)  Valley Caregivers Resource Center (Centro de Recursos para Cuidadores del Valle)  Volunteer Bureau (Departamento de Voluntarios)  Winners on Wheels (Ganadores sobre Ruedas)  World Relief Refugee Services (Servicios de ayuda para Refugiados de todo el Mundo)  Young Women's Christian Association (Asociación Cristiana de Jóvenes)</p>
---	--

<p>Older Adult Social Services (Servicios Sociales de Adultos Mayores)  Parlier Senior Services (Servicios para Jubilados de Parlier)  Poverello House (Casa Poverello)  Reedley Chamber of Commerce (Cámara de Comercio de Reedley)  Romain Center (Centro Romain)  San Joaquin River Conservancy (Conservación del Río San Joaquín)  San Joaquin Senior Center (Centro de Jubilados de San Joaquín)  Senior Citizen's Village (Villa de Jubilados)  SER-Jobs for Progress, Inc. (SER-Empleos para el Progreso, Inc.)  Sierra Oaks Senior Center (Centro de Jubilados de Sierra Oaks)  Southern Baptist Convention (Convención Bautista del Sur)  State Center Community College District (Distrito de la Universidades Comunitarias <i>State Center</i>)  Ted C. Willis Center, Senior Nutrition (Centro Ted C. Willis, Nutrición de personas mayores)  United Cerebral Palsy of Central CA (Fundación para a Parálisis Cerebral de California Central)  United Way of Fresno Co. (<i>United Way</i> del condado de Fresno)  Valley Advocacy &amp; Communications Center (Centro de de Apoyo y Comunicaciones del Valle)  Victory Christian Fellowship (Confraternidad Victoria Cristiana)  WAVE Program (Programa WAVE)  Woodward Park Mobile Homeowner's Association (Asociación de Propietarios de Viviendas Móviles del Parque Woodward)  Young Men's Christian Association (Asociación Cristiana de Jóvenes)</p>	
---	--

**Lista del Proyecto de alcance comunitario para el transporte de Odyssey**

- American Lung Association (Asociación Estadounidense de Neumonología)
- Bus Riders Union (Gremio de Conductores de Autobuses)
- California Department of Rehabilitation (Departamento de Rehabilitación de California)
- Center on Race, Poverty and the Environment (Centro sobre Raza, Pobreza y el Medioambiente)
- Central Ca Legal Services (Servicios Legales de California Central)
- Chicano Youth Center (Centro Chicano de Jóvenes)
- County of Fresno/Probation Education & Employment Program (Condado de Fresno/Programa de Prueba de Educación y Empleo)
- Economic Development Department, City of Fresno (Departamento de Desarrollo Económico, Ciudad de Fresno)
- El Dorado Housing Association (Asociación de Vivienda El Dorado)

CSU Fresno County Green Family (Familia Ecológica del Condado de Fresno CSU)  
 Fresno Area Congregations Together (Congregaciones del Área de Fresno Unidas)  
 Fresno Area Hispanic Chamber of Commerce (Cámara de Comercio Hispana del Área de Fresno)  
 Fresno Barrios Unidos  
 Fresno Center for New Americans (Centro de Fresno para Nuevos Estadounidenses)  
 Fresno County Department of Social Services (Departamento de Servicios Sociales del Condado de Fresno)  
 Fresno County Transportation and Land-Use Coalition (Coalición para el Transporte y Uso de la Tierra del Condado de Fresno)  
 Fresno Regional Foundation (Fundación Regional de Fresno)  
 Fresno West Coalition for Economic Development (Coalición para el Desarrollo Económico del Oeste de Fresno)  
 Goodwill Industries of San Joaquin Valley, Inc (Industrias de Benevolencia del Valle de San Joaquín, Inc.)  
 House of Hope for Youth, Inc. (Casa de Esperanza para Jóvenes, Inc.)  
 Khmer Society (Sociedad Khmer)  
 Huntington Boulevard Historical Homeowners Association (Asociación de Propietarios de Viviendas Históricas del Boulevard Huntington)  
 Leadership Fresno (Fresno Liderazgo)  
 Legal Aid for Seniors (Asistencia Legal para Jubilados)  
 Lowell/Jefferson Neighborhood Association (Asociación de Vecindarios Lowell/Jefferson)  
 Medical Alliance for Healthy Air of Fresno (Alianza Médica por el Aire Saludable de Fresno)  
 Mexican American Political Association- Fresno Chapter (Asociación Política Mexicana Estadounidense – División de Fresno)  
 Pinedale C.A.R.E.S.  
 Radio Bilingüe  
 Retired and Senior Volunteer Program (Programa Voluntario para Jubilados y Personas Mayores)  
 Rural Youth Centers Council of Fresno County (Consejo de Centros Rurales para Jóvenes del Condado de Fresno)  
 SEIU Local 250 Health Care Workers Union (Sindicato de Trabajadores de la Atención Médica SEIU Local 250)  
 Senior Companion Program (Programa de Acompañamiento para Personas Mayores)  
 Sequoia Community Health Foundation (Fundación de Salud Comunitaria de Sequoia)  
 Southeast Asian Labor Services (Servicios Laborales para Asiáticos del Sur)  
 State of California Employment Dev. Dept. (Departamento de Desarrollo de Empleos del Estado de California)  
 Stone Soup (Olla popular)

---

# Apéndice C

---

Lista de acrónimos utilizados en el plan de justicia ambiental del condado de Fresno

COG: Council of Governments (Consejo de Gobiernos)

CRLA: California Rural Legal Assistance (Asistencia Legal Rural de California)

EJ: Environmental Justice (Justicia ambiental)

EJ TAZ: Environmental Justice Traffic Analysis Zone (Zona de análisis de tráfico de justicia ambiental)

DOT: Department of Transportation (Departamento de Transporte)

FHWA: Federal Highways Administration (Administración Federal de Autopistas)

GIS: Geographical Information System (Sistema de Información Geográfica)

HUD: United States Department of Housing and Urban Development (Departamento de Vivienda y Desarrollo Urbano de Estados Unidos)

LOS: Level of Service (Nivel de Servicio)

MPO: Metropolitan Planning Organization (Organización de Planificación Metropolitana)

NEPA: National Environmental Policy Act of 1969 (Ley Nacional de Política Ambiental de 1969)

PMT: Passenger Miles Travelled (Millas por Pasajero Viajadas)

RTP: Regional Transportation Plan (Plan de Transporte Regional)

SAFETEA-LU: Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users (SAFETEA-LU: Ley de Equidad del Transporte Seguro, Responsable, Flexible y Eficiente: Un legado para los usuarios)

SOI: Sphere of Influence (Esfera de influencia)

TAZ: Traffic Analysis Zone (Zona de análisis de tráfico)

VMT: Vehicle Miles Travelled (Millas viajadas por vehículo)

---

# Apéndice D

---

Comentarios recibidos durante la revisión pública del plan de justicia ambiental del condado de Fresno. Nuestra respuesta a los comentarios recibidos se señala en letra cursiva.

- Debe hacerse referencia a la Guía de escritorio Caltrans sobre justicia ambiental en la planificación e inversiones en transporte fechadas enero 2003. Puede accederse al documento en el sitio web:

[http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/offices/opar/ejandttitlevi\\_files/EJDeskGuidejan03.pdf](http://www.dot.ca.gov/hq/tpp/offices/opar/ejandttitlevi_files/EJDeskGuidejan03.pdf)

*Comentario anotado en referencia al documento citado arriba hecho en el cuerpo del plan de justicia ambiental del condado de Fresno.*

- El borrador del plan de justicia ambiental necesita definir el papel del grupo de trabajo. Una de las responsabilidades debe ser definir y priorizar cuestiones de preocupación. El grupo de trabajo debe también proporcionar orientación y dirección al COG de Fresno sobre cómo abordar estas cuestiones de preocupación tales como ayudar a definir el papel del Grupo de trabajo para la justicia ambiental en el proceso de planificación de programas.

*Comentario anotado con sugerencia agregada al plan de justicia ambiental del condado de Fresno.*

- Página 9, Concentraciones de poblaciones: La última oración en la sección sobre personas de raza distinta a la blanca: debe leerse, “El criterio para el plan de justicia ambiental fue que las TAZ con un porcentaje de minorías o población ‘no blanca’ de 60% superior al porcentaje del condado, específicamente afroamericanos, latinos, asiáticos y asiáticos del sudeste, isleños del Pacífico e indios americanos”.

*Comentario anotado con la sugerencia agregada al plan de justicia ambiental del condado de Fresno.*

- Página 10, Trabajadores agrícolas itinerantes: El término “itinerante” debe eliminarse de esta sección al hacer referencia a los trabajadores agrícolas en un aspecto general o más amplio en vez de limitar la discusión a sólo los “trabajadores agrícolas itinerantes”.

*Comentario anotado, con la sugerencia incorporada al plan de justicia ambiental del condado de Fresno.*

- Página 10, Trabajadores agrícolas itinerantes, tercer párrafo: Este párrafo aborda la conclusión del Grupo de trabajo para la justicia ambiental que

indica que clasifica a los trabajadores agrícolas como una quinta “población desfavorecida” no fue posible. Debe quedar claro que el COG de Fresno tomó la decisión y no el Grupo de trabajo para la justicia ambiental. Este párrafo debe ser revisado ya que el Grupo de trabajo para la justicia ambiental no estuvo de acuerdo con esta decisión. El subsidio de Caltrans para la justicia ambiental debe ser considerado para un estudio que trate la ausencia de datos exactos sobre los trabajadores agrícolas en el condado de Fresno.

*Comentario anotado con la sugerencia incorporada en el Grupo de trabajo para la justicia ambiental del condado de Fresno. El personal del COG de Fresno pasó varios meses buscando una forma adecuada de crear datos sobre trabajadores agrícolas itinerantes en el formato de TAZ. Junto a las mismas líneas, el COG de Fresno buscó maneras de definir una manera de integrar datos recopilados de TAZ de trabajadores agrícolas itinerantes en los datos de TAZ proporcionados por la Oficina del Censo de EE. UU. para minorías, poblaciones de bajos ingresos, ancianos, discapacitados y poblaciones desfavorecidas del condado de Fresno. Luego de una exhaustiva revisión, el personal del COG de Fresno determinó que los datos recopilados no podían integrarse con los datos calculados proporcionados por la Oficina del Censo de EE. UU. sin sacrificar inmensamente la integridad del estudio/plan. Esto obviamente suponiendo que esos datos pudieran incluso recopilarse para trabajadores agrícolas por TAZ.*

- Página 10, Trabajadores agrícolas itinerantes, último párrafo: El monto total para el transporte de trabajadores agrícolas financiado por Measure C es aproximadamente \$500,000 por año en vez de \$1,000,000. La mitad de los fondos anuales se destina a los viajes en furgoneta compartidos (*vanpools*).

*Comentario anotado, con la corrección ya realizada en el Plan de justicia ambiental del condado de Fresno.*

- El Departamento de Viviendas y Desarrollo Urbano de los Estados Unidos (*U.S. Department of Housing & Urban Development* o HUD), PolicyLink y la Asistencia Legal Rural de California (*California Rural Legal Assistance* o CRLA) han estado realizando trabajos relacionados con “colonias” dentro de comunidades no incorporadas a lo largo del Valle de San Joaquín. Los esfuerzos se han enfocado en abordar cuestiones de justicia ambiental, específicamente la ausencia de inversiones en infraestructura dentro de estas comunidades. Uno de los documentos recopilados por PolicyLink y CRLA es “Comunidades no incorporadas en el Valle de San Joaquín (*Unincorporated Communities in the San Joaquin Valley*): Una convocatoria a los líderes residentes, investigadores, defensores legales, organizaciones comunitarias, filántropos y representantes del gobierno local” (*A Convening of Resident Leaders, Researchers, Legal Advocates, Community Organizations, Philanthropy, and Local Government Representatives*), abril de 2008, que sirve como resumen de la primera reunión de colonias en noviembre de 2007. Hay también otro documento que fue preparado antes del evento del 7 de noviembre de 2007. El trabajo para desarrollar el Plan de justicia ambiental

debe revisar este documento y las discusiones deben realizarse con PolicyLink y CRLA antes de finalizar el informe.

*Comentario anotado. El personal del COG de Fresno revisará esta sugerencia antes de finalizar el Plan de justicia ambiental del condado de Fresno.*

- La pregunta sobre transporte económico y asequible es una cuestión que ha surgido en los esfuerzos de la asociación del Gobernador para el Valle de San Joaquín, el Plano Regional del Valle de San Joaquín y discusiones previas del Grupo de trabajo para la justicia ambiental del COG del condado de Fresno. El Plan de justicia ambiental necesita abordar la pregunta sobre el transporte económico y asequible.

*Comentario anotado. El personal del COG de Fresno revisará esta sugerencia antes de finalizar el Plan de justicia ambiental del condado de Fresno.*

- El plan de justicia ambiental necesita una sección sobre recomendaciones. Esta sección podría incluir recomendaciones tales como las que se citan a continuación.

El Grupo de trabajo para la justicia ambiental necesita reunirse periódicamente como una forma para que el COG de Fresno reciba continuamente aportes acerca de cuestiones de importancia para las comunidades de justicia ambiental. Una recomendación puede ser que el Grupo de trabajo para la justicia ambiental se reúna trimestralmente para recibir aportes y ofrecer soluciones.

El COG de Fresno necesita proporcionar datos exactos sobre trabajadores agrícolas que viven en el condado de Fresno. Los subsidios para justicia ambiental de Caltrans deben considerarse como una manera de financiar el estudio para abordar la ausencia de datos exactos.

*Comentarios indicados con una sección creada llamada “Recomendaciones” al Plan de justicia ambiental del condado de Fresno.*

### Sección 1: Introducción y antecedentes, Introducción, página 3

- Se declara que el COG de Fresno “dio pasos importantes para publicitar sus esfuerzos e involucrar al público”. Sírvase brindar explicar con más detalle qué pasos y esfuerzos se realizaron para involucrar a la comunidad. ¿Cómo se define a la comunidad en este caso?

*Los comentarios anotados con más explicación se proporcionan en el Plan de justicia ambiental del condado de Fresno.*

- ¿Quién constituye el Grupo de trabajo para la justicia ambiental del COG del condado de Fresno? Se presentó una perspectiva general de estos

participantes, pero no hay una identificación clara sobre quiénes son estos representantes. ¿Cómo el COG de Fresno elige a estos representantes? Y, ¿estos representantes reflejan la raza, sexo, y datos demográficos socioeconómicos de sus respectivas comunidades?

*Comentario anotado. Se agregó información adicional al Plan de justicia ambiental del condado de Fresno para tratar estas preguntas.*

Sección 1: Introducción y antecedentes, Antecedentes de justicia ambiental, página 5

- Se deben evaluar tres maneras distintas de promover la justicia ambiental y deben integrarse en todos los proyectos de transporte. Las tres “maneras” deben considerarse y no simplemente una o dos, cuando se afronten planes para un nuevo proyecto. Cada proyecto debe analizarse teniendo en cuenta: (1) ¿quién se beneficiará con el proyecto? (2) ¿en quién recaen las desventajas de este proyecto? Y (3) ¿quién pagará por el proyecto?

*Comentario anotado.*

Sección 2: Procedimientos de participación pública, Procedimientos de participación pública del COG de Fresno, página 6/párrafo 1

- Otro posible mecanismo de alcance a la comunidad podría ser un evento/feria sobre justicia ambiental para que los miembros de la comunidad se relacionen con funcionarios locales y obtengan educación sobre las cuestiones de justicia ambiental que afectan su área.

*Comentario anotado, con su sugerencia transferida al personal responsable de los Procedimientos de participación pública del COG de Fresno.*

- Disponibilidad de traductores e intérpretes para las personas que no hablan inglés y, en el material y presentaciones de alcance comunitario, debe hacerse hincapié en la asistencia adecuada para las personas discapacitadas. Investigación e incluir un logo adecuado para las personas discapacitadas, y accesibilidad de idioma.

*Comentario anotado. El mensaje siguiente se ubica en la parte superior de cada programa que sale del COG de Fresno.*

**“Ley para estadounidenses con discapacidades (ADA) (Americans with Disabilities Act (ADA) Accommodations)** Las oficinas y baños del COG de Fresno son accesibles para personas con discapacidades según lo estipula la ADA. Los representantes o individuos con discapacidades deben contactarse con el COG de Fresno al (559) 233-4148, al menos con tres días de anticipación, para solicitar los elementos auxiliares y/o servicios de traducción necesarios para participar en las reuniones o audiencias públicas. Si el COG de Fresno no puede proporcionar el elemento auxiliar o el servicio de traducción solicitado para una audiencia pública, luego de recibir el aviso adecuado, la audiencia se continuará en una fecha especificada cuando los elementos solicitados estén disponibles”.

- Las reuniones públicas deber ser abiertas al diálogo comunitario para garantizar que las preocupaciones de la comunidad sean efectivamente manifestadas.

*Comentario anotado. Las tres reuniones de comités que supervisan al COG de Fresno se inician con un punto llamado Presentaciones públicas. Este punto brinda a las personas que deseen dirigirse al respectivo comité, la oportunidad de dirigirse a ellos para abordar un tema que no esté en el programa a tratar, dentro de la jurisdicción del comité. Las personas tienen tres minutos para dirigirse al respectivo comité.*

*En otras reuniones asociadas con el COG de Fresno, las personas tienen la oportunidad de comentar o proporcionar opiniones sobre la cuestión que se está tratando. Esto normalmente se realiza al final de la reunión en cuestión y puede denominarse de distintas formas, como ser, "comentarios de participación", "sesión de preguntas y respuestas", etc.*

Sección 2: Procedimientos de participación pública, Procedimientos de participación pública del COG de Fresno, página 6/párrafo 3

- Los materiales de alcance comunitario dirigidos a las comunidades tribales federalmente reconocidas deben ser culturalmente adaptadas/aplicables no sólo accesibles verbal o físicamente.

*Comentario anotado. El personal del COG de Fresno necesita investigar cómo, de ser posible, esta sugerencia puede implementarse.*

Sección 2: Procedimientos de participación pública, Procedimientos de participación pública del COG de Fresno, página 7

- Agregar referencia al Apéndice C

Sección 3: Proceso de justicia ambiental del COG de Fresno, página 9

- Definiciones y criterios de "poblaciones desfavorecidas".

*Comentario anotado. Definición agregada al Plan de justicia ambiental del condado de Fresno.*

- Bajos ingresos: ¿Se refiere al índice de pobreza federal? Si es así, sírvase aclarar la idea.

*Comentario anotado. Los índices de pobreza federales se utilizan en el cálculo de las TAZ de bajos ingresos en el condado de Fresno.*

Sección 3: Trabajadores agrícolas itinerantes, página 10/párrafo 3

- "La principal razón es que no hay datos de TAZ disponibles para los trabajadores agrícolas itinerantes y se necesitaría crearlos". Sería bueno visitar continuamente e identificar a los investigadores actuales que cuentan con datos pertinentes, por ejemplo, el Instituto de Cambio Regional y Desarrollo Comunitario de UC Davis (*UC Davis' Community Development and Regional Change Institute*).

*Comentario anotado. Si el personal del COG de Fresno revisara estudios de enumeración y metodologías a fin de crear datos de TAZ para los trabajadores agrícolas itinerantes, podría necesitarse abordar la fuente de financiación que pagaría por dichas actividades si éstas conllevaran gastos.*

Sección 5: Resultados del trabajo con modelo, página 19/párrafo 3

- Definir esfera de influencia. Sería de utilidad agregar un apéndice con los acrónimos usados.

*Comentario anotado. Se agregó el apéndice con acrónimos.*

- ¿Estamos considerando el tiempo de viaje que tienen las comunidades TAZ de justicia ambiental hacia y desde el hogar, universidades, clínicas/hospitales, agencias de servicios sociales, parques y centros comerciales?

*El modelo de transporte sólo calcula los viajes entre el hogar y los lugares de trabajo. Si un hogar en el modelo funciona en la zona de una universidad, hospital, agencia de servicios sociales, parque o centro comercial, los tiempos de viaje a estas diversas instituciones se consideran dentro del modelo. Los tiempos de viaje o los viajes por motivos distintos de los relacionados al trabajo no se consideran.*

Sección 5: Resultados del trabajo con modelo, página 20. Definición de equidad

- Resultó difícil comprender la definición de equidad. Sírvase hacer mención de la(s) fuente(s) de la definición de “equidad”.

Recomendaciones generales

- Sírvase aunar esfuerzos para volver a convocar al Grupo de trabajo para la justicia ambiental lo antes posible.
- Debido al hecho de que ha pasado bastante tiempo desde que abordamos estas cuestiones, sería de utilidad realizar un resumen o una recapitulación de esta valiosa información. Además, beneficiaría a la comunidad tener una presentación pública de esta información cuando comencemos la reunión del Grupo de trabajo para la justicia ambiental.
- El Grupo de trabajo para la justicia ambiental necesita reunirse periódicamente para mantener informado al COG de Fresno acerca de las cuestiones de planificación de transporte que son importantes para las comunidades de justicia ambiental.
- El COG de Fresno debe trabajar para desarrollar datos exactos sobre los trabajadores agrícolas en lo relacionado con la planificación del transporte dentro del condado de Fresno.
- El COG de Fresno debe trabajar para desarrollar relaciones con la Asistencia Legal Rural de California y PolicyLink mientras se elabora el Plan de estrategias para “colonias” dentro de las comunidades no incorporadas del condado de Fresno.
- El COG de Fresno debe tratar la pregunta acerca del proceso de transporte económico y asequible dentro del proceso de transporte del COG de Fresno.

El COG de Fresno debe trabajar con el Programa Regional de Prevención de la Obesidad de California Central (CCROPP) para coordinar esfuerzos a fin de bregar por comunidades más sanas en el condado de Fresno a través de la planificación del transporte.

# Apéndice E

BEFORE THE  
COUNCIL OF FRESNO COUNTY GOVERNMENTS  
RESOLUTION NO. 2009- 10

In the Matter of:	}	
FRESNO COG ENVIRONMENTAL JUSTICE PLAN	}	RESOLUTION OF SUPPORT FOR THE FRESNO COG ENVIRONMENTAL JUSTICE PLAN
	}	

WHEREAS, the Council of Fresno County Governments (Fresno COG) is the designated Regional Transportation Planning Agency (RTPA), the designated Metropolitan Planning Organization (MPO), and the designated Council of Governments (COG) for the Fresno County Region; and

WHEREAS, federal guidelines based on Title VI of the Civil Rights act, increasing attention has been placed on the need to incorporate environmental justice principles into the processes and products of transportation planning. Fresno COG, the Metropolitan Planning Organization for Fresno County examined the process of transportation planning within the context of environmental justice principles.

WHEREAS, Fresno COG, under the direction of the Fresno COG Environmental Justice Task Force, identified and mapped locations of low income and minority populations, reviewed existing COG processes for identifying needs of environmental justice populations, documented and evaluated the agency's public involvement process, and quantitatively assessed the benefits and burdens of transportation plans with respect to target populations.

WHEREAS, the proposed Environmental Justice Plan has undergone the required 45-day review and comment period; and

WHEREAS, the public hearing was held on May 21, 2009 to consider and hear comments on the draft Environmental Justice Plan; and

WHEREAS, the Environmental Justice Plan document is considered to be a guide for work activity and may be considered for amendment by the Fresno COG Policy Board at any time deemed appropriate by Fresno COG's management staff and Policy Board; and

NOW, THEREFORE, BE IT RESOLVED, that the Fresno COG adopts the Environmental Justice Plan.

BE IT FURTHER RESOLVED, that the adoption of the Environmental Justice Plan will become effective on May 21, 2009 and any comments received will be made available via the COG website and by mail upon request.

THE FOREGOING RESOLUTION was passed and adopted by the Council of Fresno County Governments this 21<sup>st</sup> day of May 2009.

AYES: Clovis, Fitebaugh, Fowler, Fresno, Huron, Kerman, Kingsburg, Mendota, Parlier, Reedley, San Joaquin, Selma and Fresno County

NONES: None

ABSTAIN:

ABSENT: Coalinga, Orange Cove, Sanger

ATTEST:

Signed:   
Trinidad M. Rodriguez, Chairman

I hereby certify that the foregoing is a true copy of a resolution of the Council of Fresno County Governments duly adopted at a regular meeting thereof held on the 21<sup>st</sup> day of May 2009.

Signed:   
Tony Boren, Executive Director