

# Proyecto del Valle de San Joaquín

Informe de Avance del Condado de Fresno



Borrador  
6 de mayo de 2009



**“Este informe fue financiado en parte a través de un subsidio[s] de la Administración Federal de Autopistas (Federal Highway Administration) [y la Administración Federal de Tránsito - Federal Transit Administration] del Departamento de Transporte de EE.UU. (U.S. Department of Transportation). Las opiniones de los autores [o de la agencia] aquí vertidas no expresan ni reflejan necesariamente las del Departamento de Transporte de EE.UU.”**

### **Personal a cargo del Proyecto del COG:**

Director Ejecutivo: Tony Boren

Gerente de Proyecto: Barbara Steck, AICP

Planificación: Tom Webster

Construcción de modelos: Mike Bitner  
Kristine Cai  
Kathy Chung

Participación pública: Brenda Lauchner

Personal de apoyo: Marla Day  
Stephanie Maxwell  
Suzanne Martinez

### **Contactos del COG de Fresno:**

Council of Fresno County Governments  
(Gobiernos del Consejo del Condado de Fresno)  
2035 Tulare Street, Suite 201  
Fresno, CA 93721  
Teléfono: (559) 233-4148  
Fax: (559) 233-9645  
[www.fresnocog.org](http://www.fresnocog.org)

*Sierra Foothills al este del Condado de Fresno en un día hermoso y despejado*

# Enfrentemos los hechos: ¡TENEMOS QUE ACTUAR!

## Índice

|            |  |    |
|------------|--|----|
| Prefacio   | Adopción del Proyecto del Valle de San Joaquín .....   | ii |
| Capítulo 1 | Presentación .....   | 1  |
| Capítulo 2 | Proceso de Planificación del Proyecto .....  | 6  |
| Capítulo 3 | Concepto del Proyecto del Condado de Fresno .....  | 13 |
| Capítulo 4 | Imagine las posibilidades para el Condado de Fresno.....   | 19 |
| Capítulo 5 | Enfrentemos los hechos: TENEMOS QUE ACTUAR –<br>Desafíos clave .....                                 | 21 |
| Capítulo 6 | Si no actuamos...Tendencias negativas para el año 2050.....  | 23 |
| Capítulo 7 | Si SÍ actuamos...Perspectiva positiva para el año 2050 .....   | 27 |
| Capítulo 8 | Cómo lo logramos: Estrategia de implementación.....  | 31 |
| Capítulo 9 | Trabajar juntos: Centrándonos en una meta común.....   | 43 |
| Apéndice A | Construcción de los escenarios alternativos utilizando UPLAN .                                       | 46 |
| Apéndice B | Resumen de metas, objetivos y medidas de desempeño del<br>Proyecto de Fresno .....                   | 52 |
| Apéndice C | Mesa redonda del Proyecto del COG de Fresno y Resumen de<br>referencia de abreviaturas comunes ..... | 72 |

BORRADOR

### Proyecto del Valle de San Joaquín – Actualización de abril de 2009

These future leaders  
need your ideas today.



SAN JOAQUIN VALLEY

**Blueprint**  
Planning Process



MADERA CTC  
Madera County Transportation Commission

Kings  
County  
Association of  
Governments



MCAG  
MULTICOUNTY ASSOCIATION OF GOVERNMENTS



StanCOG  
Stanislaus County Government

[www.valleyblueprint.org](http://www.valleyblueprint.org)

## Adopción del Proyecto del Valle de San Joaquín

**El 1º de abril el Consejo de Política Regional del Valle de San Joaquín (SJV, por sus siglas en inglés) revisó el trabajo conjunto del COG del Valle sobre el Proyecto y tomó las siguientes medidas:**

- Adoptó una lista de Principios de Desarrollo Inteligente a ser usados como base de la planificación del Proyecto en el Valle de San Joaquín.
- Adoptó el Escenario B+ como Escenario de Crecimiento Preferido del Proyecto para el Valle de San Joaquín hasta el año 2050. Este escenario preferido servirá como guía a las jurisdicciones locales del Valle con autoridad en el uso de la tierra cuando actualicen sus planes generales.

Este documento tiene el propósito de servir como informe de avance sobre el proceso de planificación del Proyecto del Valle de San Joaquín y de servir como una guía de implementación en el Condado de Fresno.

## Proceso de planificación del Proyecto del Valle de San Joaquín

**A principios de 2006 los ocho Consejos de Gobierno del Valle de San Joaquín se reunieron en un esfuerzo sin precedentes para desarrollar una visión coordinada sobre el Valle: el Proyecto Regional del Valle de San Joaquín. Esta empresa de ocho condados se está llevando a cabo en cada uno de ellos, y, recientemente, se ha integrado para formar una visión preferida para el desarrollo futuro en todo el Valle hasta el año 2050.**

### Ocho COG individuales del Valle planifican al unísono.

Fase 1: Valores y visión, recopilados a partir del aporte de la comunidad

Fase 2: Metas, objetivos y medidas de desempeño basados en los valores y la visión

Fase 3: Evaluación de escenarios de crecimiento alternativos ("qué pasa si") en cada condado.

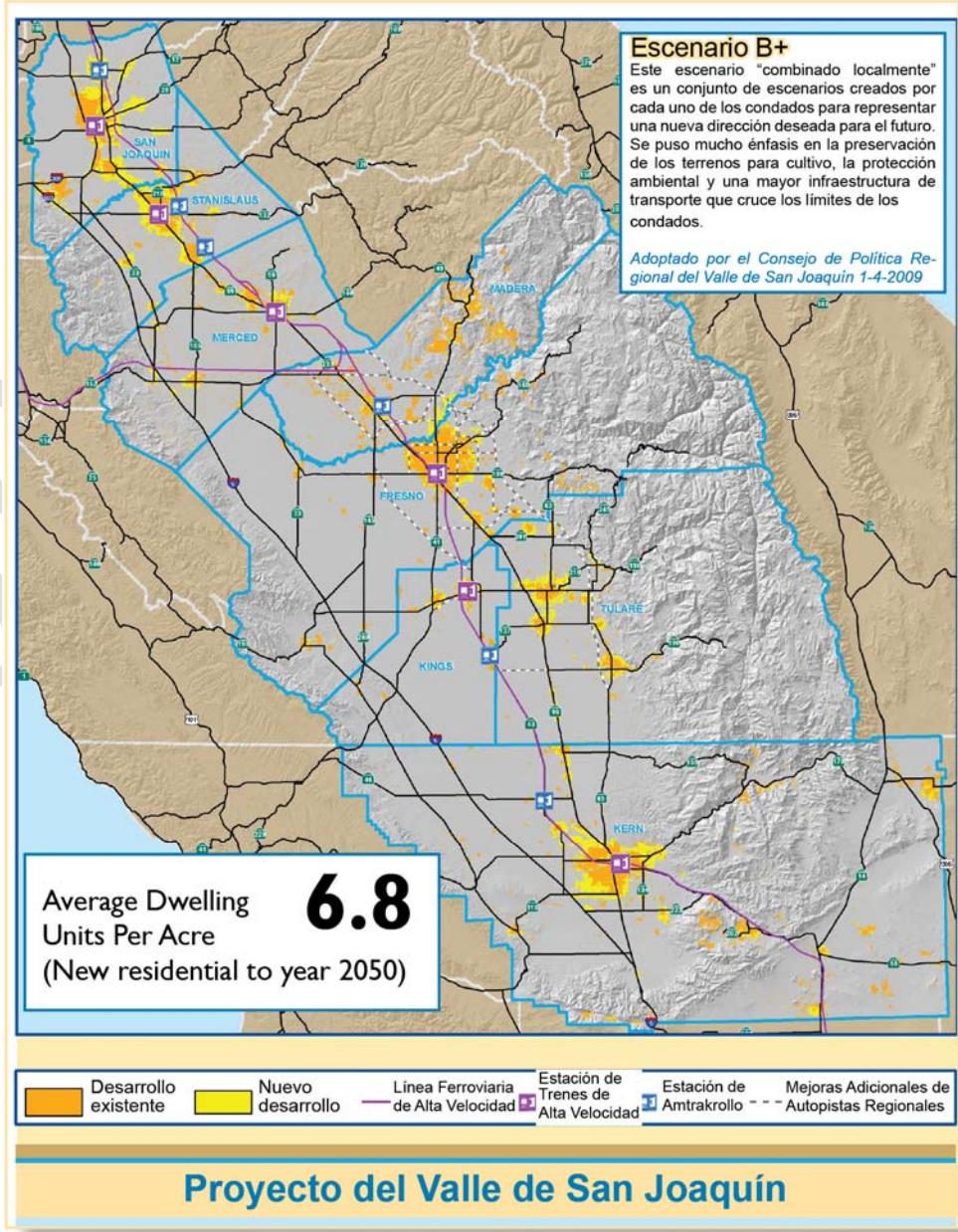
- Selección de escenarios preferidos a nivel de cada condado para realizar un análisis para todo el valle
- Evaluación de cuatro escenarios alternativos para todo el valle
- Adopción de los Principios de Desarrollo Inteligente y del Escenario de Crecimiento Preferido para el Valle

Próximos pasos:

Trabajar con agencias locales para integrar los principios del Proyecto en los planes generales.

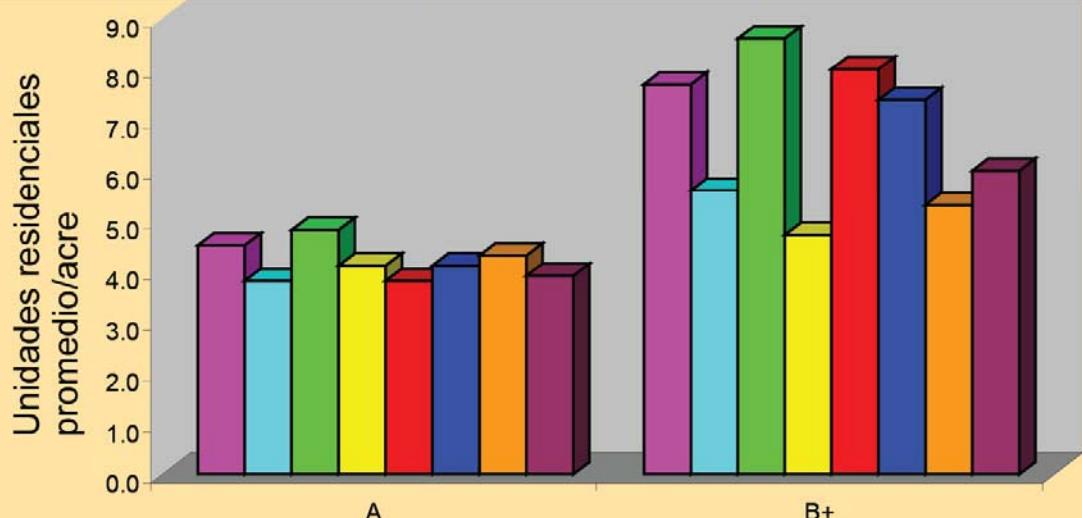
## Principios de Desarrollo Inteligente y escenario adoptado el SJV

1. Crear una gama de oportunidades y opciones de vivienda
2. Crear vecindarios que se puedan recorrer a pie o en bicicleta
3. Propiciar la colaboración de la comunidad y de otras partes interesadas
4. Fomentar comunidades distintivas y atractivas con un fuerte sentido de lugar
5. Hacer que las decisiones sobre el desarrollo sean predecibles, equitativas y redituables
6. Combinar los usos de la tierra
7. Preservar los espacios abiertos, los terrenos para cultivo, la belleza natural y las áreas ambientalmente críticas
8. Brindar una variedad de opciones de transporte
9. Fortalecer y dirigir el desarrollo hacia comunidades existentes
10. Aprovechar los diseños de edificación compacta
11. Acrecentar la vitalidad económica de la región
12. Apoyar acciones que alienten la administración de recursos ambientales
13. Planificar necesidades futuras de agua



## Comparación de Unidades Residenciales promedio por acre

| County:              | Tendencias actuales | Escenario de crecimiento preferido |
|----------------------|---------------------|------------------------------------|
|                      | A                   | B+                                 |
| San Joaquin          | 4.5                 | 7.7                                |
| Stanislaus           | 3.8                 | 5.6                                |
| Merced               | 4.8                 | 8.6                                |
| Madera               | 4.1                 | 4.7                                |
| Fresno               | 3.8                 | 8.0                                |
| Kings                | 4.1                 | 7.4                                |
| Tulare               | 4.3                 | 5.3                                |
| Kern                 | 3.9                 | 6.0                                |
| Promedios del Valle: | 4.3                 | 6.8                                |



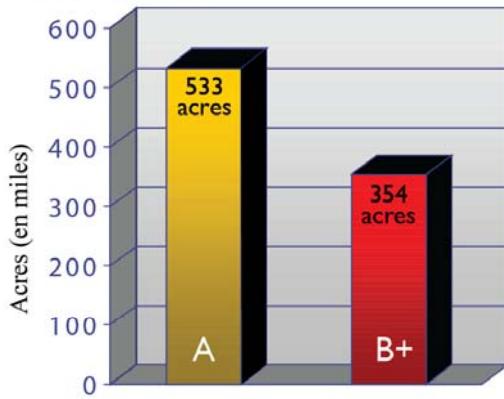
## Comparación de resultados de los distintos escenarios:

El modo de crecimiento que elijamos redundará en distintos resultados.

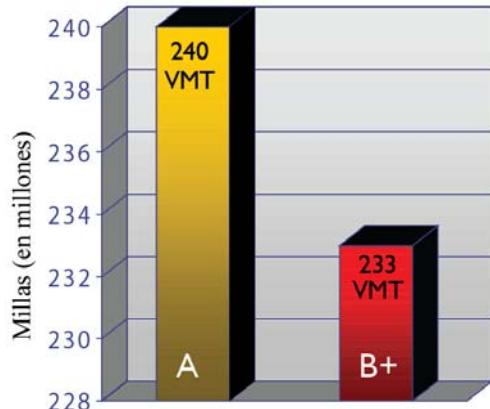
**El Escenario A** representa las tendencias actuales

**El Escenario B+** utiliza los principios de "Desarrollo inteligente"

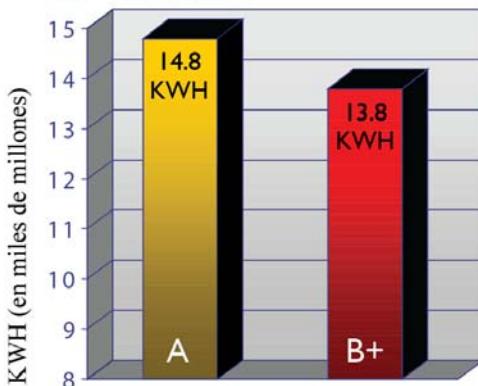
Acres totales de nuevas tierras desarrolladas



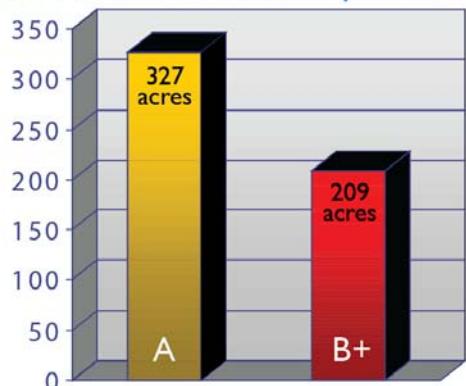
Millas viajadas por vehículo para ir al trabajo



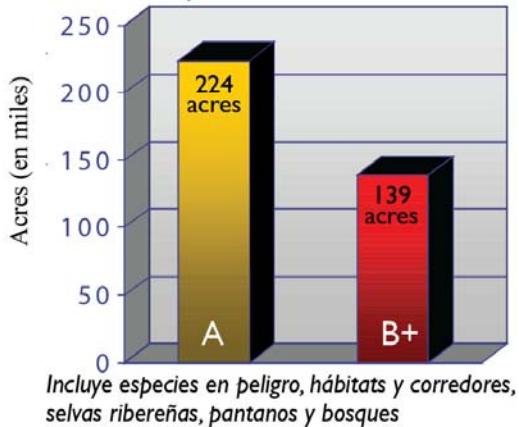
Kilovatios-hora consumidos por uso residencial



Preservación de terrenos para cultivo



Acres totales de medioambiente natural impactado

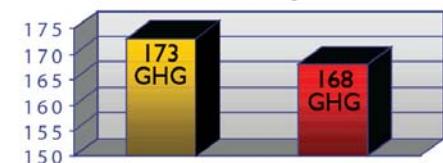


Reducción de gases de efecto invernadero

Uso residencial



Emissions de caño de escape



## Próximos pasos:

Organizaciones de Planificación Metropolitana están desarrollando proyectos para planificar el crecimiento poblacional que se prevé para California durante los próximos +40 años. Los proyectos tienen un alcance regional e integran la planificación sobre el uso de la tierra, el transporte y los recursos. El proceso de planificación considera las "Tres E" de las comunidades sustentables: *economía próspera, entorno de calidad y equidad social*. La planificación del proyecto es una tarea integral que requiere innovación, planificación cooperativa, pensamiento a escala macro y deseo de llevar a cabo la implementación. Aunque éste es un proceso voluntario, los resultados previstos del desarrollo inteligente son convincentes.

Los ocho COG del Valle se han comprometido a trabajar con sus agencias miembro (las 62 ciudades y los 8 condados del Valle) para integrar los principios del Proyecto del Valle en sus planes generales. La meta es lograr los resultados necesarios para mejorar la calidad de vida de todos los que viven aquí.

A medida que avancemos hacia la fase de implementación, los COG trabajarán estrechamente con sus agencias locales para determinar la mejor manera de incorporar las estrategias del Proyecto en sus procesos de planificación. Para asistir con ese esfuerzo:

- Publicaremos el Informe Final del Proyecto para todo el Valle
- Desarrollaremos un conjunto de herramientas para la implementación
- Traduciremos los principios del Proyecto del Valle en estrategias de implementación local y obtendremos compromisos de parte de los gobiernos locales
- Convocaremos reuniones con funcionarios locales para discutir los desafíos que presenta la financiación para los gobiernos locales (y la correspondiente "fiscalización del uso del territorio")
- Abordaremos nuevas directivas sobre gases de efecto invernadero (SB 375) y desarrollaremos herramientas adecuadas para la construcción de modelos para cumplir con la SB 375
- Abordaremos el tema del aumento de las densidades residenciales:  
Determinaremos el impacto de las densidades de los distintos emprendimientos de desarrollo en la salud fiscal de las ciudades y condados del Valle de San Joaquín

Determinaremos la demanda de mercado de proyectos de vivienda residencial de más alta densidad

- Promoveremos una huella verde: incorporaremos el sistema de mapeo del Programa Modelo para la Conservación de Terrenos para Cultivo (*Farmland Conservation Model Program*) que incluye información mejorada sobre recursos hídricos, en el Proyecto para cada uno de los condados del Valle
- Trabajaremos con Central California EDCs y asociados (Corporación de Desarrollo Económico de California Central) para abordar la cuestión del empleo y la vivienda para el SJV
- Continuaremos propiciando la presencia del Proyecto en todo el Valle, manteniendo la alianza con Great Valley Center para la supervisión del sitio Web y la organización de un evento sobre el Proyecto para todo el Valle
- Continuaremos usando los métodos adoptados para medir la efectividad del Plan del Proyecto Regional
- Continuaremos con los esfuerzos de difusión pública amplia

A medida que avanzamos hacia la implementación del Proyecto, esperamos lograr la participación de un grupo diverso de miembros de la comunidad y partes interesadas.

Cerezos a lo largo del Sendero en Flor de Fresno



Ciudadanos disfrutando de un café al aire libre



## Capítulo 1 Presentación

De flores silvestres a depósitos, de tractores a conjuntos habitacionales, el Valle Central de San Joaquín ofrece un panorama vibrante de paisajes único en su tipo. La capital de los agronegocios del país es también uno de los centros poblacionales con más rápido crecimiento del estado. Hay algo para cada persona. Simplemente dé un paseo en automóvil una tarde desde de la Sierra bajando hasta Fresno, a través de la vasta expansión de terrenos para cultivo en el lado oeste del Valle hasta la Cadena de la Costa, e incluso más allá de ésta. Hablemos de diversidad: está incorporada en el propio entramado de una región que hace alarde de contar con algunos de los árboles más altos, los campos más abundantes y los paisajes más maravillosos.

Poniendo en perspectiva este lugar único, a continuación se presenta la visión ideal para el Valle y para el Condado de Fresno:

### *En el Valle – Preservar lo que hace de éste un lugar maravilloso:*

- 25 parques nacionales/estatales, bosques, reservas de vida silvestre cercanos
- 150 años de patrimonio agrícola
- 6 de los 10 principales condados agrícolas de California están ubicados en el Valle
- 15,8 mil millones de dólares, o la mitad de la producción agrícola total del estado proviene del Valle
- Los costos de la vivienda equivalen sólo al 50% de los costos en el Área de la Bahía (*Bay Area*)

### *Visión futura del Condado de Fresno:*

- Ciudades y comunidades únicas, y una población diversa

### Breve resumen de la región del SJV

#### — 2000

**Condados:** Fresno, Kern, Kings, Madera, Merced, San Joaquín, Stanislaus y Tulare

**Sup. total:** 27.280 millas cuadradas; 17% de la superficie de California

**Población total:** 3.3 millones, 10% de la población de California

#### Composición étnica:

53% blancos

34% hispanos

8% asiáticos/isleños del Pacífico

4% afroamericanos

1% indios americanos

#### Distribución por edad:

0-9 años de edad, 18%

10-19 años de edad, 16%

20-44 años de edad, 36%

45-64 años de edad, 19%

65+ 10%

#### Nivel educativo alcanzado por adultos:

66% secundario completo; 14% estudios universitarios

**Fuente:** Great Valley Center. *The Economic Future of the SJV: Growing a Prosperous Economy that Benefits People and Place* (*El futuro económico del SJV: Desarrollar una economía próspera que beneficia a personas y lugares*), 2000

### Hechos: un panorama positivo

73% de nosotros ama donde vive

50% menos en costos de vivienda que en el Área de la Bahía

25 parques nacionales y estatales, bosques y reservas de vida silvestre cercanos

150 años de orgulloso patrimonio agrícola

6 de los 10 principales condados agrícolas de California están ubicados en el Valle de San Joaquín

USD 15,8 MIL MILLONES o la mitad de la producción agrícola total del estado proviene del Valle de San Joaquín

Para consultar fuentes y cifras, visítese [www.valleyblueprint.org](http://www.valleyblueprint.org)

- Un desarrollo saludable y sustentable
- Una economía vibrante basada en fortalezas competitivas y educación de primera clase
- Una administración cultural y comunitaria donde todas las personas puedan gozar de los derechos fundamentales como miembros de una sociedad libre
- Un sistema de corredores de transporte multimodal de alta capacidad

### *Una mirada hacia atrás: Una breve historia del Condado de Fresno*

El Valle de San Joaquín ocupa aproximadamente la mitad sur del Gran Valle Central del Estado de California. Esta vasta área incluye 6.018 millas cuadradas, entre las cimas de dos cadenas de montañas, Sierra Nevada, al este, y la Cadena de la Costa, sobre el oeste. El enorme volumen de productos agrícolas cultivado en el área ha dado como resultado que el Valle comenzara a conocerse como la "canasta de pan" del mundo.

Desde mediados del siglo XX, la población del Valle ha crecido y se ha centralizado más en las principales ciudades de Fresno, Bakersfield y Stockton. Esta tendencia de desarrollo fue acompañada por la fusión de las granjas familiares en una gran agricultura corporativa. Las ciudades rurales se han convertido en centros poblacionales para los trabajadores agrícolas. El crecimiento en el Valle se ha dado en función de su clima, suelos y otros recursos naturales; sus costos de vida inferiores y su entorno favorable para los negocios; y las inversiones estratégicas en educación, transporte y otro tipo de infraestructura.

El Valle estuvo habitado originariamente por indios americanos. En el 1700, se establecieron frailes franciscanos en el Valle en busca de lugares adecuados para nuevas misiones. El área formó parte de las tierras cedidas por México a Estados Unidos en 1846, al finalizar la guerra México-Americana. A medida que el Estado de California evolucionaba, y que la población crecía, se fueron creando nuevos condados. El condado de Fresno se creó en 1856. La sede del condado originario estaba ubicada en el pueblo de Millerton, pero finalmente se transfirió a la nueva ciudad de Fresno, que había sido creada por el Ferrocarril del Pacífico Sur (*Southern Pacific Railroad*) a medida que se extendía hacia el sur a través del Valle.

"Fresno", un árbol que crecía en abundancia en el área del nuevo asentamiento, le dio el nombre al nuevo condado y pueblo. La geografía del condado incluye aproximadamente 6.018 millas cuadradas. El área ha experimentado cuatro fases distintas de desarrollo:

- Primera: la explotación de los recursos naturales existentes, como madera y minerales;



Arboleda en el norte del Condado de Fresno

### **Condado de Fresno Pasado y presente**

#### 1856

**Millas cuadradas:** 11.000, formadas por partes de los Condados de Merced, Mariposa y Tulare. Luego se quitó territorio a Fresno para formar los Condados de Madera y Mono

#### **Población:**

Aproximadamente 7.900 (incluyendo 3.300 indios americanos contados por separado en el censo de 1860)

**Presidente:** Franklin Pierce

**Gobernador:** John Neely Johnson

#### 2008

**Millas cuadradas:** 6.018

#### **Población:**

Aproximadamente 899.400 (Oficina de Censo de EE.UU., julio 2007)

**Presidente:** George W. Bush

**Gobernador:** Arnold Schwarzenegger

- Segunda: la cría de ganado para satisfacer la demanda existente de carne y lana;
- Tercera: el desarrollo de la industria de la uva y las frutas como resultado del desarrollo de mejores métodos de irrigación; y
- Cuarta: la ulterior creación de industrias que agregan valor a los productos agrícolas existentes.

La población creciente llevó también a una quinta fase de desarrollo, con la creación de las industrias de servicios, incluyendo seguros, bancos y medicina.

La producción de madera fue la primera industria importante del Condado de Fresno. A medida que la población continuaba creciendo, también crecía la necesidad de productos de madera terminada. Se talaron vastas áreas de madera virgen, transportándolas a un aserradero cercano, donde se las cortaba toscamente en trozos manejables para luego hacerlas flotar por canales hasta aserraderos donde se les daba el acabado, a muchas millas de distancia en el valle.



Canal para transporte de madera del fresno, en la parte noreste de Fresno, década de 1920

La Guerra Civil eliminó la principal fuente de algodón para las fábricas del norte, y la demanda de lana se fue a las nubes. La cría de ganado ovino pronto se convirtió en uno de los principales negocios agrícolas del Condado de Fresno. La demanda de sebo, cuero y carne alimentó la creciente demanda de ganado. La cantidad de ganado en California se cuadruplicó, de un millón de cabezas en 1860, siendo el Valle el productor líder.

Las mejoras continuas en las técnicas de irrigación llevaron a un sorprendente crecimiento de los productos agrícolas cultivados en el Valle. Los suelos resultaron ser muy fértiles y, gracias a las mejoras en los procesos de irrigación, el Condado de Fresno rápidamente se convirtió en el condado líder de Estados Unidos en los productos agrícolas cultivados a valor dólar. Entre los productos comúnmente cultivados se cuentan las uvas, las almendras, las frutas, el pistacho, la alfalfa y el algodón.



Trabajadores agrícolas cerca de Mendoza a principios de la década de 1920

La ciudad de Selma, comúnmente llamada la "*Capital mundial de las pasas*", se destaca por uno de los productos agrícolas insignia del condado. Este cultivo enormemente valioso aparentemente se descubrió por accidente cuando una severa sequía secó las uvas convirtiéndolas en pasas, mientras éstas aún colgaban de las vides. La cosecha de ese año, más probablemente recogida con desesperación, fue vendida en San Francisco como un producto importado de Perú. Hoy, las uvas plantadas específicamente para ser cosechadas como pasas, representan alrededor de la mitad de los ingresos provenientes de la cosecha de uvas.

La agricultura con valor agregado (el procesamiento de la fruta en la misma zona donde se la cultiva) es una expansión lógica de la industria agrícola, y ha facilitado el crecimiento económico de la zona. Simultáneamente con el transporte de los productos terminados al mercado, evolucionó un sistema de transporte eficaz. La visión económica actual del Condado de Fresno se enfoca en construir una economía innovadora y en crear puestos de trabajo con salarios superiores para complementar sus fortalezas históricas en turismo, agricultura y servicios.

BORRADOR

## Capítulo 2 Proceso de planificación del Proyecto

Enfrentemos los hechos:

**¡DEBEMOS ACTUAR AHORA!  
ES MUCHO LO QUE ESTÁ EN JUEGO  
LA RESPONSABILIDAD ES NUESTRA  
ESTE ES EL MOMENTO**



**San Joaquin Valley BLUEPRINT**

### ¿Qué es el Proyecto del Valle?

El proceso de planificación del Proyecto del Valle de San Joaquín es una oportunidad de planear el futuro del transporte y del uso de la tierra en el Valle de San Joaquín hasta el año 2050. El Proyecto es un mecanismo orientado a metas para la integración regional de la planificación del uso de la tierra y el transporte, que no implica un enfoque universal. El esfuerzo llevado a cabo por Fresno también incluye un documento de objetivos que realiza recomendaciones sobre: *Cultura e identidad comunitaria; desarrollo sustentable; vitalidad económica y competitividad global; sistema completo de transporte; y administración de recursos ambientales* (Véase el Apéndice B).

Las Organizaciones de Planificación Metropolitana están desarrollando proyectos en todo el estado para planificar el crecimiento poblacional que se espera en California para los próximos 40+ años. Los programas tienen un alcance regional e integran la planificación sobre el uso de la tierra, el transporte y los recursos. El proceso de planificación toma en consideración las “Tres E” de las comunidades sustentables: economía próspera, entorno de calidad y equidad social. El proceso de planificación es una tarea integral que requiere innovación, planificación cooperativa y pensamiento a escala macro, así como la voluntad de seguir adelante con la implementación.

### ¿Por qué es importante el Proyecto?

El Valle de San Joaquín es un lugar especial. Posee una población rica y diversa, comunidades que mezclan la calma rural con la vibración urbana, y una productividad agrícola sin igual. Estas cualidades también implican que la región crecerá. En los próximos 45 años, el Valle casi se triplicará en población, pasando de 3,9 a 9,5 millones. Este crecimiento trae aparejados muchos retos. ¿Dónde deberíamos crecer? ¿Cómo creceremos? El proceso de planificación del Proyecto del Valle de San Joaquín brinda la oportunidad de trabajar juntos para responder a estos interrogantes.

### ¿Qué es el proceso de planificación del Proyecto?

Los ocho Consejos de Gobierno (COG, por sus siglas en inglés) del Valle de San Joaquín se han reunido en un esfuerzo sin precedentes para desarrollar una visión

coordinada del valle: el Programa Regional del Valle de San Joaquín. Esta empresa de ocho condados se está llevando a cabo en cada uno de los condados y eventualmente será integrada para conformar la visión preferida



Participante del taller discutiendo una alternativa de uso de la tierra/transporte

para el desarrollo futuro en todo el Valle hasta el año 2050. Todos los condados han realizado un proceso que identifica los valores comunitarios a fin de definir una visión común. A partir de los valores y la visión, se formularon metas y medidas de desempeño para trabajar hacia el logro de una evaluación de los potenciales resultados futuros. Actividades técnicas condujeron al desarrollo de escenarios de crecimiento alternativos que fueron construidos para ilustrar las diferentes huellas potenciales y las consecuencias de cada alternativa. Eventualmente, la meta es seleccionar una alternativa de crecimiento preferida que guiará las actividades del estado, los condados, las ciudades y los distritos especiales en lo que hace a sus acciones de planificación y creación capitales.

El proyecto utiliza un enfoque "de abajo hacia arriba". El proceso de planificación comenzó con las partes interesadas locales, los miembros comunitarios y las agencias miembros del COG. El COG de Fresno también estableció una Mesa redonda del Proyecto formada por un grupo diverso de partes interesadas encargado de servir de guía y proporcionar recomendaciones sobre las actividades y el proceso de toma de decisiones del Proyecto a nivel condado del COG de Fresno.

El aspecto regional del Programa se extiende a las 62 ciudades y ocho condados del Valle en su totalidad. Nuestro desafío es crear una visión persuasiva, de alto nivel, para que sea implementada por las agencias locales con autoridad sobre el uso de la tierra. Aunque el esfuerzo del Proyecto pueda parecer sobrecogedor tanto logística como políticamente, aquellos implicados en el proceso están comprometidos con sus resultados y han hecho avances mensurables.

### *Proyecto: Fase I*

Durante la fase uno, el COG de Fresno escuchó la opinión de más de 2.600 miembros de la comunidad sobre qué consideraban importante y qué deseaban para su futuro. Su personal sintetizó estos comentarios en 10 valores globales y elaboraron una declaración de visión que intenta capturar la esencia de las opiniones recibidas.

#### *¿Cuáles son los valores del Condado de Fresno a medida que crece hacia el año 2050?*

##### **1. Salud medioambiental y sustentabilidad**

*Una administración racional de los recursos medioambientales para brindar la más alta calidad de vida. Protección y prevención contra potenciales amenazas de salud medioambiental.*



*Participantes del Taller del Proyecto discutiendo nuestra "Visión" para el futuro*

*Participante del Taller del Programa usando "Clickers" para dar su opinión*



**2. Economía vibrante**

*Una economía saludable, independiente y sustentable que beneficie a todos los residentes.*

**3. Seguridad pública**

*Provisión de servicios públicos efectivos y sustentables.*

**4. Educación de primera clase**

*Oportunidades educativas de amplio alcance y calado que desafíen a todos los estudiantes y capaciten a los líderes del mañana.*

**5. Opciones de transporte**

*Una variedad de opciones disponible para todos los grupos de ingresos, edad y cultura.*

**6. Opciones de vivienda**

*Una variedad de opciones disponible para todos los grupos de ingresos, edad y cultura.*

**7. Todas las personas valen**

*Respeto para todas las personas, lo cual refleja verdaderamente la igualdad de oportunidades.*

**8. Calidad estética**

*Edificios bien diseñados y con carácter.*

**9. Riqueza cultural**

*Actividades, estructuras y distritos que enriquecen el desarrollo religioso, cultural, social y económico.*

**10. Imagen positiva**

*Promover y experimentar comunidades y región creativas, innovadoras y viables.*



*Participantes del Taller del Proyecto revisando los resultados del proceso de "Sondeo con Clicker"*



## Visión del Proyecto del Condado de Fresno

*El Condado de Fresno estará compuesto por ciudades y comunidades únicas y por una población diversificada, en un ambiente conectado de alta calidad que atenderá el crecimiento esperado de la población y cuenta con el respaldo de:*

- Una economía vibrante basada en la fuerza competitiva y en una educación de primera clase.
- Un medioambiente saludable y sustentable donde el aire, los acuíferos, las aguas superficiales, los bosques, el suelo, la agricultura, los espacios abiertos y la vida silvestre son mejorados y protegidos.
- Una administración cultural y comunitaria donde todas las personas gozan de los derechos fundamentales como miembros de una sociedad libre, y donde la comunidad se apropiá de sus problemas y de sus soluciones.

*La forma que tiene la región de Fresno reconoce su conectividad económica, medioambiental y cultural mientras mantiene un sistema de corredores de transporte multimodal de alta capacidad que vincula el área metropolitana con las áreas rurales y con el estado, mientras preserva y mantiene el carácter de las comunidades individuales y los recursos agrícolas y naturales*



*Entrada histórica a Fresno desde la Avenida South Van Ness*

## Principales conceptos del Proyecto

Hasta la fecha, el proceso de planificación del Proyecto se ha ocupado del refinamiento. A fin de desarrollar las metas, los objetivos y las medidas de desempeño (refiérase al sitio Web del COG: [www.fresnocog.org](http://www.fresnocog.org)), fue importante identificar los principales conceptos del Proyecto que surgieron de los valores y visión definidos por el Condado de Fresno; conceptos que proveerían el marco para las tareas siguientes. Los conceptos principales del Proyecto de Fresno son:

- Cultura e identidad comunitaria
- Desarrollo sustentable
- Vitalidad económica y competitividad global
- Sistema completo de transporte
- Administración de recursos ambientales

## Principios de planificación para guiar la acción

A fin de proceder con la implementación, se deben establecer principios de planificación que reflejen los valores de la comunidad. La Mesa redonda del Proyecto acordó que los "Principios de Desarrollo Inteligente" ampliamente aceptados podrían servir como base de la acción futura.



Representación de un centro de actividades “peatonal” de uso mixto



Ejemplo de un complejo residencial multifamiliar de buen diseño en Fresno

### Principios de desarrollo inteligente (Fuente: Smart Growth Network)

1. Crear una gama de oportunidades y opciones de vivienda  
*La disponibilidad de viviendas de calidad para personas de todos los niveles de ingreso es un componente integral de cualquier estrategia de desarrollo inteligente.*
2. Crear comunidades que se puedan recorrer a pie o en bicicleta  
*Las comunidades en las que es posible desplazarse a pie son lugares deseables para vivir, trabajar, aprender, realizar oficios religiosos y jugar, y por lo tanto, son un componente clave del desarrollo inteligente.*
3. Propiciar la colaboración de la comunidad y de otras partes interesadas  
*El crecimiento puede crear lugares maravillosos para vivir, trabajar y jugar, si responde al valor propio de la comunidad sobre cómo y hacia dónde desea crecer.*
4. Fomentar comunidades distintivas y atractivas con un fuerte sentido de lugar  
*El desarrollo inteligente alienta a las comunidades a elaborar una visión y establecer estándares para el desarrollo y la construcción que respondan a los valores que ésta tiene sobre la belleza y la distinción arquitectónica, así como opciones ampliadas de vivienda y transporte.*
5. Hacer que las decisiones sobre el desarrollo sean predecibles, equitativas y redituables  
*Para que una comunidad sea exitosa en la implementación del desarrollo inteligente debe colaborar con el sector privado.*
6. Combinar los usos de la tierra  
*El desarrollo inteligente apoya la integración del uso combinado de la tierra en las comunidades como componente crítico para lograr mejores lugares para vivir.*
7. Preservar los espacios abiertos, los terrenos para cultivo, la belleza natural y las áreas ambientalmente críticas  
*La preservación de espacios abiertos respalda las metas de desarrollo inteligente reforzando las economías locales, preservando las áreas ambientales críticas,*
8. Proveer una variedad de opciones de transporte  
*Proporcionar más opciones a las personas en lo que hace a vivienda, compras, comunidades y transporte es un objetivo clave del desarrollo inteligente.*
9. Fortalecer y dirigir el desarrollo hacia comunidades existentes  
*El desarrollo inteligente dirige el desarrollo hacia comunidades existentes que ya cuentan con infraestructura, buscando utilizar los recursos que los vecindarios existentes ofrecen, y conservar los espacios abiertos y los recursos naturales irremplazables en la periferia urbana.*
10. Aprovechar los diseños de edificación compacta  
*El desarrollo inteligente proporciona el medio para que las comunidades incorporen diseños de edificación más compacta como alternativa al desarrollo convencional, de alto consumo de tierras.*
11. Acrecentar la vitalidad económica de la región  
*Incrementar la vitalidad económica a través de la diversificación expandiendo los negocios existentes, atrayendo empleadores nuevos que paguen salarios altos y promoviendo un clima de negocios que apoya la innovación empresarial.*
12. Apoyar acciones que alienten la administración de los recursos ambientales  
*La meta global es promover el uso bien informado, la administración y la protección del agua, la tierra, el aire y los demás recursos naturales correspondientes de la región del Condado de Fresno.*
13. Planificar las necesidades futuras de agua Como marco para el desarrollo sustentable, apoyar los Principios Ahwahnee en materia de agua (Ahwahnee Water Principles) desarrollados por la Comisión del Gobierno Local (Local Government Commission) en su publicación Un Proyecto para la sustentabilidad regional (A Blueprint for Regional Sustainability), que puede hallarse en:  
[www.lgc.org/ahwahnee/h2o\\_principles.html](http://www.lgc.org/ahwahnee/h2o_principles.html).



## Principios Ahwahnee en materia de agua para un uso eficiente de los recursos de la tierra

### Preámbulo

Las ciudades y los condados están enfrentando importantes desafíos con la contaminación del agua, la escorrentía de aguas pluviales, la responsabilidad por daños causados por inundaciones y las preocupaciones sobre si habrá suficiente agua confiable para los nuevos desarrollos. Estas cuestiones impactan sobre los presupuestos de las ciudades y los condados y sobre los contribuyentes. Afortunadamente, existen acciones de administración que las ciudades y los condados pueden realizar para reducir los costos y mejorar la confiabilidad y la calidad de nuestros recursos hídricos. Los principios en materia de agua que se detallan a continuación complementan los Principios Ahwahnee para comunidades con uso eficiente de los recursos que fueron desarrollados en 1991. Muchas ciudades y condados ya están usándolos para mejorar la vitalidad y la prosperidad de sus comunidades.

### Principios comunitarios

1. El diseño comunitario debería ser compacto, de uso combinado, con sendas peatonales, y orientado al tránsito, de modo que los residuos líquidos urbanos con contaminantes generados por los automóviles sean minimizados y las áreas abiertas que absorben agua sean preservadas al máximo posible (Véanse los Principios de Ahwahnee para las comunidades con uso eficiente de los recursos).
2. Los recursos naturales como pantanos, llanuras de inundación, zonas de recarga, áreas ribereñas, espacios abiertos y hábitats naturales deberían ser identificados, preservados y recuperados como bienes valiosos para la protección contra las inundaciones, la mejora de la calidad del agua, la recarga de aguas subterráneas, el hábitat y la sustentabilidad general a largo plazo de los recursos hídricos.
3. Las áreas que contienen agua como los lechos de arroyos, las canchas deportivas ahuecadas, los estanques, las cisternas, entre otras, que sirvan para recargar agua subterránea, reducir las escorrentías, mejorar la calidad del agua y disminuir las inundaciones, deberían ser incorporadas en el paisaje urbano.
4. Todos los aspectos del paisajismo, desde la selección de las plantas a la preparación del suelo y la instalación de los sistemas de irrigación, deberían ser diseñados de modo tal que reduzcan la demanda de agua, retengan las escorrentías, disminuyan las inundaciones y recarguen las aguas subterráneas.
5. Cuando se usen superficies duras en paisajismo, se deberían emplear superficies permeables. Las superficies impermeables como entradas para automóviles, calles y playas de estacionamiento, deberían minimizarse para que quede tierra disponible para absorber las aguas pluviales, reducir los residuos líquidos urbanos contaminados, recargar las aguas subterráneas y reducir las inundaciones.
6. En la infraestructura de los nuevos desarrollos se deberían incluir cañerías duales que permitan que las aguas grises de la ducha, el lavatorio y el lavarropas sean reutilizadas para el riego.
7. El diseño comunitario debería maximizar el empleo de agua reciclada en los casos adecuados, entre los que se cuentan el riego de exteriores, la descarga de agua de los baños y procesos comerciales e industriales. En las nuevas construcciones y en edificios remodelados se deberían instalar cañerías púrpura, previendo la futura disponibilidad de agua reciclada.
8. Las tecnologías de conservación de agua urbana como inodoros con descarga leve de agua, lavarropas eficientes y equipos industriales que usan agua de manera más eficaz se deberían incorporar en todas las construcciones nuevas y readaptar a los edificios remodelados.
9. El tratamiento de aguas subterráneas y la desalinización de agua salobre debería buscarse cuando fuera necesario para maximizar suministros de agua a prueba de sequía, localmente disponibles.

### Implementación de principios

1. Las agencias de suministro de agua deberían ser consultadas tempranamente en el proceso de toma de decisiones sobre el uso de la tierra, con respecto a la tecnología, las características demográficas y las proyecciones de crecimiento.
2. Funcionarios de la ciudad y el condado, el consejo de cuencas, LAFCO (*Local Agency Formation Commission* -Comisión de la Formación de Agencias Locales), los distritos especiales y otras partes interesadas que comparten cuencas de agua deberían colaborar para aprovechar los beneficios y las sinergias de la planificación de recursos hídricos a nivel de cuencas de agua.
3. Se deberían identificar e implementar las mejores estrategias y proyectos integrados que presentan beneficios múltiples en lugar de propuestas menos integradas, a menos que la urgencia demande otra cosa.
4. De principio a fin, proyectos y programas deberían incorporar la participación del público, construir relaciones e incrementar el acceso a la información.
5. Se debería monitorear y evaluar los programas, los planes, los proyectos y las políticas para determinar si se obtienen los resultados esperados y para mejorar las prácticas futuras.

**Autores:** Celeste Cantu, Martha Davis, Jennifer Hosterman, Susan Lien Longville, Jeff Loux, John Lowrie, Jonas Minton, Mary Nichols, Virginia Porter, Al Wanger, Robert Wilkinson, Kevin Wolf, **Editor:** Judy Corbet

## Capítulo 3 Concepto preferido del Proyecto para el Condado de Fresno

Como se mencionó en el Capítulo 2, el objetivo es planificar el futuro del transporte y del uso de la tierra en el Valle de San Joaquín para el año 2050. Para lograr esto, el COG de Fresno, representando a las 15 ciudades y al Condado, conformó la Mesa redonda sobre el Proyecto para desarrollar un concepto preferido de uso de la tierra y transporte. Este concepto será la contribución del Condado de Fresno al Proyecto para todo el Valle de San Joaquín.

### *El concepto preferido del COG de Fresno para el Proyecto*

denomina concepto "Híbrido", que se basó fundamentalmente en el Escenario del Circuito Rural-Metropolitano (Escenario E) así como en otros elementos importantes de varios otros escenarios alternativos originalmente desarrollados por la Mesa redonda. La Mesa redonda también desarrolló y consideró cuatro escenarios alternativos adicionales. En el Apéndice A se incluyen detalles sobre estos escenarios.

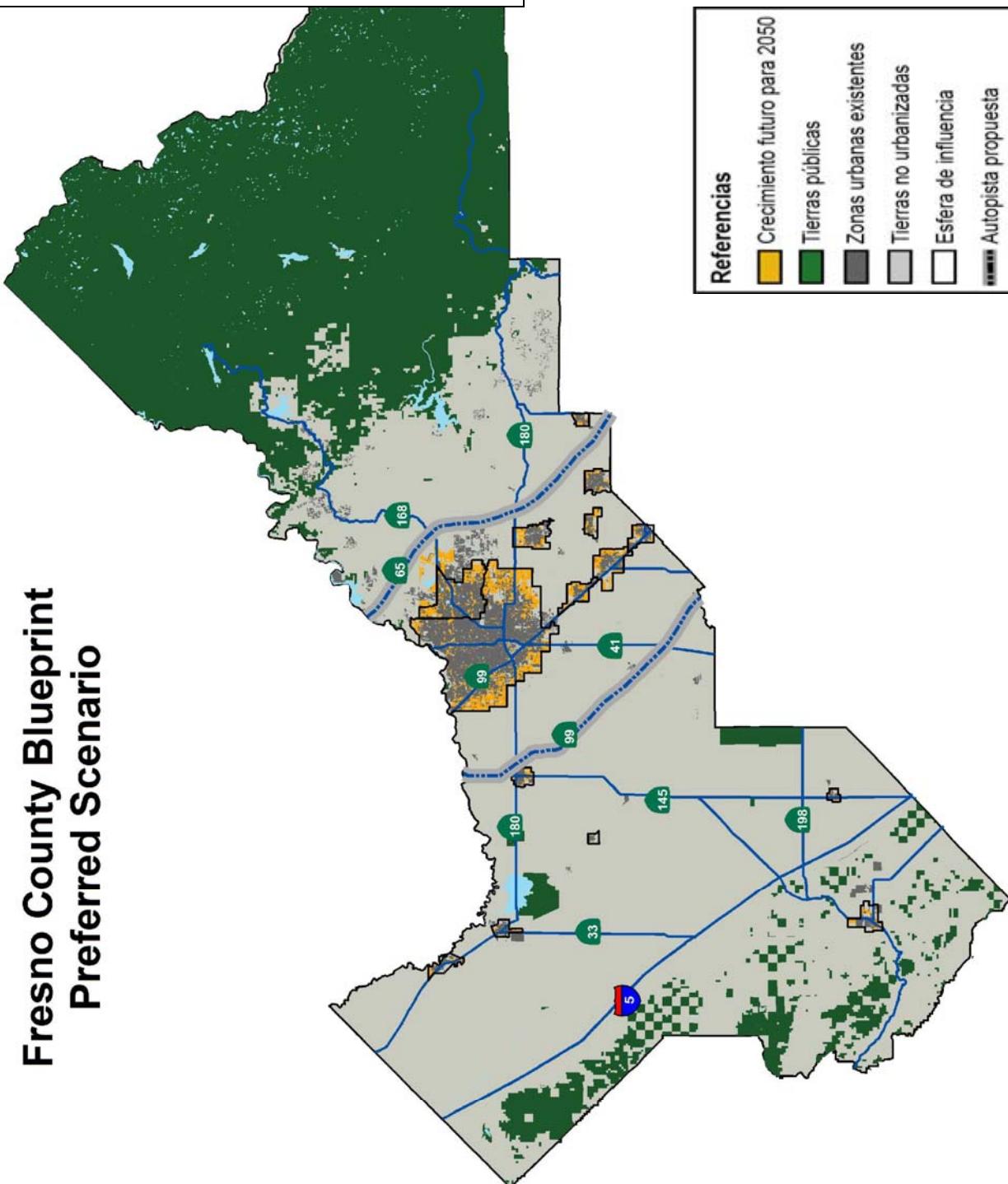


### Entre las características del *Concepto preferido para el proyecto* se incluyen las siguientes:

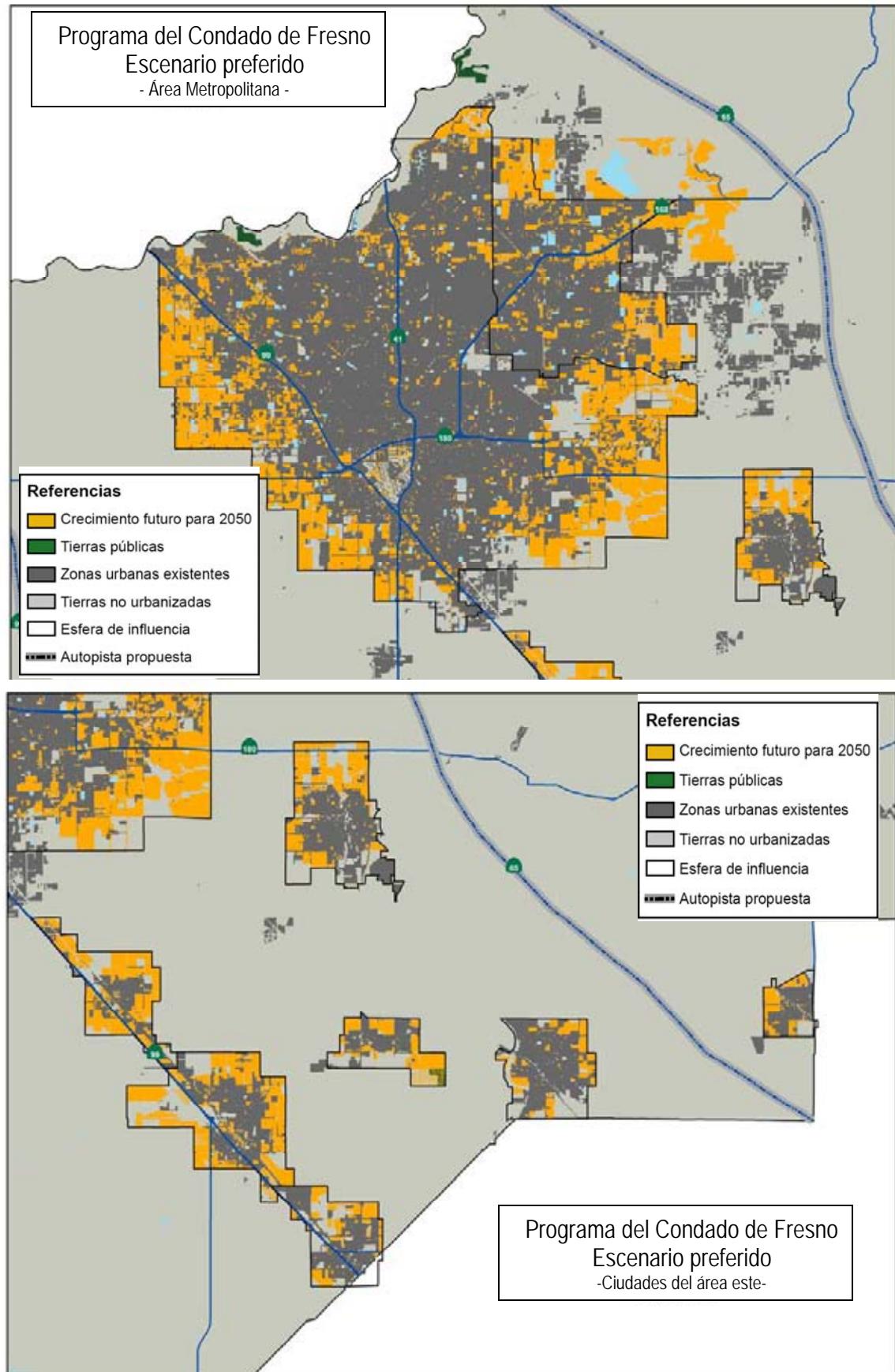
- Toma ideas de otros escenarios propuestos
- Está basado en una red de transporte multimodal de alta capacidad que proporciona conectividad a través de la región. El sistema de transporte incluye corredores de transporte este-oeste que se conectan con la autopista Interestatal 5
- El promedio de densidad residencial para todo el condado del nuevo crecimiento para el período que va desde el presente hasta el año 2050 promediará las 8.0 unidades residenciales por acre. La densidad del nuevo crecimiento en las Áreas Metropolitanas Clovis-Fresno (FCMA, por sus siglas en inglés) será de 9.0 unidades por acre, mientras que la densidad promedio de los nuevos desarrollos en las áreas que no pertenecen a las FCMA rondará las 5.7 unidades por acre.
- Implicará proyectos de rellenos urbanos, proyectos totalmente nuevos y redesarrollo (en niveles ubicados en un punto intermedio entre los proyectados en el Escenario C [centrados en el metro] y E [o promediando las 515 unidades por año en todo el condado]).
- Este escenario permite un crecimiento que satisface las necesidades regionales de vivienda y cumple con los requisitos sobre áreas de crecimiento de los planes generales, consistente con los principios de desarrollo inteligente de diversidad, densidad, diseño y destino(ajustando las asignaciones para cumplir con la Asignación de Necesidades de Vivienda Regional [RHNA, por sus siglas en inglés] y Planes Generales adoptados en el futuro). Esto no excluye la expansión de esferas de influencia en ciertas circunstancias que incluyan principios de desarrollo inteligente.
- Desalentará, pero no prohibirá, el crecimiento en terrenos para cultivo estratégicos y tierras para la conservación de recursos y espacios abiertos (Se proporcionarán mapas de terrenos para cultivo como parte del conjunto de herramientas del Programa).
- Proveerá centros de empleo para abastecer el lado oeste del Condado de Fresno, ya sea a lo largo del corredor I-5 como en otros lugares adecuados.
- Requerirá una planificación cooperativa para garantizar que se establezcan políticas a favor de un crecimiento planificado y ordenado dentro de las áreas de crecimiento planificado permitiendo al mismo tiempo flexibilidad para cumplir con los objetivos de desempeño.
- Permitirá cierta flexibilidad en la asignación del crecimiento, pero de una manera que garantice resultados de desempeño aceptables.

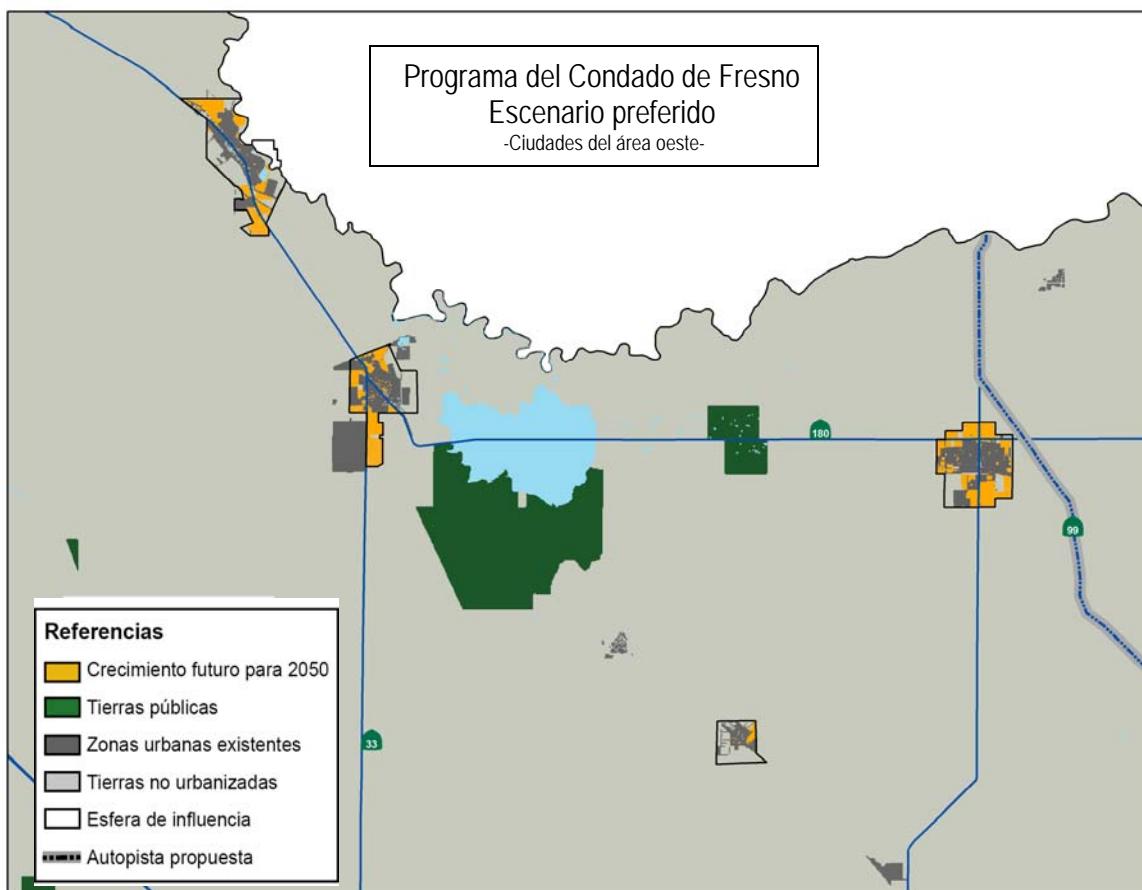
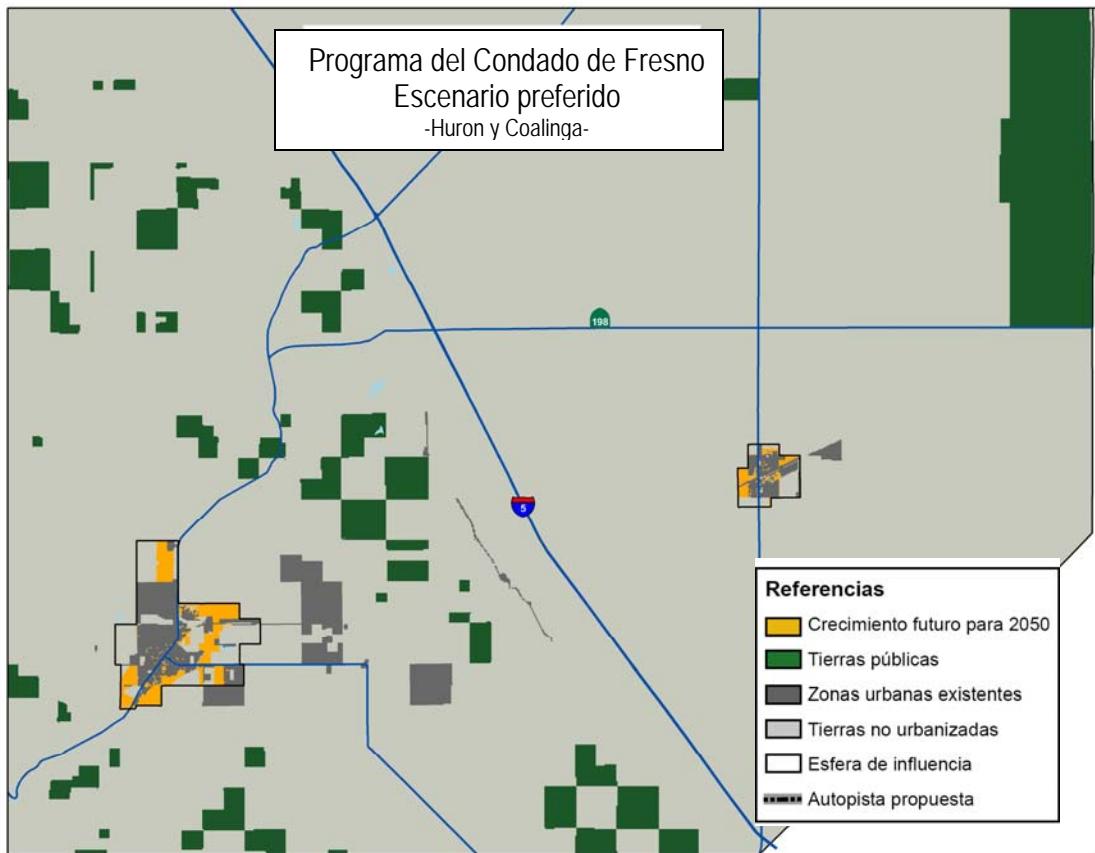
Uno de los objetivos principales del escenario preferido es el desarrollo económico competitivo. El crecimiento del empleo debería equilibrarse con el crecimiento de las viviendas para así reducir las millas viajadas por vehículo (VMT, por sus siglas en inglés), y debería incluir un crecimiento adecuado del empleo para las ciudades de lado oeste.

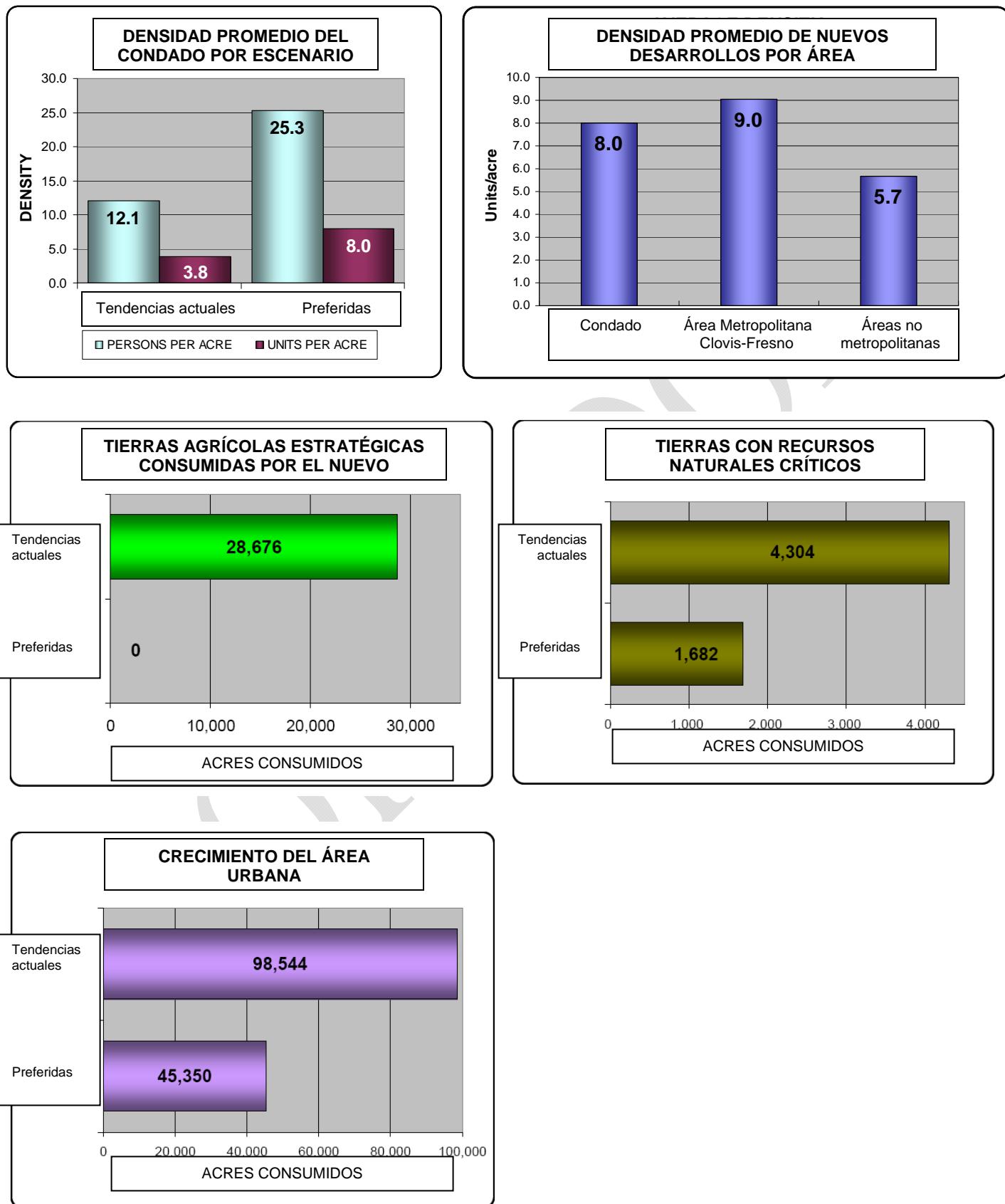
## Programa del Condado de Fresno Escenario preferido



| Referencias                  |
|------------------------------|
| Crecimiento futuro para 2050 |
| Tierras públicas             |
| Zonas urbanas existentes     |
| Tierras no urbanizadas       |
| Esférica de influencia       |
| Autopista propuesta          |







BORRADOR

## Capítulo 4 Imagine las posibilidades para el Condado de Fresno

**Imagine** un lugar donde los recursos naturales son atesorados: el aire es puro, los lagos y los ríos son de agua cristalina. Una vida silvestre única, la vegetación y los ecosistemas prosperan. Los espacios abiertos son protegidos y abundantes. El agua y la tierra son usadas responsablemente, a fin de preservarlas para las generaciones futuras. Los edificios residenciales, comerciales y públicos, y la infraestructura embellecen el entorno de la región, respetando los derechos de propiedad privada, los hábitats de vida silvestre, las aguas críticas y otros recursos naturales.



**Imagine** un lugar donde las granjas y los pueblos históricos existen junto con las ciudades del siglo XXI. Las comunidades rurales tradicionales mantienen su carácter y patrimonio. El desarrollo rural del área del Valle es compacto, posee fronteras claras y respeta el importante rol jugado por la agricultura en la economía de la región. Partes de la región aún sienten no haber sido tocadas por el crecimiento rápido que tuvo lugar durante los últimos 100 años. Centrarse en los principios del Programa garantizará que el crecimiento futuro del Condado de Fresno preserve la singularidad que nos hacen ser quienes somos.

Arriba: Paisaje del Lago Shaver, noreste del Condado de Fresno

### *Bienvenido a una de las regiones más atractivas del mundo.*

### *Bienvenido al Condado de Fresno, Año 2050*

**Imagine** un lugar donde las personas puedan vivir cerca de sus lugares de trabajo, escuelas, tiendas, restaurantes y áreas recreativas. Las escuelas, los hospitales, el sistema de transporte público, los parques, los museos y otras atracciones culturales son de fácil acceso y reflejan el carácter de las comunidades a las que abastecen. Las sendas peatonales o los senderos para ciclistas conectan a los residentes con los centros comerciales. Las tiendas minoristas y los restaurantes a la calle forman un espacio acogedor. Los vecindarios tienen encanto y carácter. Las personas ven a sus familias, amigos y compañeros de trabajo de manera frecuente, lo que crea un sentido de comunidad.

**Imagine** un lugar donde viajar dentro y entre comunidades es eficiente y confiable. Los residentes y los visitantes tienen opciones para movilizarse dentro de la región y hacia otras localidades. Estas alternativas ahoran tiempo de viaje, permitiéndoles a las personas pasar más tiempo con sus familias y amigos. También incluyen opciones de transporte multimodal como se describe en el concepto de Circuito Rural-Metropolitano, que está pensado para reducir la dependencia del automóvil y mejorar

la conectividad. Los negocios pueden acceder fácilmente a los mercados nacionales y mundiales con sus productos y servicios, y expandir su alcance al mundo entero.

BORRADOR

## Capítulo 5 Enfrentemos los hechos: Debemos actuar – Desafíos clave

### Por qué es importante actuar ahora

#### *Tendencias negativas en el Valle de San Joaquín*

- 74% de los 115.000 acres de tierra urbanizada del Valle entre 1990 y 2004 era terreno para cultivo.
- +70% de todos los desarrollos urbanos se dio en terrenos para cultivo óptimos, únicos, o de importancia para todo el estado, de cinco condados del Valle Central de San Joaquín.
- 57% de los residentes del Valle reporta que ellos o algún miembro de su familia sufren de asma.
- Los niveles de obesidad, diabetes y enfermedades coronarias de los condados del Valle se encuentran por encima de los promedios estatales.
- Las enfermedades crónicas están asociadas con un limitado acceso a opciones alimentarias sanas, que incluyen productos frescos, y a recursos para practicar actividad física.
- \$3 mil millones por año se dedican a problemas de salud relacionados con la contaminación del aire.
- Aumento del 118% en los retrasos causados por el tráfico en los condados de Fresno y Kern entre 1999 y 2002.
- El promedio de desempleo de 7.9% del Valle es más alto que el promedio estatal y se encuentra entre los más altos de EE.UU.
- Corriente de aguas subterráneas.



Subdivisión residencial tradicional unifamiliar de California



Día de mucho smog en la ciudad de Fresno



Congestionamiento en el norte de Fresno

#### *Tendencias negativas en el Condado de Fresno*

- Pérdida de terrenos para cultivo de alta calidad.
- Problemas de salud crecientes debido a la mala calidad del aire.
- Congestión creciente del tráfico que se desplaza a través del Condado de Fresno a lo largo de las autopistas SR 99 y I-5.
- Falta de viviendas asequibles.

BORRADOR

## Capítulo 6 Si no actuamos... las tendencias negativas podrían continuar hasta 2050

Una amplia variedad de previsiones sobre población y de tendencias históricas indican que en el horizonte del Condado de Fresno y del Valle de San Joaquín surge un importante crecimiento. Aunque el crecimiento de la población por áreas geográficas, grupos raciales y étnicos y grupos etarios variará, el crecimiento será una tendencia sistemática. Este crecimiento de la población implica un crecimiento de la cantidad de hogares y un aumento de la demanda de viviendas.

Si no queremos desarrollarnos de la manera en que lo hicieron Los Ángeles y el Área de la Bahía, entonces debemos actuar ahora para que el Condado de Fresno pueda crecer de una manera que sea habitable y sustentable.

### Crecimiento de la población

El Valle de San Joaquín enfrenta importantes desafíos, uno de los cuales es albergar el futuro crecimiento. Se espera que la población del Valle casi se triplique para el año 2050, pasando de 3.9 a 9.5 millones de personas, que es el equivalente a agregar 10 nuevas ciudades del tamaño de Fresno.

El Condado de Fresno está creciendo a una velocidad mayor que el estado mismo, con un aumento del 20% en la población entre 1990 y 2000. Al mes de julio de 2007, la oficina de censo estimaba que la población del Condado de Fresno era de aproximadamente 899.400. Esto representa un aumento del 12.5% desde el censo de 2000, como se muestra el cuadro siguiente. El cuadro también muestra la población proyectada para el Condado de Fresno hasta el año 2050. Las proyecciones de población para el período que va de 2010 a 2050 están basadas en el informe del Departamento de Finanzas del Estado de California como se indicó en la Actualización del Programa del otoño de 2007. Esta información también está disponible en el sitio Web del COG de Fresno.

| Año               | 2000*   | 2010    | 2020      | 2030      | 2040      | 2050      |
|-------------------|---------|---------|-----------|-----------|-----------|-----------|
| Condado de Fresno | 799.400 | 983.500 | 1.201.800 | 1.429.200 | 1.670.500 | 1.928.400 |

\*datos del Censo de Estados Unidos de abril del 2000 redondeados a la centena más cercana.



Arriba: complejo residencial multifamiliar de buen diseño en Fresno  
Izquierda: casa unifamiliar de densidad alta-mediana en Fresno

Este crecimiento de la población supondrá una creciente presión tanto para el medio ambiente único del Condado como para su sistema de transporte en evolución.

### Crecimiento de la cantidad de viviendas y accesibilidad

El Plan Regional de Asignación de Viviendas (RHNA) del Condado de Fresno 2007 estima que para junio de 2013, nuestra población será de aproximadamente 999.400, con alrededor de 328.300 hogares. Estas estimaciones fueron calculadas usando las cifras de población del Departamento de Finanzas del Estado, la proporción de población por unidad de vivienda y las cifras de la tasa de ocupación el Condado de Fresno.

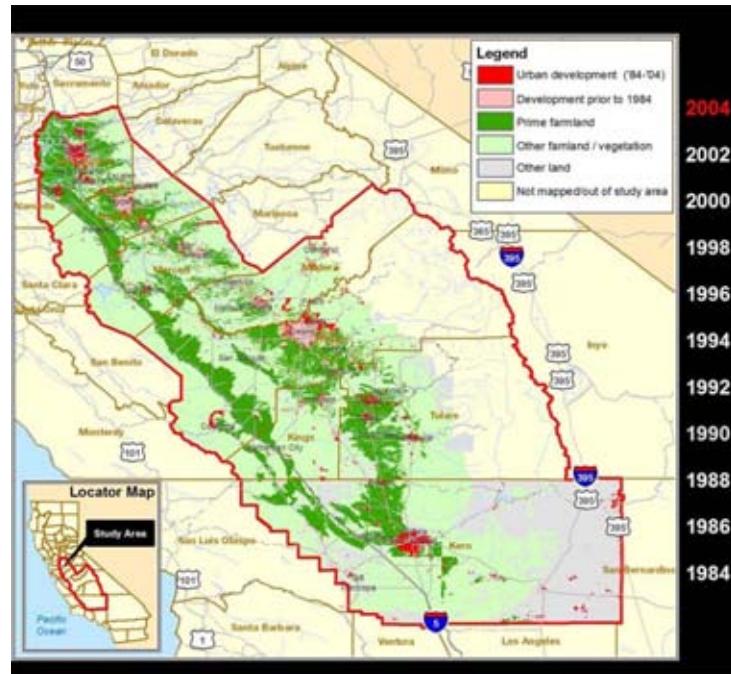
En el siguiente cuadro se muestran las proyecciones de hogares por grupos de ingreso redondeados a la centena más cercana. Estas proyecciones se basan en las cifras del Departamento de Vivienda y Desarrollo Comunitario del Estado de California (*State of California Department of Housing and Community Development*).

| 30 de junio de 2013           |                |                |
|-------------------------------|----------------|----------------|
| Grupos según nivel de ingreso | Cantidad       | Porcentaje     |
| Muy bajo                      | 77.900         | 23,74%         |
| Bajo                          | 53.300         | 16,25%         |
| Moderado                      | 59.400         | 18,09%         |
| Por encima de moderado        | 137.600        | 41,92%         |
| <b>Total</b>                  | <b>328.300</b> | <b>100,00%</b> |

En base a la información de la Alianza de Fresno para la Vivienda (*Fresno Housing Alliance*), desde 2000, el aumento de precio de las viviendas en Fresno ha promediado el 28,4% por año, mientras que el aumento de los ingresos familiares medios ha promediado sólo el 6% por año. El índice de accesibilidad ha caído del 54% en 2000 a 17% en 2007, reduciendo de manera sustancial la cantidad de hogares que pueden comprar una vivienda de mediano precio. El mercado de la vivienda de Fresno ha cambiado considerablemente desde junio de 2007. De acuerdo a estadísticas recientes, entre junio de 2007 y septiembre de 2008 los precios de venta promedio han caído 31%, o de USD146.446 a USD170.000.

### Desarrollo sobre terrenos para cultivo

El terreno para cultivo productivo es un recurso finito irremplazable. Además de proporcionar productos alimentarios y textiles, los terrenos para cultivo del Condado de Fresno también suministran productos que tienen poco valor de mercado pero una importancia sustantiva ya sea



cultural o ecológica. Estos valores pueden ser tanto inmediatos como de largo plazo. Los valores inmediatos incluyen la herencia social, los paisajes, los espacios abiertos y el carácter de la comunidad. Los beneficios ambientales de largo plazo podrían ser un hábitat para la vida silvestre, aire puro y agua limpia, control de inundaciones, recarga de aguas subterráneas y captación de carbono.

*Para el año 2040, se proyecta que el 34% del terreno para cultivo de alta calidad del Condado de Fresno corresponderá a zonas desarrolladas. Eso equivale aproximadamente a una pérdida de terrenos para cultivo de 40.000 acres.*

#### Congestionamiento del tráfico

El congestionamiento, una condición del retraso en el tráfico, se da cuando la cantidad de vehículos que usan una calzada excede la capacidad de diseño. El crecimiento rápido en áreas urbanas contribuye a la congestión del tráfico dado que el área crece más rápido que la capacidad general del sistema de transporte. La ralentización resultante tiene un efecto negativo sobre los residentes y los negocios, a través del impacto sobre la calidad del aire, las actividades de negocios y

la calidad de vida en general. Los intentos por construir más carreteras para aliviar el congestionamiento sólo tienen efectos temporarios. Los costos de transporte para el estadounidense promedio son mayores que los costos de los servicios de salud, educación y alimentos.

## Capítulo 7 Si Sí actuamos... Un panorama positivo para el año 2050

La meta es posicionar al Condado de Fresno como una zona económicamente viable con una base económica diversificada. El Condado de Fresno necesita seguir siendo un lugar favorable para los negocios y hacer las elecciones correctas para mejorar la calidad de vida a través de un desarrollo predecible y sustentable.

Durante el desarrollo del Proyecto del Condado de Fresno tomamos conocimiento sobre el hecho de que los miembros de la comunidad no desean continuar con los actuales patrones de desarrollo, sino que prefieren ver un crecimiento futuro que preserve el medioambiente y las tierras agrícolas, focalice el desarrollo en los centros urbanos y conecte a estos centros con corredores de transporte que proporcionen opciones.

A través de talleres y encuestas interactivas, los residentes, líderes empresariales y funcionarios elegidos del Condado de Fresno trabajaron de manera conjunta para concebir un futuro diferente a lo que existe hoy. Un futuro donde el Condado de Fresno sea reconocido como un



Mural hecho con mosaicos al costado de la Ruta Estatal 168, en Clovis

lugar de primera clase para vivir, aprender, trabajar y jugar.

Un futuro donde las personas de distinto origen y talentos se reúnan para mejorar una economía global que rivaliza con las más importantes comunidades del mundo. Un futuro donde la belleza natural y demás atracciones sean disfrutadas por todos. Un futuro donde consumamos menos tierra, preservemos más recursos ambientales, creemos más lugares distintivos para vivir y proveamos mayores opciones de transporte. Un futuro donde el Condado de Fresno sea reconocido como un lugar de primera clase para vivir, aprender, trabajar y jugar.

### *Conservación:*

Disfrutar los recursos máspreciados del Condado de Fresno: tierra, agua, aire y vida silvestre

Los escenarios naturales del Condado de Fresno son importantes para todos nosotros. A una distancia relativamente corta en automóvil, podemos disfrutar de la belleza de varios parques nacionales, andar a pie o en bicicleta por numerosos senderos o disfrutar de una variedad de actividades comunitarias.



Paisaje del Lago Huntington en la parte noreste del Condado de Fresno

Como buenos administradores, tratamos de garantizar que estos recursos estén disponibles para nuestros hijos y nietos. Deseamos que ellos tengan acceso a los parques, senderos y áreas recreativas. Deseamos que vean cómo la vida silvestre, las plantas y los ecosistemas pueden prosperar en equilibrio con una economía saludable. Las generaciones venideras deberían heredar un medioambiente sustentable que incluya aire y agua puros.

Debemos conservar la tierra para las generaciones futuras, incluyendo las tierras y los

hábitats en riesgo. Las áreas de conservación adicionales crearán nuevos espacios para la recreación, la vida silvestre y la recarga de agua subterránea. Las áreas de conservación protegen los ecosistemas naturales y proporcionan una mejor movilidad para la vida silvestre y el turismo recreativo. El consumo de agua y los gases de efecto invernadero pueden reducirse para que, aunque se sumen nuevos residentes, nuestra "huella" general sobre el medioambiente sea limitada.

### *El campo:*

#### Conservar el patrimonio agrícola y los pueblos pequeños del Condado de Fresno

La agricultura debería continuar siendo una opción viable para amplias áreas de tierra de la región. Las granjas locales continuarán proporcionando una porción importante del suministro de alimentos y exportaciones valiosas a otros estados y naciones. Las granjas, los pequeños pueblos y el campo sin desarrollar continuarán siendo un elemento clave del paisaje del Condado de Fresno. Ofrecerán opciones para que la gente decida dónde vivir. Estas áreas rurales brindan una imagen pulida a las principales áreas urbanas de la comunidad.

Las comunidades rurales darán la bienvenida a jubilados, visitantes y familias. Estos pueblos



Cultivo de primavera en la parte sur del Condado de Fresno

combinarán un estilo de vida relajado con un acceso fácil a centros urbanos de primer nivel en toda la región. Con modernos sistemas de transporte y comunicación, se contará con fácil acceso a los mercados de otras regiones, estados y naciones.

### *Centros:*

#### Una variedad de lugares para vivir, trabajar y jugar



Ejemplo de desarrollo "combinado"

Ciudades y pueblos distintivos ofrecerán a nuestros residentes opciones sobre cómo vivir. Las

comunidades satisfarán las necesidades de los residentes, desde aquellos que desean vivir en un entorno urbano a aquellos que desean vivir en una parcela más amplia en el campo. Los centros más vibrantes del área brindarán una combinación de desarrollo residencial y comercial. Habrá opciones

de vivienda disponibles para los residentes de todos los niveles de ingreso. Áreas de compras deseables, atractivas, compactas y convenientes estarán al alcance. Existirán oportunidades para mercados de productos agrícolas y para proveedores de otros alimentos frescos. Abundantes detalles arquitectónicos, parques urbanos y centros comerciales y culturales darán un toque único a cada centro urbano. La mayor

parte de las áreas urbanas contarán con menos hogares unifamiliares y con una creciente combinación de apartamentos y condominios. Las escuelas, los lugares de trabajo, los lugares de compras, las instalaciones de servicios de salud y los centros culturales estarán ubicados cerca de las áreas residenciales. Los residentes se sentirán seguros y verán al Condado de Fresno como un lugar donde formar una familia y jubilarse.

#### *Corredores:*

#### **Conectar la región con más opciones de movilidad de personas y bienes**

Los corredores de transporte proveerán la red que vincula a las comunidades entre sí y a éstas con el resto del estado y del país. Los residentes y las empresas de nuestra zona contarán con una amplia variedad de opciones de transporte. Los residentes de los centros urbanos más compactos podrán caminar, andar en bicicleta o tomar un autobús para ir a la escuela, al trabajo o a una tienda, reduciendo así la dependencia del automóvil. Las personas que se desplacen de un centro a otro podrán conducir o usar los sistemas de ferrocarriles para pasajeros. Mayores opciones y viajes más cortos ayudarán a reducir el congestionamiento, salvando tiempo y dinero, y aliviando el estrés de esperar en el tráfico.



*Representación conceptual del Circuito Rural-Metropolitano del Condado de Fresno, mirando desde el este hacia el centro de Fresno en el año 2050*

BORRADOR

## Capítulo 8 Cómo lo logramos: estrategia de implementación

### Principios de desarrollo inteligente

El proceso de planificación del Proyecto de Fresno suscribió los diez principios de desarrollo inteligente como método para guiar las decisiones de crecimiento futuras en el Condado de Fresno, así como las estrategias para implementar cada principio:

1. Crear una gama de oportunidades y opciones de vivienda
2. Crear vecindarios que se puedan recorrer a pie o en bicicleta
3. Propiciar la colaboración de la comunidad y de otras partes interesadas
4. Fomentar comunidades distintivas y atractivas con un fuerte sentido del lugar
5. Hacer que las decisiones sobre el desarrollo sean predecibles, equitativas y redituables
6. Combinar los usos de la tierra
7. Preservar los espacios abiertos, las tierras agrícolas, la belleza natural y las áreas ambientalmente críticas
8. Promover una variedad de opciones de transporte
9. Fortalecer y dirigir el desarrollo hacia comunidades existentes
10. Aprovechar los diseños de edificación compacta
11. Acrecentar la vitalidad económica de la región
12. Apoyar acciones que alienten la administración de recursos ambientales
13. Planificar las necesidades futuras de agua



Ejemplo de ferrocarril ligero en el centro de la ciudad

1. Crear una gama de oportunidades y opciones de vivienda

*Poner a disposición de personas de todos los niveles de ingreso viviendas de calidad, es un componente integral de cualquier estrategia de desarrollo inteligente.* La disponibilidad de viviendas de la región se está haciendo cada vez menos asequible debido a los rápidos aumentos de precio y los salarios limitados. La adquisición de viviendas está quedando fuera del alcance no sólo de la clase trabajadora de bajos ingresos, sino también de profesores, enfermeros, policías, bomberos y otros funcionarios públicos que son tan esenciales para nuestras comunidades. La adquisición de viviendas por parte de los residentes de todas las profesiones es parte integral de nuestro futuro. Trabajaremos juntos para:

- **Fijar objetivos regionales**

Determinar cómo hacer que las viviendas sean más asequibles en la región tanto para propietarios como para inquilinos, y cómo mantener esta accesibilidad en el tiempo.

- **Informar a las comunidades acerca de viviendas asequibles**

Una mejor comprensión de lo que significa una vivienda asequible ayudará a desterrar mitos, mitigar miedos y reducir, de otro modo, la oposición a establecer una variedad de viviendas en las comunidades.

- **Equilibrar la distribución geográfica de las viviendas asequibles**

Todos los tipos de comunidades, no sólo los centros urbanos, deberían proporcionar una cantidad adecuada de las viviendas de la región. Donde sea posible, el diseño de las viviendas debería integrarse con las viviendas a precio de mercado en las comunidades en las que se ubican. Sin una variada selección de lugares adecuados para las viviendas, los trabajadores se verán forzados a vivir lejos de sus lugares de trabajo.

▪ **Proporcionar incentivos para las viviendas asequibles**

Los fondos públicos especiales continuarán siendo una fuente de inversión para las viviendas asequibles. Soluciones creativas pueden ayudar a aprovechar el uso de financiación pública, como por ejemplo, fideicomisos comunitarios para tierras, incentivos para desarrolladores, y ubicación conjunta de viviendas para trabajadores de servicios esenciales en espacios de propiedad de escuelas y otras tierras públicas.

---

2. **Crear vecindarios que se puedan recorrer a pie o en bicicleta**

Los vecindarios accesibles son lugares deseables para vivir, trabajar, estudiar, realizar oficios religiosos y jugar y, por lo tanto, un componente clave del desarrollo inteligente. Las personas del Condado de Fresno son su bien más importante, y la sociedad de hoy es la más móvil en la historia. Al implementar la visión regional compartida, el Condado de Fresno se esforzará por:

- **Alentar estándares de desarrollo que promuevan** vecindarios plenamente accesibles y que permitan el desplazamiento seguro de peatones, ciclistas y personas con discapacidad.
- **Coordinar la ubicación de sitios para escuelas** con la ubicación de nuevos desarrollos residenciales, así como con la ubicación de parques, áreas recreativas y servicios de transporte. Crear caminos seguros para que los estudiantes vayan a la escuela a pie o en bicicleta.
- **Coordinar centros comerciales donde se** pueda acceder a alimentos locales frescos, a los lugares de trabajo, etc., a pie o en bicicleta.
- **Proporcionar acceso** a servicios de salud, servicios sociales, guarderías, cuidado de ancianos y otros servicios de apoyo familiar en toda la región.
- **Crear, preservar, y brindar acceso** a museos, artes teatrales, arte público, monumentos históricos y otros centros culturales en lugares ubicados en toda la región.
- **Crear caminos seguros** para que las personas puedan movilizarse al trabajo o a los centros comunitarios a pie o en bicicleta.
- **Crear formas de transporte saludables** que propicien una ciudadanía más activa. Un sistema de transporte que propicia el desplazamiento a pie o en bicicleta mejorará la salud general de los ciudadanos del Condado de Fresno y reducirá nuestra dependencia del automóvil.

### 3. Propiciar la colaboración de la comunidad y de otras partes interesadas

*El crecimiento puede crear maravillosos lugares para vivir, trabajar y jugar, si responde al sentido propio de la comunidad sobre cómo y hacia dónde desea crecer.* La cooperación es una relación mutuamente beneficiosa entre dos o más partes que trabajan hacia la consecución de objetivos comunes compartiendo responsabilidad, autoridad y rendición de cuentas para lograr los resultados. Un proceso cooperativo se basa en la confianza, la inclusión y la participación constructiva para lograr un amplio propósito común.

- **Desarrollar una visión compartida**

Las necesidades de las comunidades son definidas mejor por las personas que viven y trabajan en ellas.

- **Formular soluciones creativas**

La colaboración entre la comunidad y las partes interesadas puede redundar en una resolución creativa y rápida de los problemas de desarrollo y en una mayor comprensión por parte de la comunidad sobre la importancia de la buena planificación e inversión. La resolución colectiva de problemas redundará en

estrategias innovadoras que se adecuen a las necesidades únicas de las comunidades.

- **Trabajar juntos**

La colaboración es menos competitiva y se centra más en los intereses que en las posiciones. A través de la negociación y la mediación las diferencias de valores subyacentes en la comunidad pueden ser exploradas de manera segura. La capacidad de la comunidad se expande con la administración de conflictos y la confianza, y favorece el aprendizaje mutuo y la posibilidad de alcanzar conclusiones.

### 4. Fomentar comunidades distintivas y atractivas con un fuerte sentido de lugar

*El desarrollo inteligente alienta a las comunidades a elaborar una visión y establecer estándares para el desarrollo y la construcción que respondan a los valores que ésta tiene sobre la belleza y distinción arquitectónica, así como opciones ampliadas de vivienda y transporte.* Los centros, ya sea que pertenezcan a pueblos o a ciudades serán el punto focal de la región para su futuro desarrollo. La región ya ofrece muchas opciones sobre dónde y cómo vivir. ¿Cómo podemos ampliar estas opciones y crear nuevas en el futuro?

- **Mejorar las comunidades existentes**

Cada comunidad debería desarrollarse de acuerdo al tamaño y al carácter previsto por sus residentes, consistente con la visión regional compartida. Es posible que algunas comunidades elijan crear desarrollos compactos que puedan albergar a más residentes; es posible que otras redesarrollen y rediseñen los centros de sus ciudades y los distritos de negocios centrales para que sean más atractivos; es posible que incluso otras se conserven



*Un complejo de oficinas bien diseñado, Clovis*

como están, ya sea que se trate de comunidades rurales o de centros urbanos.

■ **Crear nuevos centros**

Es posible que se cree una pequeña cantidad de nuevos centros en lugares que se adecuan al desarrollo compacto. Estas ubicaciones deberían reflejar la demanda de mercado, evitar conflictos ambientales y hallarse contigua o cercanamente a corredores de transporte y existentes o planificados.

■ **Alentar la creatividad**

El desarrollo de ciudades, pueblos y otros centros debería reflejar la diversidad de nuestros residentes y de nuestra economía. Se podrían proporcionar incentivos para prácticas de diseño creativo; desarrollo de uso combinado, centros más compactos ubicados cerca de estaciones de transporte regionales y enlaces con autopistas; así como para implementar diseños comunitarios "verdes" que exijan una huella urbana y medioambiental reducida.

**Abordar las necesidades especiales de grupos diversos de la población**

La región debería desarrollar centros que atraigan a personas de todas las edades y profesiones. Es posible que algunos centros sean adecuados para las familias, con buenas escuelas y guarderías; es posible que otros atraigan a las poblaciones de jubilados activos proveyendo acceso a servicios de salud y atracciones recreativas y culturales.

■ **Promover la tranquilidad**

Desde el vecindario más pequeño a la ciudad más grande, los residentes de todas las comunidades prosperan cuando se sienten seguros. Al tomar decisiones sobre el diseño de la comunidad, tanto el sector público como el sector privado deberían considerar la seguridad pública, la salud pública y las necesidades de evacuación de emergencia.

■ **Construir comunidades creativas**

Las comunidades deberían proporcionar una combinación estimulante de recursos educativos, culturales y ambientales que atraigan y retengan a trabajadores altamente calificados.

**5. Hacer que las decisiones sobre el desarrollo sean predecibles, equitativas y redituables**

*Para que una comunidad tenga éxito en la implementación del desarrollo inteligente debe contar con el apoyo del sector privado. De acuerdo con Smart Growth Online, “sólo los mercados de capital privados pueden suministrar las grandes cantidades de dinero que se necesitan para cumplir con la demanda creciente de desarrollos de desarrollo inteligente. Si los inversores, banqueros, desarrolladores y constructores, entre otros, no obtienen ganancias, pocos proyectos de desarrollo inteligente serán construidos.*

*Afortunadamente, el gobierno puede ayudar a hacer que el desarrollo inteligente sea redituable para los inversores privados y los desarrolladores.*

Como la industria relacionada con el desarrollo de proyectos está altamente regulada, el valor de la propiedad y el atractivo de un lugar se ven

*Una vivienda unifamiliar en un lote pequeño de Fresno*



ampliamente afectados por la inversión gubernamental en infraestructura y la regulación gubernamental. Los gobiernos que tomen las decisiones correctas en lo que hace a infraestructura y regulación crearán un desarrollo inteligente equitativo, predecible y redituables.” Los métodos para lograr la participación del sector privado, de los funcionarios elegidos y del sector público en lo relativo a las decisiones de desarrollo son:

- **Hacer que el desarrollo inteligente sea redituables para el sector privado y los desarrolladores**
- **Acelerar el proceso de aprobación, prestar atención al lema "el tiempo es dinero"**
- **Equilibrar los intereses equitativamente**  
Una asamblea, o sesión cooperativa, incorpora a los miembros de la comunidad, a

los desarrolladores y a los diseñadores. Una asamblea es una manera de generar de manera rápida una solución de diseño integrando las aptitudes y los intereses de un grupo diverso de personas.

## 6. Combinar el uso de la tierra

*El desarrollo inteligente apoya la integración del uso combinado de la tierra en las comunidades como componente crítico para lograr mejores lugares para vivir*

Combinar los usos de la tierra es uno de los diez principios clave del desarrollo inteligente identificado por la Red de Desarrollo inteligente (*Smart Growth Network*). La organización afirma que: “el desarrollo inteligente apoya la integración del uso combinado de la tierra en las comunidades como un componente crítico para lograr mejores lugares para vivir. Al colocar los usos cerca unos de otros, surgen nuevamente como opción viable alternativas a conducir un automóvil, como por ejemplo andar a pie o en bicicleta.

- **Trabajar, vivir y jugar a poca distancia**  
Se está haciendo más deseable equilibrar el lugar de trabajo con la vivienda y ofrecer a los residentes una más amplia variedad de opciones de vivienda para reducir el congestionamiento causado por los trabajadores que se desplazan de un lugar a otro. Combinar los usos de la tierra ayudará a lograr estas metas mientras se mantiene el carácter de los vecindarios adyacentes.
- **Propiciar una comunidad más diversa**  
Los usos combinados de la tierra también propician una población más diversa y de escala más manejable y una base comercial para propiciar un servicio de transporte público viable.
- **Mejorar la vitalidad y la seguridad de la comunidad**  
Incrementar la cantidad de personas que andan por la calle y cambiar su actitud puede mejorar la vitalidad y seguridad percibida en un área.
- **Revitalizar la comunidad en la que vivimos**  
Las calles, los espacios públicos y las tiendas orientadas al peatón, se convierten nuevamente en lugares donde las personas pueden reunirse y pasar el tiempo, atrayendo a los peatones nuevamente a la calle, lo que ayudará a revitalizar la comunidad.

**7. Preservar los espacios abiertos, las tierras agrícolas, la belleza natural y las áreas ambientalmente críticas**

*La preservación de espacios abiertos respalda las metas de desarrollo inteligente reforzando las economías locales, preservando las áreas ambientales críticas, mejorando la calidad de vida de las comunidades y guiando el nuevo crecimiento hacia comunidades existentes.* Preservar y disfrutar de los recursos naturales es importante para los ciudadanos. Es la base de una visión regional compartida; los principios que debemos seguir si queremos que nuestra región se convierta en el lugar en que nuestros hijos y nuestros nietos desearán vivir en el año 2050.



*Lizardia leonhardii (especie en peligro), Condado de Fresno*

▪ **Identificar las tierras "a salvar"**

La pieza central de la visión regional es una "huella verde", que es un plan para crear una red de tierra agrícola, áreas de conservación, espacios abiertos y zonas recreativas.

▪ **Invertir en la preservación de tierras críticas.**

Una manera de comprar tierras para crear esta "huella verde" es a través del uso de fondos públicos especiales. Sin embargo, la conservación también se puede llevar a cabo a través de la inversión privada. Los incentivos pueden alentar a los propietarios de tierras a conservar tierras que signifiquen una "huella verde" y otros espacios abiertos, y a que reserven tierras para la conservación como parte de importantes proyectos de desarrollo.

▪ **Garantizar que los residentes puedan acceder de manera fácil a las áreas recreativas**

No es suficiente conservar las tierras; también debemos asegurarnos de que podamos acceder y disfrutar de la naturaleza. Las comunidades deberían ser diseñadas de modo tal que la mayoría de los residentes se encuentren a una corta distancia a pie o en bicicleta de un espacio

verde. Será necesario que un sistema de transporte adecuado tenga acceso a las áreas recreativas ubicadas afuera de las áreas urbanas.

▪ **Desarrollarse de manera sensible**

El medioambiente será un factor crítico en las decisiones futuras sobre inversiones públicas y privadas en la región. El desarrollo debería estar focalizado en los centros existentes y en otras áreas que no representen un riesgo importante al medioambiente y que haga un uso eficiente de la tierra requerida para respaldar el crecimiento futuro. Los corredores de transporte deberían impactar sobre las tierras sensibles sólo cuando esto fuera necesario. El diseño de edificios e infraestructura debería ayudar a reducir el consumo de agua, las emisiones de gases invernadero, y otras "huellas" sobre el medioambiente.

▪ **Planificar las necesidades de agua futuras**

La región también debería desarrollar estrategias para proporcionar suficiente agua y garantizar que el suministro esté disponible para sostener el nuevo desarrollo. Un plan de recursos hídricos regional debería incluir estrategias para

reducir el consumo, compartir las fuentes de agua disponibles y desarrollar fuentes de agua alternativas. Asimismo, de acuerdo con el sitio Web *Low Impact Development (LID) Urban Design Tools* (Herramientas para el Diseño Urbano de Desarrollo de Bajo Impacto) ([www.lid-stormwater.net/index.html](http://www.lid-stormwater.net/index.html)), “el Desarrollo de Bajo Impacto (LID, por sus siglas en inglés) es un innovador enfoque de administración de aguas pluviales con un principio básico que es construido a la manera de la naturaleza: administrar las precipitaciones en su fuente usando controles descentralizados en microescala distribuidos uniformemente.” El objetivo es imitar la hidrología de un lugar antes de su desarrollo usando técnicas de

diseño que infiltran, filtran, almacenan, evaporan y retienen las escorrentías cerca de su fuente.

▪ **Fomentar la agricultura sustentable**

La agricultura debería seguir siendo una opción viable para que nuestras tierras proporcionen parte de nuestros suministros de alimentos y para abastecer a los mercados extranjeros. Los gobiernos locales, los propietarios de tierra y los agricultores deberían trabajar de manera conjunta para promover la importancia de la agricultura y conservar tierras adecuadas para la misma a fin de que ésta continúe siendo económica y ambientalmente viable.

## 8. Proveer una variedad de opciones de transporte

*Proporcionar más opciones a las personas en lo que hace a vivienda, compras, comunidades y transporte es un objetivo clave del desarrollo inteligente.* El transporte es el factor clave que dará forma al desarrollo urbano y rural en torno a la huella verde. Las inversiones en transporte de la región respaldarán la visión regional compartida suministrando:

▪ **Conectividad entre los centros y entre éstos y otras regiones**

Corredores existentes o nuevos conectarán a los centros de las principales ciudades del Condado de Fresno. Donde sea posible, se debería dar preferencia a mejorar corredores existentes, pero es posible que se necesiten nuevos corredores donde existan brechas en este sistema.

También será importante trabajar con el estado para mejorar los corredores que conectan al Condado de Fresno con otras partes de California, otros estados



y otras naciones, usando una combinación de carreteras, vías férreas, vías fluviales/marítimas y aéreas.

*Avión de pasajeros y camiones de carga en una instalación de carga local*

▪ **Mitigación del congestionamiento**

Los residentes del Condado de Fresno desean pasar menos tiempo viajando y nuestras empresas están buscando la manera de reducir el costo y de mejorar la confiabilidad de transportar productos. La estrategia de transporte regional incluirá modos de reducir los retrasos en el tráfico, eliminar los cuellos de botella y crear más opciones de transporte. Una opción será

el trabajo a distancia mediante la provisión de canales de comunicación de alta velocidad y banda ancha.

- **Opciones para el transporte de pasajeros y productos**

Los residentes del Condado de Fresno prevén un sistema de transporte regional que conecte los centros urbanos existentes y futuros de toda la región. También



Ejemplo de ferrocarril ligero

prevén sistemas de transporte rápido locales que incorporen ferrocarriles ligeros, tranvías o autobuses que conecten a los vecindarios con el servicio de transporte regional. Buscan expandir el uso del ferrocarril de carga y del tren de pasajeros de alta velocidad entre el Condado de Fresno y otras regiones. Desean un sistema de transporte adaptado que permita el acceso a las personas con discapacidad. También desean crear un sistema de circulación para ciclistas por la calle que fomente y apoye al ciclismo como una forma de transporte alternativo. Los residentes también desean un sistema de vías verdes y sendas para caminar o andar en bicicleta. Tal sistema mejoraría su salud y redundaría en una ciudadanía más activa. Un plan de transporte regional debería identificar dónde son más factibles estas opciones y establecer prioridades para implementar estas inversiones. El gobernador Schwarzenegger hizo ley el Proyecto “Calle entera”, de 2008 ([Complete Streets Act of 2008](#)), el 30 de septiembre de 2008. La ley exige que las ciudades y los condados de todo el estado

incorporen las calles enteras cuando actualicen sus planes generales.

- **Coincidencia con el nuevo desarrollo**

Los gobiernos locales deberían trabajar con los desarrolladores para implementar las rutas y los sistemas de transporte necesarios conjuntamente con el crecimiento anticipado. Éste equilibrio entre crecimiento e infraestructura debería darse tanto a nivel local como regional, para abordar mejor los impactos del crecimiento que se extienden sobre los límites de la ciudad o del condado. Los estándares regionales pueden ayudar a garantizar que el desarrollo de un condado o municipalidad no impacte adversamente en otros condados o municipalidades.

- **Garantizar el acceso a bienes económicos clave**

El plan de transporte regional debería también identificar la necesidad de que el transporte tenga un acceso eficiente a bienes económicos claves como:

- puertas de entrada internacionales para visitantes y comercio
- "fábricas de ideas" que generan nueva investigación y productos
- lugares de reunión clave para gente de negocios y líderes creativos

- **Suministrar conectividad a mercados globales**

El plan de transporte regional debería establecer prioridades para invertir en autopistas, vías férreas, vías fluviales/marítimas/acuáticas, aviación y sistemas de comunicación que vinculen los negocios del Condado de Fresno con clientes de otros estados y naciones. Se espera que una vez que se haya implementado el Circuito Rural-Metropolitano, éste fomente mayores

inversiones, incremente la escala local y global de desarrollo económico y la creación de oportunidades empresariales y de negocios, amplíe las opciones

diversificadas de empleo, proporcione viviendas asequibles y resulte en un transporte eficiente en todo el sistema metropolitano regional.

---

#### 9. Fortalecer y dirigir el desarrollo hacia comunidades existentes

*El desarrollo inteligente dirige el desarrollo hacia comunidades existentes que ya cuentan con infraestructura, buscando utilizar los recursos que los vecindarios existentes ofrecen, y conservar los espacios abiertos y los recursos naturales irremplazables en la periferia urbana.*

**Desarrollar centros que funcionan como el núcleo de la actividad económica.**

Se puede propagar el empleo y la vivienda a través de toda la región, permitiendo que las personas vivan cerca de sus lugares de trabajo.

Los planes deberían garantizar que se designe una cantidad de tierra suficiente a los centros económicos con transporte y otro tipo de infraestructura adecuada ya emplazada.

---

#### 10. Aprovechar los diseños de edificación compacta

*El desarrollo inteligente proporciona el medio para que las comunidades incorporen diseños de edificación más compacta como alternativa al desarrollo convencional, de alto consumo de tierras.*

- **Construir para arriba, no hacia afuera**  
Un diseño de edificación más compacto proporciona una alternativa al desarrollo convencional, de alto consumo de tierras. El diseño de edificación compacta recomienda que las comunidades sean diseñadas de modo tal que se preserven más espacios abiertos y que se construyan edificios que hagan un uso eficiente de la tierra y los recursos.
- **Respalda otros modos de transporte**

El diseño de edificación compacta es necesario para respaldar opciones de transporte más amplias en el condado y permite a las comunidades el ahorro de costos. Mientras intentamos fomentar un tránsito que reduzca la contaminación del aire y el congestionamiento, reconocemos que se necesitan niveles mínimos de densidad para hacer que las redes de transporte público sean viables.

---

#### 11. Acrecentar la vitalidad económica de la región

*Incrementar la vitalidad económica a través de la diversificación expandiendo los negocios existentes, atrayendo empleadores nuevos que paguen salarios altos y promoviendo un clima de negocios que apoye la innovación empresarial.*

*El futuro del Condado de Fresno como lugar deseable para vivir, trabajar y visitar depende de una base económica dinámica, diversificada y creciente que complemente el carácter de la región. El Condado atraerá negocios que ofrezcan empleo a sus ciudadanos, brinden servicios esenciales, respeten el entorno agrícola, complementen la industria turística y refuerzen la base impositiva. La meta global es que el*

*Condado de Fresno sea competitivo mundialmente para garantizar su futuro como lugar deseable para vivir, trabajar y visitar.*

■ **Promover el desarrollo económico**

Debe existir un esfuerzo concertado en el Condado para promover un desarrollo económico que sea compatible con los vecindarios residenciales existentes y con otros desarrollos de negocio, que fomente la rehabilitación de instalaciones públicas y del transporte y la infraestructura de servicios que puedan albergar nuevos negocios, que promueva la fabricación de productos derivados de la agricultura y las operaciones de investigación y desarrollo de alta tecnología, y promueva las asociaciones público-privadas, incluyendo el uso selectivo de incentivos locales que facilitan el crecimiento de inversiones de capital y empleos con altos salarios.

■ **Promover las industrias de alta tecnología**

El futuro económico del Condado depende del crecimiento de industrias de alta tecnología incluyendo investigación en agricultura, finanzas, seguros y negocios inmobiliarios. El Condado de Fresno debería focalizarse en oportunidades que no contaminen y que propicien el trabajo a distancia y los modos de transporte alternativo y contraten empresas de calidad a la vanguardia del cambio económico y tecnológico.

■ **Promover una base económica fuerte y diversificada**

Mejorar la salud económica del condado mientras cada una de las agencias locales crece requerirá de una variedad de estrategias que brinden la capacidad de equilibrar el desarrollo futuro con la preservación de los sistemas naturales y de las áreas sensibles, permita una combinación de usos a través del redesarrollo, el relleno urbano, la planificación de subáreas y la planificación maestra, y el

desarrollo y la implementación de políticas económicas claras; y aliente la interacción entre el sector privado y el resto de la comunidad.

■ **Fomentar la actividad económica**

Las jurisdicciones del Condado de Fresno deberían fomentar un entorno regulatorio que apoye a diversos negocios, propietarios y desarrolladores regionales y locales mediante la provisión de instalaciones y servicios urbanos y rurales bien mantenidos y adecuados, promueva una planificación y unos procesos regulatorios y de solicitud de permisos sistemáticos y predecibles, desarrolle regulaciones que respondan a las fuerzas de mercado y permitan un procesamiento eficiente de las solicitudes y una atmósfera económica saludable.

■ **Desarrollar una estrategia económica futura exitosa**

La estrategia económica futura del Condado de Fresno se basa en optimizar su ubicación estratégica entre las áreas de crecimiento esperadas para lograr desarrollos residenciales y comerciales de calidad y generar una base impositiva potencial importante que mejore las instalaciones y los servicios públicos para mejorar la calidad de vida de la comunidad. Las jurisdicciones del Condado de Fresno también deberían alentar una diversificación de negocios locales para atraer y mejorar el turismo regional, mantener la accesibilidad al empleo regional y a las áreas residenciales y brindar a los residentes lugares naturales de calidad preservando al mismo tiempo el carácter urbano y rural del condado.

## 12. Apoyar acciones que alienten la administración de recursos ambientales

*La meta global es promover el uso bien informado, la administración y la protección del agua, la tierra, el aire y los demás recursos naturales correspondientes de la región del Condado de Fresno, a través de la coordinación interjurisdiccional y de la sistematicidad en el desarrollo e implementación de leyes, programas y políticas que aborden el tema de la administración de recursos y de la protección ambiental.*

*La protección de las tierras ricas en recursos naturales que quedan en las áreas urbanas y rurales del Condado de Fresno toma como base las inversiones anteriores y continuará ofreciendo oportunidades para seguir invirtiendo en los sistemas de espacios abiertos de la región a medida que el Condado continúe creciendo durante los próximos 40 años.*

### ■ Entender el medioambiente

Es vital que cada jurisdicción dentro del Condado de Fresno cuente con asesoramiento científico, técnico y político para garantizar una toma de decisiones basada en conocimientos científicos. Para mantener y mejorar la base de datos regional de modo que los decisarios de políticas y los administradores cuenten con datos e información exacta y completa sobre los cuales basar sus decisiones relativas al crecimiento y desarrollo, será necesaria la investigación.

### ■ Propiciar un público bien informado y activo

Las agencias locales del Condado de Fresno deberían realizar una coordinación a escala regional para desarrollar un sistema que contribuya a un desarrollo oportuno y a una implementación dinámica de programas sólidos de administración de recursos y protección ambiental. Es importante desarrollar materiales educativos como *stands*, artículos y mapas para informar al público acerca del valor de los recursos naturales.

### ■ Preservar los recursos naturales y mejorar la protección ambiental

Crear comunidades habitables en el Condado donde el desarrollo futuro respete e integre los recursos naturales preservando zonas con espacios abiertos adecuados para los principales tipos de hábitat a fin de mantener ecosistemas en un equilibrio natural para propósitos

científicos, de recreación, conservación, económicos, educativos, agrícolas y panorámicos.

### ■ Administrar el entorno natural

Las jurisdicciones del Condado de Fresno y otras agencias responsables deberían proteger los pantanos, las zonas con pendientes pronunciadas, las copas de los árboles, los hábitats naturales importantes y los paisajes, del desarrollo ambientalmente insensible, y fomentar la revegetación y la administración de áreas para restaurar el hábitat nativo y las cualidades estéticas que contribuyan a la calidad ambiental. Uno de los primeros pasos para identificar y priorizar áreas naturales en el Condado es fomentar prácticas que enfaticen la conservación del suelo como un medio para mantener la vegetación nativa, maximizar la filtración de agua, permitir la estabilización de pendientes, hacer posible que se pueda gozar del paisaje y reducir los riesgos de inundación.

### ■ Reducir los impactos ambientales del crecimiento y el desarrollo

Las agencias locales del Condado de Fresno deberían propiciar actividades que permitan la conservación de energía y redunden en una menor contaminación como por ejemplo la reducción de desechos, el reciclado, los modos de transporte alternativos, las

fuentes de energía alternativa y el *compost*. Las agencias también deberían fomentar y respaldar prácticas de agricultura sustentable y de control de plagas, y continuar subvencionando y fomentando el Programa de reciclaje residencial líder de la Ciudad de Fresno a través de eventos educativos, materiales de promoción y esfuerzos de voluntarios. Otras estrategias efectivas incluyen el uso de espacios abiertos dotados de recursos naturales para separar físicamente elementos que son incompatibles en escala o función, trabajar con los propietarios y las agencias gubernamentales adecuadas para rehabilitar campos con recursos abandonados, preservar árboles maduros y establecer requisitos para su reemplazo. Finalmente, las agencias locales del Condado de Fresno deberían esforzarse por garantizar que las especies animales protegidas y las comunidades de plantas nativas sensibles no sean destruidas ilegalmente como consecuencia de nuevos desarrollos o actividades urbanas.

■ **Acrecentar las oportunidades de recreación en las áreas naturales**

Las agencias locales deberían trabajar con las agencias estatales y federales para

coordinar la protección y la mejora de los corredores naturales y para garantizar la preservación de amplias zonas naturales contiguas que proporcionan las mayores oportunidades de conservación a los animales y plantas así como un sistema contiguo de sendas.

■ **Abordar el tema del aire puro y del cambio climático**

Cumplir con los estándares de calidad de aire en relación al ozono y al material particulado y hacer frente al cambio climático llevará a la creación de un medio ambiente más saludable que ayude a mantener la vitalidad económica de la región del Condado de Fresno. Dado que las medidas de reducción de la contaminación y del cambio climático generalmente reducen el uso de combustible y de energía eléctrica, pueden brindar también importantes ahorros de costos. Los condados del valle deberían coordinar sus esfuerzos para hacer frente al cambio climático y mejorar la calidad de aire donde exista la tecnología y las opciones políticas para abordar estas cuestiones simultáneamente.

### 13. Planificar las necesidades futuras de agua

*Como marco para el desarrollo sustentable, apoyar los Principios Ahwahnee en materia de agua desarrollados por la Comisión del Gobierno Local en su publicación Un Programa para la sustentabilidad regional, que puede hallarse en: [www.lgc.org/ahwahnee/h2o\\_principles.html](http://www.lgc.org/ahwahnee/h2o_principles.html). Como indican los Principios Ahwahnee, existen, y continuarán existiendo demandas de recursos hídricos como resultado del crecimiento de la población. Para lograr el éxito, la administración del agua debería llevarse a cabo dentro de un marco regional, como elemento clave de un desarrollo inteligente.*

■ **Promover la sustentabilidad del agua**

Para sustentar el crecimiento y el desarrollo del Condado de Fresno será necesario mantener el valor de la base de los recursos hídricos. Las agencias responsables deberán

conciliar la equidad y la eficiencia en la asignación de recursos, suministro de servicios de agua y protección de la base del recurso. Estas agencias también deben seguir administrando la asignación de recursos

hídricos, teniendo en cuenta que el principio de acceso a agua potable segura y a servicios sanitarios es fundamental para satisfacer las necesidades humanas básicas y que otras asignaciones deberían también basarse en consideraciones de eficiencia económica y equidad.

■ **Promover la conservación del agua**

Se debería promover la conservación del agua vinculando las políticas en materia de agua con aquellas políticas relativas al uso de la tierra y la forestación. La administración de la demanda de recursos se centrará en la conservación del agua a través del reciclado y la reutilización, y donde sea adecuado, será guiado por políticas de precios y por la adopción de mejores prácticas y de tecnologías adecuadas.

■ **Administrar la oferta y la demanda de agua**

La oferta y la demanda de agua deberían ser administradas mediante la formulación e implementación de programas de investigación, monitoreo y administración de la información, centrándose en la cantidad y calidad de la base del recurso, y de las fuerzas sociales y económicas que las afectan.

■ **Proteger el entorno acuático**

Se debería proteger el entorno acuático, incluyendo los pantanos, de las fuentes de contaminación local y regional y de otras amenazas, para mantener el equilibrio físico

y químico y la integridad biológica del sistema del recurso hídrico.

■ **Administrar las variaciones en el suministro de agua**

La región del Condado de Fresno se beneficiaría de un plan que se centrara en las variaciones anuales del suministro de agua.

Las agencias responsables del Condado deberían identificar métodos para hacer frente a eventos extremos y disturbios, en particular, sequías, inundaciones y erosión, a través de la implementación de medidas de preparación para casos de sequía y protección contra inundaciones y estrategias de mitigación incluyendo un monitoreo adecuado y sistemas de aviso temprano.

■ **Brindar una administración de recursos adecuada**

Es importante apoyar a aquellas instituciones que reconozcan la necesidad de crear capacidades en torno al tema del agua, de información pública y de educación.

Tales instituciones continuarán suministrando mecanismos adecuados para la administración de la tierra y de los recursos hídricos en una base integrada.

Asimismo, se necesita más y mejor información sobre el agua, específicamente, datos sobre uso del agua, eficiencia y disponibilidad, para facilitar la toma de decisiones.

## Capítulo 9 Trabajar juntos: centrándonos en una meta común

### Próximos pasos

#### *5 Acciones regionales*

Las decisiones que se toman sobre el crecimiento darán forma al futuro del Condado de Fresno durante los próximos 50 años. Las organizaciones públicas y comunitarias que han participado en este proceso de planificación proponen las siguientes cinco acciones para iniciar la implementación de una visión regional compartida.

#### TABAJAR JUNTOS

Continuar reuniéndose como líderes regionales para analizar el progreso hacia el logro de la visión regional, y comenzar el trabajo de llevar a cabo acciones clave. Los participantes del Programa Regional de San Joaquín continuarán reuniéndose según sea necesario para discutir cuestiones y políticas de crecimiento. Facilitarán el establecimiento de un foro para organizaciones públicas, privadas y cívicas de disciplinas relacionadas: agricultura, medioambiente, transporte, uso de la tierra, desarrollo económico, viviendas, educación, salud y seguridad, entre otros.

#### DESARROLLAR UNA "HUELLA VERDE" REGIONAL

Nuestros planes futuros deberían enfatizar cuáles son nuestras tierras y aguas sensibles. Debemos desarrollar una estrategia para equilibrar de manera efectiva los recursos naturales y los sistemas urbanos del Condado de Fresno para así poder proteger, sostener y brindar acceso a estos importantes lugares. Los gobiernos estatales y locales, los propietarios y las partes interesadas en el medioambiente deberían definir una "huella verde" de tierras y aguas críticas, y usar fondos públicos e incentivos privados para preservar estas tierras, aguas, espacios abiertos y áreas recreativas. Al hacerlo, preservaremos lo mejor de nuestra región para aquellos que están por venir.

#### DESARROLLAR CORREDORES DE TRANSPORTE REGIONALES

Se identificarán el sistema de transporte y otro tipo de infraestructura necesarios para conectar a los centros de nuestras ciudades entre sí, así como con otras regiones. Los corredores de transporte vincularán a los centros con una región, y junto con la huella verde, establecerán el marco más amplio donde debería darse el crecimiento futuro. El plan de transporte regional de largo alcance abordará la cuestión de la conectividad, mitigará el congestionamiento y ampliará las opciones de transporte. Se pondrá un énfasis especial en desarrollar corredores de transporte regionales que puedan servir como la médula futura de transporte, similar a la que juegan hoy en día las autopistas. Para hacerlo, será necesario que coordinemos las actividades de planificación a lo largo de todas las jurisdicciones para incluir todos los modos: autopista, vías férreas, agua, aire y espacio.

#### DAR RIENDA SUELTA A LA CREATIVIDAD

A través de las fuerzas de mercado y de incentivos, alentar a los gobiernos locales y a los desarrolladores a que imaginen e implementen soluciones creativas para reducir la expansión urbana descontrolada, promover el desarrollo compacto, diseñar lugares distintivos, hacer que la vivienda sea más asequible, y crear centros económicos en crecimiento de excelencia. Comenzaremos el proceso detallado de revisar los planes, las regulaciones y los procesos regionales y locales para hacer realidad estos sueños.

#### MEDIR, INSPECCIONAR Y MEJORAR

Finalmente, monitorearemos el progreso de la región hacia la implementación de una visión regional compartida y haremos todas las correcciones a mitad de camino que sean necesarias para seguir avanzando. Trabajaremos con otros socios para desarrollar un informe de progreso regional anual, y convocaremos periódicamente a líderes regionales para realizar ajustes a la visión y a los planes asociados con ésta.

BORRADOR

## Apéndice A      Construcción de los escenarios alternativos utilizando UPLAN

La siguiente sección brinda detalles y especificaciones adicionales respecto o del desarrollo del proceso de construcción del UPLAN aplicado para analizar los cuatro escenarios de transporte y uso terrestre a los que se hace referencia en el Capítulo 3.

Se ha tomado una cantidad de pasos técnicos para identificar y evaluar cómo debería crecer el Condado de Fresno en los próximos 42 años. El esfuerzo de construcción requirió la recolección de datos basados en el Sistema de Información Geográfica (GIS) de diferentes agencias del condado y ciudades del condado. Se uniformó y convirtió en información para el software de construcción del uso terrestre UPLAN. A continuación se detalla cada uno de los pasos.

- **RECOLECCIÓN DE DATOS**

Se reunieron diferentes conjuntos de datos: se recolectaron datos de parcelas de tasadores, Planes generales y datos geográficos y ambientales .Los conjuntos de datos han sido analizados y uniformados para crear los distintos datos para el modelo.

- **PLANES GENERALES**

Se uniformaron 16 planes generales en el Condado de Fresno y muchos planes comunitarios disponibles con las mismas categorías de uso de tierras.

- **DATOS DE TASADORES**

Se utilizaron datos de parcelas de tasadores para identificar parcelas vacías, con potencial de ser desarrolladas y redesarrolladas para los distintos escenarios. Se utilizó un conjunto de criterios para identificar parcelas que tenían el potencial para ser desarrolladas o redesarrolladas.

- **DATOS GEOGRÁFICOS Y AMBIENTALES**

Se obtuvieron datos geográficos y ambientales, como declives, ríos y pantanos, de la UC Davis y los bancos de datos del GIS del estado accesibles en internet (CASI & Ceres).El Programa Modelo de Fresno para la Conservación de Terrenos para Cultivo brindó un conjunto de datos de terrenos para cultivo estratégicos. Los conjuntos de datos políticos y de infraestructura como las Esferas de Influencia y los caminos y autopistas se han obtenido del Condado de Fresno y otras jurisdicciones del Condado de Fresno. Todos estos conjuntos de datos se usaron principalmente como factores atractivos o desalentadores en el desarrollo del modelo de software UPLAN.

- **SUPOSICIONES DEL PROCESO DE CONSTRUCCIÓN**

El objetivo del proceso del Proyecto era dar a las comunidades una oportunidad de prever alternativas futuras de su región basadas en alternativas de desarrollo elegidas en el presente. Para el proceso del Proyecto de Fresno, el objetivo era prever los siguientes cinco escenarios alternativos:

## DESCRIPCIÓN DE LOS ESCENARIOS Y MEDIDAS DE RENDIMIENTO

| ESCENARIO                           | A<br>Tendencias<br>actuales             | B<br>Crecimiento<br>a nivel nacional                          | C<br>Enfoque<br>metropolitano                | D<br>Conservación<br>de fronteras                                | E<br>Círculo<br>metropolitano/<br>rural   |
|-------------------------------------|---|---|--|--|---|
| ÁREAS DE CRECIMIENTO                | A nivel nacional                        | A nivel nacional, crecimiento industrial en la Interestatal 5 | Área metropolitana 80% Resto del condado 20% | Dentro de las actuales esferas de influencia, Millerton New Town | A nivel nacional, parámetros en el modelo |
| ESFERA DE DESARROLLO                | Expansión permitida Ocurre la expansión | Expansión permitida Ocurre la expansión                       | Expansión permitida Ocurre la expansión      | Expansión permitida  | Expansión permitida                       |
| POBLACIÓN                           | 1 928 400                               | 1 928 400   | 1 928 400                                    | 1 928 400  | 1 928 400                                 |
| EMPLEO                              | 758 400                                 | 758 400   | 758 400                                      | 758 400  | 758 400                                   |
| DENSIDAD                            | Igual que ahora                         | Reducción del 10% del tamaño del lote                         | Reducción del 25% del tamaño del lote        | Reducción del 50% del tamaño del lote                            | Según el modelo                           |
| REDESARROLLO                        | 250 unidades por año                    | 500 unidades por año  | 1 500 unidades por año                       | 3 000 unidades por año   | 465 unidades por año                      |
| PROTECCIÓN DE LAS TIERRAS AGRÍCOLAS | Igual que ahora                         | Algo de protección  | Algo de protección                           | Protegidas   | Protegidas                                |
| PROTECCIÓN DE TIERRAS AMBIENTALES   | Igual que ahora                         | Algo de protección  | Algo de protección                           | Protegidas   | Protegidas                                |

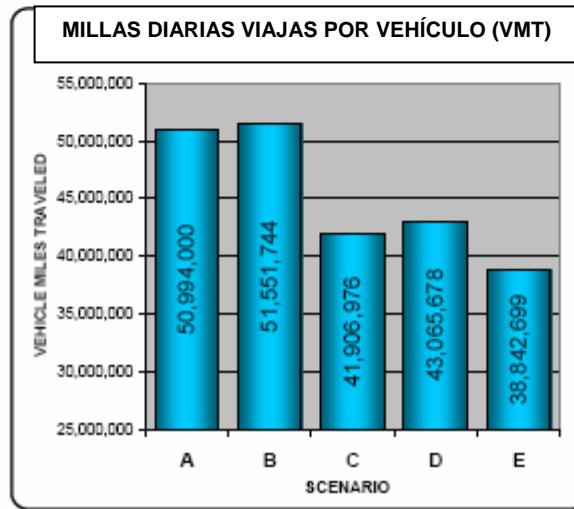
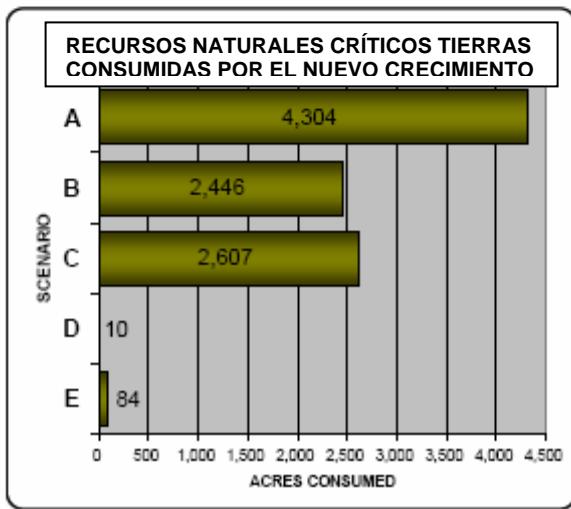
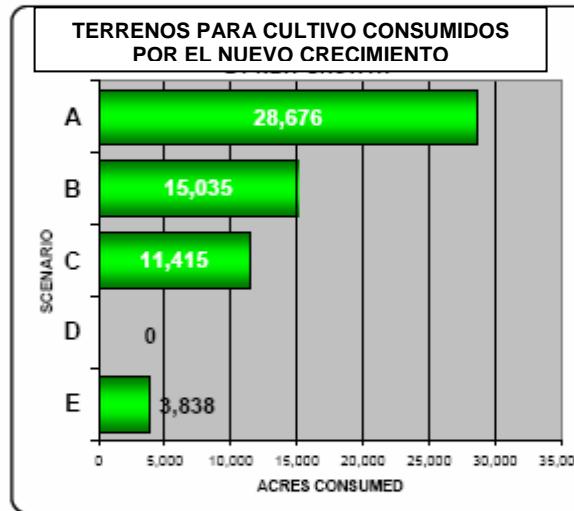
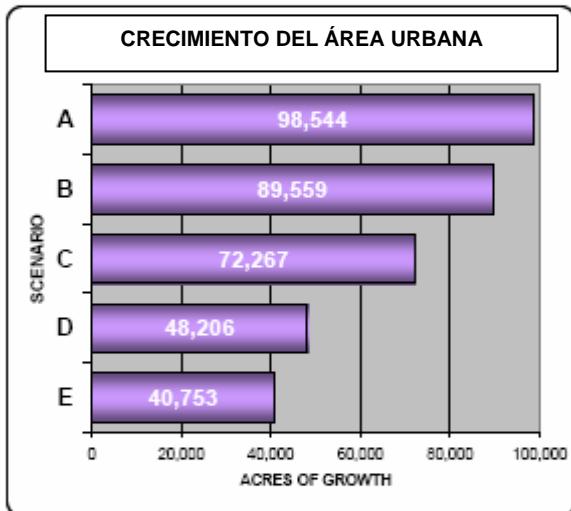
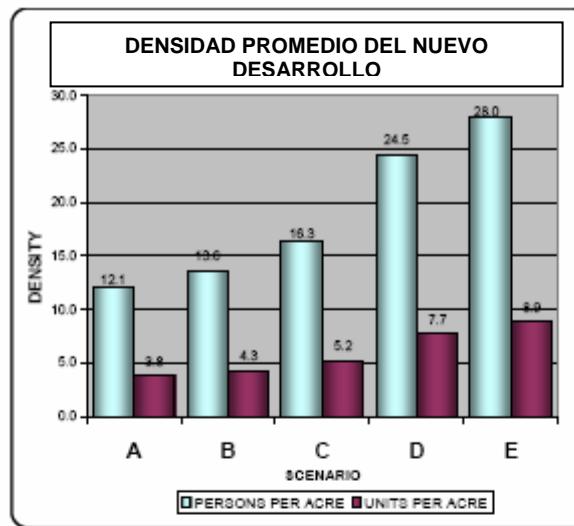
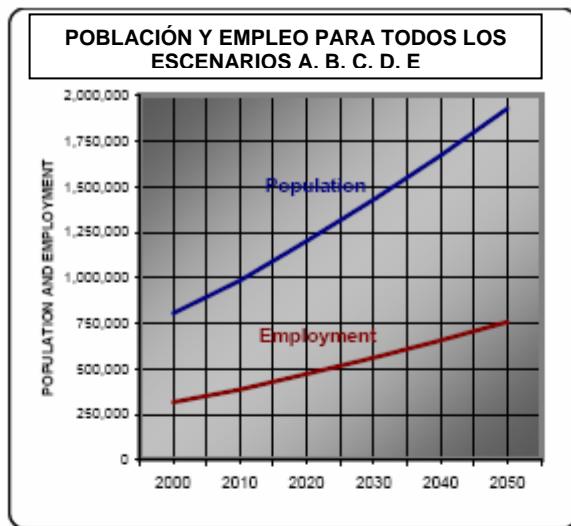
**ESCENARIO A: Tendencias actuales** – Refleja el patrón de uso de tierras de prácticas de desarrollo reciente. El crecimiento no estará limitado dentro de las actuales esferas de influencia (SOI).

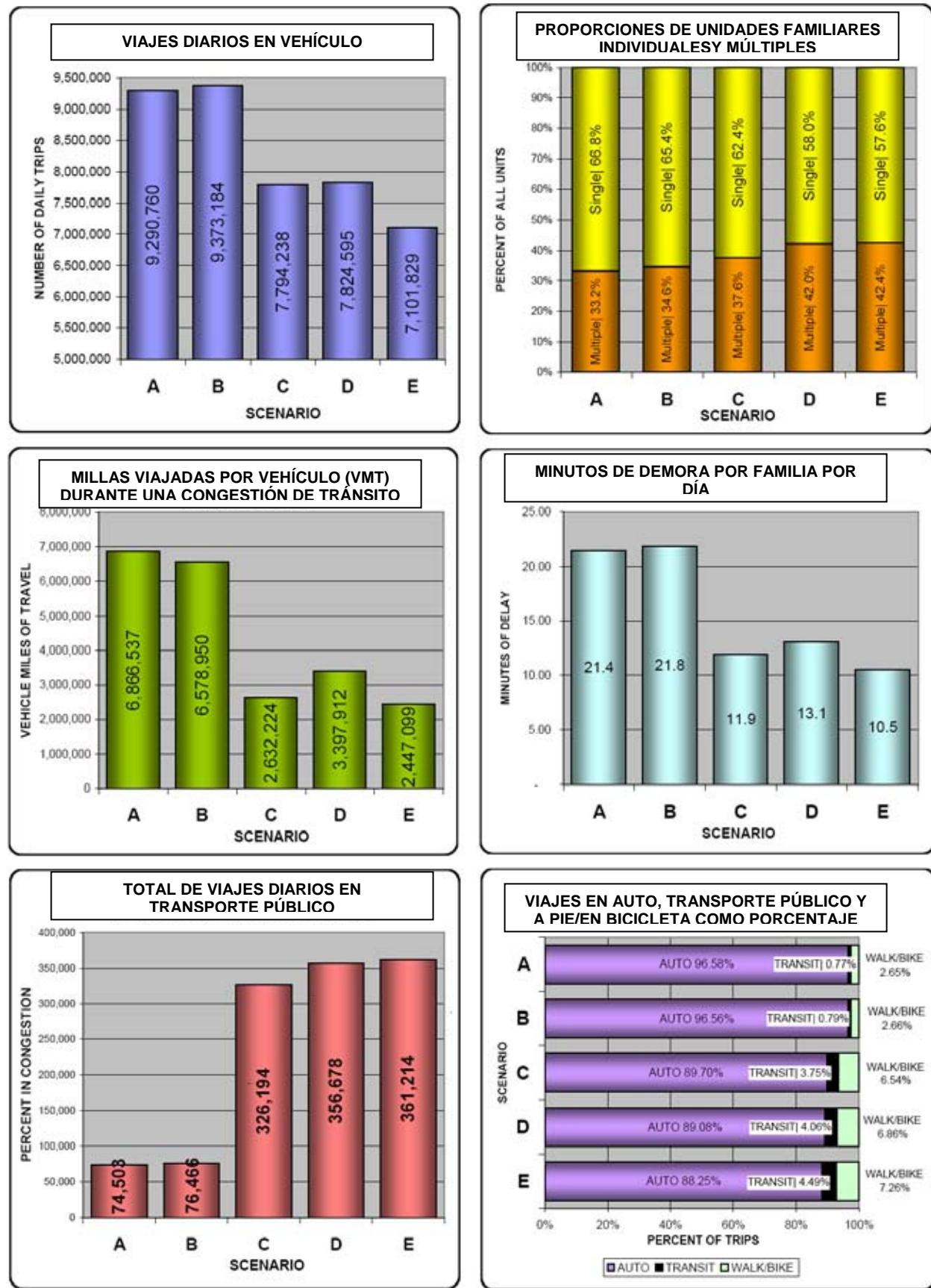
**ESCENARIO B: Crecimiento a nivel nacional** – Distribuye un pequeño incremento en la densidad dentro de todas las ciudades y comunidades no incorporadas, e incluye el crecimiento industrial en la Interestatal 5. Incluye un aumento de densidad a raíz del desarrollo y redesarrollo. No favorecerá el crecimiento futuro en áreas de terrenos de conservación de recursos o agrícolas estratégicos. Existirá un crecimiento limitado en el resto del condado (áreas no incorporadas) para apoyar a la agricultura.

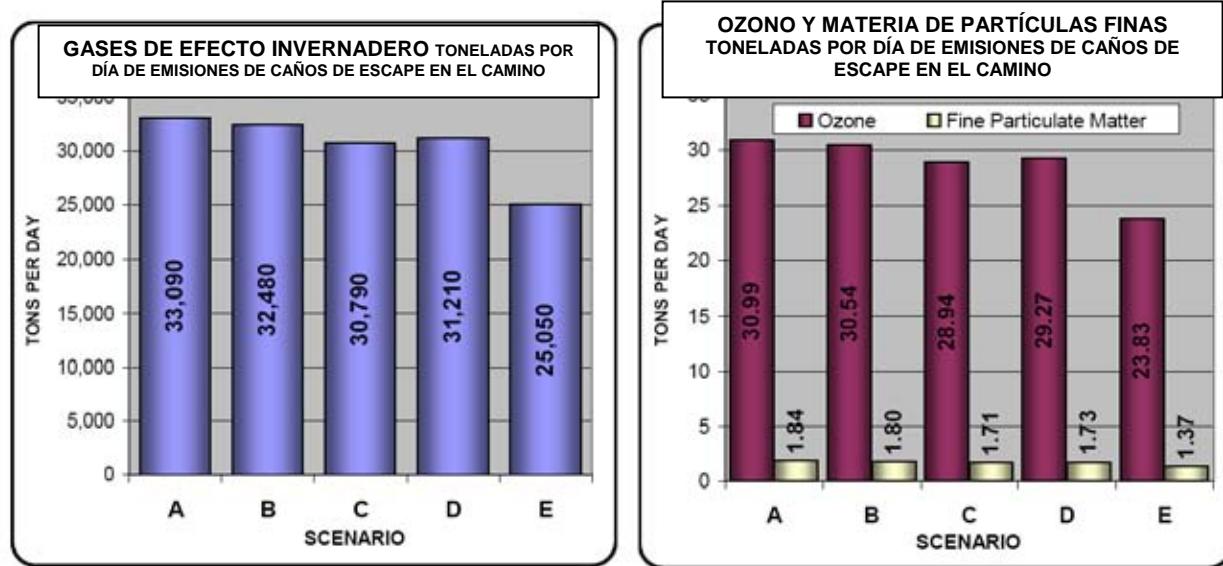
**ESCENARIO C: Enfoque metropolitano** – Incremento de la densidad, crecimiento del área metropolitana, esferas de influencia en expansión. Este escenario dirige el 80% del crecimiento futuro del Condado de Fresno al área metropolitana. Implicaría el desarrollo de relleno urbano, redesarrollo y desarrollo de espacios verdes significante. Permitiría la expansión de las SOI para contener el crecimiento. No favorecerá el crecimiento futuro en áreas de terrenos de conservación de recursos o terrenos para cultivo estratégicos. Existirá un crecimiento limitado en el resto del condado.

**ESCENARIO D: Conservación de fronteras** – Crecimiento del área metropolitana de alta densidad. Este escenario dirige casi todo el crecimiento futuro del Condado de Fresno a las esferas de la ciudad y a Millerton New Town. Enfatizará el desarrollo de relleno urbano y redesarrollos de densidad más alta; también ocurrirá algún desarrollo de espacio verde. Conservará o encogerá la SOI existente. No permitirá ningún desarrollo futuro en las tierras agrícolas estratégicas o en las tierras de conservación de recursos estratégicos. Habrá crecimiento limitado en el resto del condado.

**ESCENARIO E: Círculo metropolitano/rural** – Incremento del crecimiento moderado y la alta densidad utilizando el concepto de “Círculo metropolitano/rural”. El crecimiento será distribuido dentro del condado a lo largo de los principales corredores de transporte y en “nodos” designados que podrían expandir ciudades existentes o ser “ciudades/pueblos nuevas/os”. Este escenario brindaría relleno urbano/redesarrollo significante en el área metropolitana y en el desarrollo del espacio verde para acomodar a una población proyectada. Las esferas de influencia se acomodarán como corresponde. Los corredores de crecimiento y nodos se desarrollarán usando el estudio de terrenos para cultivo estratégicos y el mapa de tierras para recursos estratégicos. Existirán las versiones del 2050 y 2110.







BORRADOR

Apéndice B Resumen de metas, objetivos y desempeño del Proyecto de Fresno

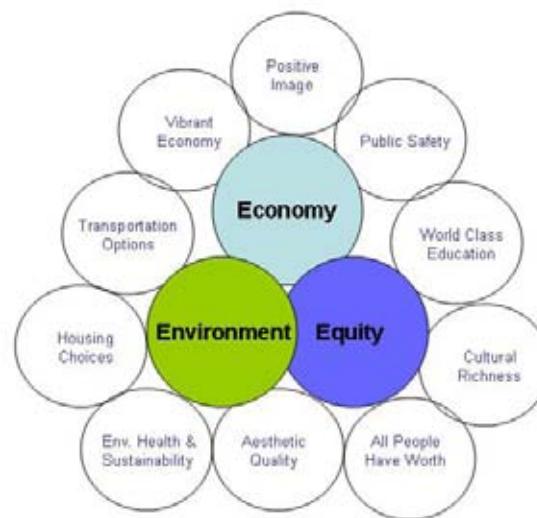


# Fresno Blueprint Summary of Goals, Objectives and Performance Measures

November 2007



### Fresno Blueprint Community Values and Underlying Themes



Values → Principles → Goals → Performance Measures

### Proyecto del Condado de Fresno ~ Declaración de misión

El Condado de Fresno estará compuesto de ciudades únicas, comunidades y una población diversa en un ambiente de alta calidad conectado que acomoda el crecimiento anticipado de la población y está respaldado por:

- Una economía vibrante construida sobre la fuerza competitiva y la educación de primera clase.
- Un medioambiente sano y sustentable donde los recursos del aire, los acuíferos, las aguas superficiales, los bosques, el suelo, la agricultura, los espacios abiertos y la vida silvestre están mejorados y protegidos.
- Un enfoque en la administración cultural y comunitaria donde todas las personas disfrutan de los derechos fundamentales como miembros de una sociedad libre, y donde la comunidad se adueña de los problemas y sus soluciones.

La forma de la región de Fresno reconoce su interconexión económica, ambiental y cultural mientras mantiene un sistema de corredores de transporte multimodal de alta capacidad que interconectan el área metropolitana a las áreas rurales y el estado, al mismo tiempo que preserva y mantiene la personalidad de comunidades individuales y los recursos naturales y agrícolas vitales entre ellos y a su alrededor.

## El proceso de planificación del Proyecto

### Antecedentes

Los proyectos se desarrollan en el estado por las Organizaciones de Planificación Metropolitana (MPO, por sus siglas en inglés) para planificar el crecimiento de la población que se anticipa en los próximos 40 años y más. Los proyectos tienen alcance regional e integran la planificación del uso de tierras, el transporte y los recursos. El proceso de planificación considera las “tres E” de comunidades sustentables: economía próspera, entorno de calidad y equidad social. La planificación del proyecto es un emprendimiento de gran extensión que requiere innovación, planificación colaboradora, pensamiento en una escala macro y voluntad de seguir hacia la implementación. Las áreas metropolitanas más grandes del Área de la Bahía, sur de California, San Diego y Sacramento ya han finalizado sus proyectos y se están adelantando con la implementación.

### Proceso

Los ocho Consejos de Gobiernos (COG, por sus siglas en inglés) del Valle de San Joaquín se han reunido en un esfuerzo sin precedentes para desarrollar una visión coordinada del valle – el Proyecto Regional del Valle de San Joaquín. Esta unión de ocho países se está llevando a cabo en cada país y se integrará

finalmente para formar una visión preferencial para el desarrollo futuro en todo el Valle hacia el año 2050. Todos los condados han llevado a cabo un proceso que identifica valores comunitarios con el objeto de definir una visión común. Desde los valores y la visión, las metas y las medidas de desempeño han sido formuladas para ser usadas y evaluar los potenciales resultados futuros. Las actividades técnicas conducirán al desarrollo de los alternativos escenarios de crecimiento que serán construidos para ilustrar las distintas huellas potenciales y las consecuencias de cada alternativa.

Finalmente, la meta es seleccionar una alternativa de crecimiento preferida que guiará al estado, los condados, las ciudades y distritos especiales con sus actividades de planificación la construcción de instalaciones capitales.

El proyecto es un enfoque “boca abajo”. El proceso de planificación comienza con las partes interesadas locales, los miembros de la comunidad y las agencias miembro de los COG. El aspecto regional del Proyecto se extiende a todas las 62 ciudades y 8 condados dentro del Valle. Nuestro desafío es crear una visión precisa, de alto nivel, que las agencias locales con la autoridad en el uso de tierras puedan implementar. A pesar de que el Proyecto parezca intimidatorio tanto logística

como políticamente, aquellos involucrados en el proceso están comprometidos a resultados y han realizado excelentes avances a la fecha.

Durante la Fase I, los COG de Fresno escucharon a más de 2600 miembros de la comunidad acerca de qué era importante para ellos y qué querían para su futuro. El personal sintetizó estos comentarios en diez valores dominantes y armó una declaración de visión que intenta capturar la esencia de la respuesta recibida. (Esto está sintetizado en la página inicial/carátula).

### Metas, objetivos, medidas de desempeño

El resumen adjunto de metas, objetivos y medidas de desempeño resultó de trabajar en conjunto con la mesa redonda del Proyecto de los COG de Fresno, planificadores de agencias locales y las partes interesadas de la comunidad. Estas metas reflejan los valores comunitarios y tienen el propósito de ser general en su naturaleza. Se dará una completa gama de opciones en el documento final del Proyecto en un apéndice técnico que se suministrará – *Una caja de herramientas para las agencias locales*. Este enfoque permitirá que las jurisdicciones locales adapten conceptos localmente viables en sus planes y programas.

Estas metas, objetivos y medidas de desempeño también serán utilizados para evaluar los escenarios de crecimiento alternativos que evolucionen durante el proceso de planificación. (No han sido escritos para que soporte ningún escenario). Mientras construimos los distintos escenarios y determinamos sus impactos, podremos luego evaluar cómo se comparan con el escenario “status quo” y qué alternativa está

más cerca para ayudar a alcanzar las metas regionales acordadas. Estas herramientas de medición de desempeño estarán a disposición de agencias locales en el estadio de implementación.

### Conceptos principales del Proyecto

A la fecha, el proceso de planificación del Proyecto ha sido de refinamiento. Diez valores comunitarios generales han derivado de miles de comentarios provistos por las partes interesadas, funcionarios elegidos y el público en general. A partir de esa información, se ha creado una declaración de visión. Con el fin de desarrollar esas metas, objetivos y medidas de desempeño, fue importante identificar los principales conceptos del Proyecto que han emergido, aquéllos que brindarían el marco para las tareas que siguen. Los conceptos principales del Proyecto son:

- Cultura e identidad de la comunidad
- Desarrollo sustentable
- Vitalidad económica/Competitividad global
- Sistema de transporte completo
- Administración de recursos ambientales

### Interfaz Proyecto/Asociación

Seríamos negligentes si no reconociéramos la relación del proceso de planificación del Proyecto con el plan de acción estratégico desarrollado por la Asociación de California para el Valle de San Joaquín. El proyecto se trata principalmente del uso de la tierra y el transporte, reconociendo cómo afectan

estos elementos los temas relacionados con la vitalidad económica, un medioambiente saludable y condiciones sociales mejoradas. La meta de la Asociación es “alcanzar una economía próspera, un medioambiente de calidad y equidad social” (<http://www.sjvpartnership.org>). La Asociación ha formado grupos de trabajo enfocados en diez sectores para cumplir su meta. Mientras que el Proyecto y la Asociación parecen tratar temas que se superponen, el proyecto se enfoca en el uso de la tierra y el transporte y apoya a la Asociación en sus esfuerzos para alcanzar el progreso en los temas de calidad de vida dentro de su mandato.

### Próximos pasos

La planificación del Proyecto brinda la oportunidad para que las agencias locales trabajen juntas y con la comunidad para desarrollar una visión para el futuro. El trabajo que se lleva a cabo actualmente guiará en última instancia el desarrollo a nivel local y en toda la región. Los principios que emergen brindarán la base para la implementación del Proyecto.

De este modo, se ha completado el trabajo en Fase I (*Valores y visión*) y Fase 2 (*Metas, objetivos y medidas de desempeño*).

Durante la Fase 3, los próximos pasos son los siguientes:

- Construcción del escenario de crecimiento “Status Quo” con medidas de desempeño para identificar los resultados.
- Desarrollo de los “Escenarios de crecimiento alternativos” (híbridos).
- Comparación de resultados entre los escenarios alternativos y el status quo.
- Determinación de un “Escenario de crecimiento

preferido”.

- Adopción de un Escenario de crecimiento preferido del Proyecto.
- Implementación del Proyecto por parte de las agencias locales.

En este estadio, el Proyecto todavía es un trabajo en progreso. Está siendo refinado y será probado en caso de resultados potenciales a medida que avanza. Se anticipa que en el otoño de 2008 se logrará consenso acerca de la alternativa de crecimiento preferida.

## Principios del desarrollo inteligente

(Fuente: Smart Growth Network)

- **Propiciar la colaboración de la comunidad y de otras partes interesadas**

*El desarrollo puede crear excelentes lugares para vivir, trabajar y jugar, si responde al sentido propio de una comunidad de cómo y dónde quiere desarrollarse.*

- **Fomentar comunidades distintivas y atractivas con un fuerte sentido de pertenencia al lugar**

*El desarrollo inteligente propicia que las comunidades creen una visión y establezcan los estándares para el desarrollo y la construcción que responden a los valores comunitarios de belleza y distinción arquitectónica, así como opciones expandidas en vivienda y transporte.*

- **Hacer que las decisiones sobre el desarrollo sean predecibles, equitativas y redituables**

*Para que una comunidad sea exitosa en la implementación del desarrollo inteligente, debe ser adoptada por el sector privado.*

- **Crear una gama de oportunidades y opciones de vivienda**

*Brindar vivienda de calidad para la gente de todos los niveles de ingresos es un componente integral en cualquier estrategia de desarrollo inteligente.*

- **Crear vecindarios que se puedan recorrer a pie**

*Las comunidades que pueden recorrerse a pie son lugares deseables para vivir, trabajar, aprender, rendir culto y jugar, y por lo tanto un componente clave del desarrollo inteligente.*

- **Combinar los usos de la tierra**

*El desarrollo inteligente apoya la integración de los usos combinados de la tierra en las comunidades como un componente crítico para lograr mejores lugares para vivir.*

- **Preservar los espacios abiertos, las tierras agrícolas, la belleza natural y las áreas ambientalmente críticas**

*La preservación de los espacios abiertos apoya las metas del desarrollo inteligente reforzando las economías locales, preservando las áreas ambientalmente críticas, mejorando la calidad de vida de nuestras comunidades y guiando el nuevo desarrollo en comunidades existentes.*

- **Proveer una variedad de opciones de transporte**

*Brindarle a la gente más opciones de vivienda, centros comerciales, comunidades y transporte es una meta clave del desarrollo inteligente.*

- **Fortalecer y dirigir el desarrollo hacia comunidades existentes**

*El desarrollo inteligente dirige el desarrollo hacia comunidades existentes ya atendidas por infraestructura, buscando utilizar los recursos que los vecindarios ofrecen y conservando los espacios abiertos y los recursos naturales irremplazables en la periferia urbana.*

- **Aprovechar los diseños de edificación compacta**

*El desarrollo inteligente brinda un medio para que las comunidades incorporen un diseño de edificación más compacta como una alternativa al desarrollo consumtivo de la tierra convencional.*

| Conceptos principales del Proyecto   | Metas  | Objetivos  | Medidas de desempeño  |
|--|--|--|---|
| <b>Comunidad, cultura e identidad:</b><br>Adoptar e implementar una forma urbana/rural de promover la identificación y preservación de la historia y riqueza cultural del Valle. Enfocar el desarrollo alrededor de centros, vecindarios y comunidades que recurren a la herencia del área e incorporan lo mejor del diseño. | <b>Meta 1:</b> Alentar a las comunidades a identificar, respetar, celebrar y preservar los recursos históricos y culturales de la región.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alentar las ordenanzas de preservación histórica, incorporando sitios históricos, infraestructura y características del paisaje a los nuevos desarrollos.</li> <li>• Alentar las encuestas históricas y arqueológicas utilizando los estándares del Estado de California.</li> <li>• Promover la identidad única y el patrimonio cultural de los pequeños pueblos de la región.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Desarrollos nuevos que incorporan referencia a recursos históricos y culturales.</li> </ul>  |
|  | <b>Meta 2:</b> Alentar a las comunidades para crear una visión y establecer estándares para el desarrollo y la construcción que responde a los valores comunitarios de belleza y singularidad arquitectónicas. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Apoyar los destinos culturales que conectan con el relato más amplio de la historia de California y el desarrollo del Oeste estadounidense.</li> <li>• Ayudar a promover comunidades que eligen adoptar un “tema” que representa su historia y valores.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Estándares de desarrollo que incorporan referencia a recursos históricos y culturales.</li> </ul>  |
|  | <b>Meta 3:</b> Promover las comunidades de uso combinado que integran una variedad de opciones de vivienda junto con usos orientados del vecindario y la comunidad.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alentar a las ciudades y el condado a adoptar ordenanzas de uso combinado.</li> <li>• Alentar a las ciudades y el condado a estipular que un porcentaje de la nueva vivienda propuesta sea accesible de acuerdo con el Plan RHNA (Asignación regional de necesidades de vivienda) más reciente.</li> <li>• Alentar a las ciudades y al condado a adoptar pautas de diseño que preserven o creen personalidad al vecindario y promuevan el diseño orientado de calle.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Se adoptaron ordenanzas sobre uso combinado.</li> <li>• Se construyeron unidades de vivienda accesibles.</li> <li>• Pautas de diseño de desarrollo inteligente.</li> </ul> |
|  | <b>Meta 4:</b> Promover la región a través del patrimonio y la planificación del turismo cultural.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Fomentar la creación de un plan de turismo que conecte el patrimonio regional a un relato más amplio de la historia de California y el desarrollo del Oeste estadounidense.</li> <li>• Apoyar los corredores culturales que conectan las experiencias y destinos culturales, como los senderos del patrimonio y agrícolas.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Turismo de patrimonio/cultural</li> </ul>  |

| Conceptos principales del Proyecto   | Metas   | Objetivos   | Medidas de desempeño  |
|--|---|---|---|
| <p><b>Desarrollo sustentable:</b></p> <p>Adoptar e implementar una forma urbana/rural de establecer el marco para el desarrollo sustentable. Identificar áreas de crecimiento apropiado y corredores de transporte multimodal que fomenten el desarrollo económico, los terrenos de cultivo significantes a largo plazo, los espacios abiertos y los recursos naturales.</p> | <p><b>Meta 1:</b> Satisfacer el crecimiento proyectado de la población designando áreas apropiadas para el crecimiento urbano y rural, el desarrollo económico y los corredores de transporte multimodal que apoyan los principios de desarrollo inteligente.</p> <p><i>El desarrollo urbano implica el desarrollo que satisface el crecimiento en determinadas maneras de colaboración, económicamente viable y ambientalmente responsables.</i></p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover planes generales que apoyan un crecimiento más compacto en conjunto con comodidades de desarrollo incrementado en áreas planeadas para el desarrollo urbano.</li> <li>• Continuar dirigiendo el desarrollo urbano más nuevo a ciudades incorporadas y comunidades urbanas existentes que ya tienen o pueden brindar la infraestructura y los servicios necesarios.</li> <li>• Alentar la expansión ordenada de nuevos desarrollos urbanos mientras que provee la planificación de nuevas ciudades y comunidades que crea nuevos patrones para el crecimiento compacto consistente con las ubicaciones identificadas en el proyecto.</li> <li>▪ Promover la planificación para espacios abiertos y áreas recreativas dentro de ciudades y comunidades rurales que promueven la actividad física saludable y opciones recreativas.</li> <li>• Apoyar un proceso que conduce a la adopción de límites de crecimiento urbano razonable que proveen un abastecimiento adecuado de tierras para cumplir con la demanda proyectada.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Planes generales que incorporan los principios del “desarrollo inteligente”.</b></li> </ul> |
|  | <p><b>Meta 2:</b> Apoyar los principios de planificación que avanzan la densidad más alta, el uso combinado, los vecindarios accesibles y que pueden recorrerse a pie y en bicicleta con la coordinación del uso de la tierra, el transporte, los sistemas de espacios abiertos y las comodidades públicas.</p>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Preparar los planes de revitalización del vecindario para áreas dignas de desarrollo de relleno urbano, crear centros o nodos de actividades que le dan una identidad al vecindario.</li> <li>• Facilitar y fomentar el crecimiento más compacto en todos los usos de las tierras urbanas alentando los patrones de desarrollo basados en elementos de diseño resistentes que tengan la habilidad de adaptarse y reinventarse en el tiempo.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Equilibrio de la comunidad.</b></li> </ul>  |

| Conceptos principales del Proyecto    | Metas  | Objetivos  | Medidas de desempeño  |
|---------------------------------------|--|--|---|
| <b>Desarrollo sustentable (cont.)</b> | <p><b>Meta 3:</b> Alentar la identificación y protección de los terrenos para cultivo*, espacios abiertos y áreas de recursos naturales.</p> <p>*“Terrenos para cultivo estratégicos” (“Strategic Farmland”) estará definido en el estudio piloto en curso de la Asociación: <i>Farmland Conservation Model Program (Programa Modelo para la Conservación de Terrenos para Cultivo)</i>.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Apoyar las estrategias de implementación que protegen y alejan el desarrollo de los terrenos agrícolas estratégicos.</li> <li>• Fomentar la adopción de un elemento agrícola en todos los planes generales dentro del Condado de Fresno.</li> <li>• Apoyar las reglamentaciones del desarrollo de tierras del condado que restringen significativamente la creación del desarrollo residencial rural en áreas de terrenos para cultivo estratégicos.</li> <li>• Promover el establecimiento de topes entre comunidades para mantener un “límite” visible y preservar la identidad de la comunidad.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Reducción en la conversión de terrenos para cultivo estratégicos</b></li> </ul> |
|                                       | <b>Meta 4:</b> Promover ‘centros’ o ‘centros urbanos’ como los centros comerciales, financieros y sociales de las comunidades.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alentar los usos de tierras institucionales y públicas en el centro y los centros urbanos planificados.</li> <li>• Promover la vivienda de densidad más alta ubicada contigua al centro, los centros urbanos de uso combinado y/o los corredores de tránsito y que esté a una distancia conveniente para ir a pie.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Conveniencia del transporte público</b></li> </ul>                              |
|                                       | <b>Meta 5:</b> Apoyar y alentar las políticas y los planes que dirigen el crecimiento a vecindarios y comunidades bien planificados.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alentar el nuevo desarrollo que mejora los vecindarios y agrega un sentido de comunidad.</li> <li>• Promover la rehabilitación del vecindario por medio de esfuerzos de relleno urbano y redesarrollo.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Millas viajadas por vehículo (VMT) por hogar</b></li> </ul>                     |
|                                       | <b>Meta 6:</b> Promover la planificación comprensiva que considera la diversidad de la población y la interrelación de factores socioeconómicos y educativos en el proceso de planificación.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Alentar el compromiso amplio en el proceso de planificación.</li> <li>• Apoyar actividades que involucran distritos escolares y otras instituciones para colaborar en la planificación de vecindarios y comunidades.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Proyectos de planificación en colaboración</b></li> </ul>                       |

| Conceptos principales del Proyecto  | Metas  | Objetivos  | Medidas de desempeño   |
|---|--|--|--|
| <b>Vitalidad económica/<br/>Competitividad global:</b><br><br>Adoptar e implementar una forma urbana/rural preparándose para el negocio que hará que el Condado de Fresno se convierta en un líder global en tecnología para mejorar la calidad del aire, la tecnología del agua, la tecnología de la energía limpia y la agricultura innovadora. | <b>Meta 1:</b> Fomentar los emprendimientos empresariales innovadores y los desarrollos nuevos y revitalizados que se enfocan en equilibrar beneficios ambientales, económicos y sociales. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Promover pautas de edificios verdes para todas las instalaciones públicas y proyectos industriales, comerciales y residenciales privados.</li> <li>Promover una reputación nacional para la modernización de los procesos de planificación y permiso.</li> <li>Alentar la coordinación mejorada en jurisdicciones y agencias. Adoptar e implementar las fuertes iniciativas del gobierno electrónico.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Edificios verdes</b></li> <li><b>Procesos permisivos modernizados</b></li> </ul> |
|   | <b>Meta 2:</b> Fomentar el uso de energía renovable y la creación de tecnología innovadora y nuevos emprendimientos empresariales.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Promover la atracción de recursos y desarrollar una reputación para la industria tecnológica limpia.</li> <li>Apoyar la región atrayendo conferencias nacionales e internacionales sobre las mejores prácticas en tecnología limpia.</li> <li>Incrementar la disponibilidad de la infraestructura de telecomunicaciones de alta velocidad (ITS)</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Iniciativas de energía renovable</b></li> </ul>                                  |
|   | <b>Meta 3:</b> Promover el espacio industrial empresarial adecuado para la expansión de las empresas del área de Fresno hacia el año 2050.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Alentar la implantación de aglomerados industriales en ubicaciones apropiadas.</li> <li>Identificar sitios industriales listos para construir en lugares cercanos a los principales transportes y otra infraestructura.</li> <li>Alentar la inclusión de tierra adecuada designada para el uso industrial en los planes generales de las municipalidades.</li> <li>Alentar las asociaciones públicas-privadas que facilitan la expansión del espacio para parques industriales en la región.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Tierra designada para el desarrollo industrial</b></li> </ul>                    |

| Conceptos principales del Proyecto                       | Metas   | Objetivos   | Medidas de desempeño  |
|--|---|---|---|
|  | <b>Meta 4:</b> Apoyar la creación de empleos en las municipalidades existentes con vivienda, transporte público y otros servicios disponibles para mantener a los empleados y sus familias. | Promover empleos, enlaces de vivienda y transporte público para los desarrollos comerciales nuevos y existentes   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Cambio en la tasa empleos/vivienda</li> <li>▪ Tasas de desempleo</li> </ul>  |
| <b>Vitalidad económica/Competitividad global (cont.)</b> | <b>Meta 5:</b> Apoyar el buen estado y la expansión de las empresas existentes como una estrategia de desarrollo económico clave.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover estrategias de expansión comercial.</li> <li>• Alentar la planificación modernizada y los procesos permisivos.</li> <li>• Promover las robustas iniciativas del gobierno.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actividad de desarrollo comercial</li> <li>• Procesamiento refinado</li> </ul>   |
|  | <b>Meta 6:</b> Alentar el emprendimiento y la innovación como una estrategia de desarrollo económico clave.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover emprendimientos efectivos y estrategias innovadoras.</li> <li>• Promover programas y servicios disponibles para apoyar a empresarios.</li> <li>• Alentar las asociaciones con universidades sobre el lanzamiento y el funcionamiento de los centros de tecnología aplicada.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medida de emprendimientos para las jurisdicciones municipales y del condado</li> <li>• Nuevas empresas incubadas en la región</li> </ul> |
|  | <b>Meta 7:</b> Promover la educación, la capacitación y el desarrollo de la fuerza de trabajo como una estrategia de desarrollo estratégico líder.  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover el servicio de transporte público innovador que conecta los vecindarios con los centros educativos/de capacitación.</li> <li>• Alentar la coordinación con los distritos escolares para asegurar un transporte escolar eficiente y efectivo.</li> <li>• Promover instalaciones de desarrollo educativas, de capacitación y de fuerza de trabajo en los nuevos desarrollos.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Servicio de transporte público nuevo/mejorado</li> </ul>   |

|   |  |  |
|---|--|--|
| <b>Meta 8:</b> Apoyar la agricultura innovadora y basada en la tecnología, y la agricultura basada en la comunidad. | <ul style="list-style-type: none"><li>Promover el uso de tierras y otras políticas públicas que apoyan y protegen las inversiones para la agricultura innovadora y basada en la tecnología y las ventajas competitivas a largo plazo para la agricultura estratégica y comunitaria de la región.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li><b>Jurisdicciones que adoptan políticas de apoyo</b></li></ul> |
|---|--|--|

BORRADOR

| Conceptos principales del Proyecto  | Metas  | Objetivos  | Medidas de desempeño   |
|---|--|--|--|
| <p><b>Sistema de transporte completo:</b></p> <p>Adoptar e implementar una forma urbana/rural que establezca un sistema de corredores de transporte multimodal de alta capacidad que conecte y equilibre las opciones de transporte en las áreas metropolitanas y rurales, y conecte la región con la economía estatal y global. Esta visión se reflejará en el Plan de Transporte Regional e incorporará un concepto multimodal expandido que incluye sistemas de transporte inteligente como una opción de alta tecnología.</p> | <p><b>Meta 1:</b> Alentar el diseño y el desarrollo de un sistema de transporte efectivo que integre todos los modos en un sistema inconsútil, confiable y económico, incluyendo soluciones de transporte inteligente y opciones de comunicación de alta tecnología.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Promover la preservación de los corredores de transporte principales necesarios para atender los usos terrestres planificados de largo rango a nivel local, regional y nacional.</li> <li>Alinear el Plan de Transporte Regional para respaldar las recomendaciones endosadas hechas en estudios técnicos con el fin de formular el plan de mejora capital para la región.</li> <li>Apoyar el viaje intermodal incluyendo las siguientes opciones: estacionar el vehículo y tomar un medio transporte público, compartir el vehículo con más personas, bicicleta, tren y programas de transporte público.</li> <li>Promover la coordinación del servicio, horarios, precios, planificación de boletos e infraestructura.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Costo de inversiones en infraestructura</b></li> <li><b>Trabajo a distancia</b></li> </ul>   |
|   | <p><b>Meta 2:</b> Promover un sistema completo y conectado de calles y autopistas en todo el Condado de Fresno que brinde conectividad a la región y al estado, y facilite el movimiento seguro y eficiente de personas y bienes.</p>                                    | <ul style="list-style-type: none"> <li>Promover la movilidad mejorada y el acceso dentro del condado y en toda la región y fuera de la misma.</li> <li>Promover la eficiencia operativa del movimiento de los bienes.</li> <li>Promover estándares de diseño de calles que incorporen “calles completas” (acceso seguro para todos los usuarios).</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Porcentaje de vehículos ocupados por más de una persona (SOV)</b></li> <li><b>Porcentaje de la red que está congestionada</b></li> <li><b>Emisiones de camiones</b></li> <li><b>Demora por persona por vehículo</b></li> </ul> |

| Conceptos principales del proyecto            | Metas  | Objetivos   | Medidas de desempeño  |
|---|--|---|---|
| <b>Sistema de transporte completo (cont.)</b> | <b>Meta 4:</b> Promover un sistema de sendero multipropósito que brinde conectividad segura a nivel local y regional y que fomente el andar en bicicleta y a pie como modos de transporte y recreación viables y saludables.   | <ul style="list-style-type: none"><li>Alentar las jurisdicciones locales para implementar las metas, los objetivos y las políticas contenidas en el Plan de Transporte Regional respecto a las instalaciones para ciclistas y peatones.</li><li>Apoyar los esfuerzos del Departamento de Salud del condado para promover el caminar y andar en bicicleta como una alternativa recreativa y de transporte saludable.</li></ul> | <ul style="list-style-type: none"><li><b>Senderos multipropósito e instalaciones para bicicletas.</b></li><li><b>Accidentes de bicicleta.</b></li></ul> |
|   | <b>Meta 5:</b> Alentar a que el Aeropuerto Internacional Yosemite de Fresno y otros aeropuertos de la región cumplan con las solicitudes presentes y anticipadas de manera que minimice los efectos adversos de las operaciones de la aeronave sobre las personas, promueva la salud económica de la comunidad, y brinde un nivel adecuado de servicio a los ciudadanos. | <ul style="list-style-type: none"><li>Promover un incremento en el servicio de jet accesible hacia y desde la región a través del trabajo con ciudades más pequeñas dentro del condado para comercializar la región entera a estas compañías de transporte.</li><li>Alentar un incremento en la cantidad de vuelos y destinos disponibles hacia la región.</li></ul>  | <ul style="list-style-type: none"><li><b>Merma de pasajeros.</b></li></ul>  |

| Conceptos principales del Proyecto  | Metas  | Objetivos  | Medidas de desempeño  |
|---|--|--|---|
| <b>Administración de recursos ambientales:</b><br><br>Adoptar e implementar una forma urbana/rural que apoye las acciones públicas y privadas que sean sustentables y logren calidad de aire sano, calidad del agua, y minimice la pérdida de hábitats, fauna silvestre y otros recursos naturales. | <b>Recursos hídricos</b><br><br><b>Meta 1:</b> Alentar un abastecimiento de agua confiable y sustentable para el uso de recursos urbanos, agrícolas y ambientales por medio del desarrollo de infraestructura económica, la planificación y medidas de conservación. | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alentar los proyectos de ‘uso conjunto’ (un uso combinado de los sistemas de agua superficial y subterránea para optimizar el uso de recursos y minimizar los efectos adversos de usar una única fuente).</li> <li>• Apoyar el desarrollo de infraestructura, la reparación y readaptación consistentes con las necesidades locales y regionales y las prioridades de planificación estatales.</li> <li>• Apoyar las transferencias de agua beneficiosas.</li> <li>• Fomentar que todos los estándares de calidad del agua estén reforzados para asegurar que las necesidades de salud públicas y del ecosistema sean cumplidas.</li> <li>• Promover la protección de los sitios de recarga de agua estableciendo una administración adecuada y medidas de mitigación.</li> <li>• Promover la protección de sitios de almacenamiento de agua futuros y potenciales.</li> <li>• Actualizaciones de enlaces del Proyecto y Plan General con el Plan de Administración del Agua del Valle de San Joaquín.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Cantidad de agua.</li> <li>• Calidad del agua.</li> <li>• Proyectos de uso conjunto.</li> <li>• Dinero gastado en proyectos de infraestructura local que mejoran la confiabilidad del abastecimiento.</li> </ul> |
|   | <b>Meta 2:</b> Promover los esfuerzos de conservación del agua a través de la eficiencia del uso urbano y agrícola del agua.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Promover las medidas de conservación del agua.</li> <li>• Promover el desarrollo compacto, contiguo al desarrollo existente.</li> <li>• Alentar el reciclaje del agua.</li> <li>• Promover el uso de paisajismo resistente a las sequías.</li> <li>• Apoyar la responsabilidad del agua agrícola y el banco de agua ambiental.</li> <li>• Apoyar el retiro del terreno agrícola y la preservación de los terrenos para cultivo estratégicos.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tasas de uso del agua urbana.</li> <li>• Tasas de uso del agua agrícola.</li> <li>• Tasas de uso del agua industrial.</li> <li>• Proyectos de conservación.</li> </ul>   |
|   | <b>Meta 3:</b> Apoyar políticas que requieren que un abastecimiento de agua seguro esté disponible antes del desarrollo y promueva prácticas que reduzcan los impactos negativos a los recursos hídricos subterráneos y superficiales.                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Alentar la responsabilidad del abastecimiento de agua para los nuevos desarrollos.</li> <li>• Promover el desarrollo compacto contiguo al desarrollo existente, en lugares donde la infraestructura para el abastecimiento de agua ya existe.</li> <li>• Desalentar el desarrollo en llanuras de inundación y pantanos.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Conformidad de los nuevos desarrollos con SB221 y SB 610 (respecto a la disponibilidad del agua).</li> </ul>   |

| Conceptos principales del Proyecto                    | Metas  | Objetivos  | Medidas de desempeño   |
|---|--|--|--|
| <b>Administración de recursos ambientales (cont.)</b> | <b>Meta 4:</b> Apoyar políticas que requieren sistemas de tratamiento y reutilización de agua de desecho para ser consistentes con la planificación de la conservación del agua.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Alentar el uso de agua rectificada en lugares donde dicho uso compensa la demanda existente de agua potable (por ej.: paisajismo)</li> <li>Alentar a las municipalidades a explorar ubicaciones económicas para la reutilización del agua que podría incrementar la confiabilidad del abastecimiento del agua potable.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Cantidad de agua rectificada utilizada para compensar las fuentes existentes de agua potable</b></li> </ul>  |
|   | <b>Meta 5:</b> Apoyar la creación de mapas de limitaciones de recursos ambientales para guiar las estrategias de desarrollo y permitir las aprobaciones en áreas donde se necesitan consideraciones especiales para el agua. Identificar un centro distribuidor donde ubicar estos recursos. | <ul style="list-style-type: none"> <li>Promover las unidades de mapeo identificando áreas de consideraciones especiales respecto a las fuentes de agua, llanuras de inundación, hitos de desarrollo, áreas de escasez, acuíferos contaminados, terrenos para cultivo estratégicos, drenajes de agua naturales y áreas de fauna silvestre.</li> </ul>                     | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Mapas que identifican las áreas con limitaciones ambientales</b></li> </ul>  |
|   | <u>Calidad del aire</u><br><br><b>Meta 6:</b> Promover el logro y el mantenimiento de los estándares estatales y federales para la calidad del agua.   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Alentar la reducción de los impactos de la polución del aire provenientes de nuevos desarrollos.</li> <li>Apoyar la conectividad y accesibilidad del transporte público con un incremento en masa.</li> <li>Promover la reducción de millas viajadas por vehículo.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Días que exceden los estándares de calidad de aire</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Tasas de asma</b></li> <li><b>Emisiones (viajes)</b></li> </ul> </li> </ul> |
|   | <b>Meta 7:</b> Alentar las actualizaciones del Plan General, el Plan de la Comunidad y el Plan Específico para incluir elementos de calidad del aire, y promover medidas de mitigación que reduzcan la polución del aire a raíz de desarrollos existentes y nuevos                           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Promover las estrategias de desarrollo inteligente.</li> <li>Promover la implementación de las Medidas de Control del Transporte Público.</li> <li>Alentar las mejoras del desarrollo (?).</li> <li>Promover las mejoras del flujo de tráfico.</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Elementos de calidad del aire en los planes</b> <ul style="list-style-type: none"> <li><b>Opciones de mitigación en los planes</b></li> </ul> </li> </ul>                    |

| Conceptos principales del Proyecto             | Metas  | Objetivos   | Medidas de desempeño   |
|--|--|---|--|
| Administración de recursos ambientales (cont.) | <p><u>Reducción de los gases de efecto invernadero</u></p> <p><b>Meta 8:</b> Apoyar y coordinar los esfuerzos que tratan estrategias para reducir los gases de efecto invernadero e incorporar la información científica más nueva a los esfuerzos de planificación.</p> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Promover la eficiencia energética, la producción de energía solar, y otros métodos para reducir producción de gases de efecto invernadero.</li> <li>Alentar a que los planes generales locales incorporen las estrategias de cambios climáticos.</li> <li>Ayudar a establecer las tasas de base de emisión de gases de efecto invernadero para las municipalidades.</li> <li>Promover las estrategias de paisajismo que reducirán los gases de efecto invernadero.</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Emisiones de gases de efecto invernadero</li> </ul>                                 |
|  | <p><u>Espacios abiertos</u></p> <p><b>Meta 9:</b> Promover la preservación o creación de la conectividad de espacios abiertos para el hábitat y la fauna silvestre, así como los usuarios de la región.</p>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Alentar a que las comunidades identifiquen y protejan las tierras para espacios abiertos.</li> <li>Promover la preservación y los múltiples usos públicos, donde sea posible, de áreas de terreno natural, drenaje y vegetación en las comunidades; incluir ejemplos superiores dentro de parques o cordones verdes.</li> <li>Alentar el uso público múltiple de los canales de agua de tormenta y drenaje de inundaciones, e instalaciones de diques.</li> <li>Alentar a que las comunidades planifiquen parques, espacios abiertos y otras oportunidades recreativas en vecindarios urbanos y rurales con el objeto de promover la actividad física sana.</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de los impactos a los espacios abiertos y recursos ambientales</li> </ul> |

### Apéndice C

### Mesa redonda del Proyecto de los COG de Fresno y Resumen de referencia de abreviaturas comunes

***Muchas gracias a aquellos que revisaron y contribuyeron a editar y comentar el borrador de las Metas, los objetivos y las medidas de desempeño (Draft Goals, Objectives and Performance Measures):***

#### **Miembros de la mesa redonda del Proyecto**

Chris Acree  
Rico Aguayo  
Elliott Balch  
Rick Ballantyne  
Jose Barraza  
Deryl Bear  
Mike Berg  
Keith Bergthold  
Lee Brand  
Kevin Castanos  
Amarpreet Dhalialiwal  
A. Ben Ewell, Jr.  
Terri Figgs  
Richard Fosse  
Marta Frausto  
Esther Cuevas  
Lynn Gorman  
Kathleen Grassi  
Dianne Guzman  
Debbie Hunsaker  
**Kirk Hunter, Chair**  
Ryan Jacobsen  
Richard Johanson  
Pam Lassetter  
**Nathan Magsig, Vice-Chair**  
Larry Miller  
Kathleen Paley  
Luis Patlan  
Theresa Placencia  
Michael Prandini  
Preston Prince  
Jeff Reid  
Bob Riding  
Karl Schoettler  
Sarah Sharpe  
Carolina Simunovic

Sierra Club, Tehipite Chapter  
Miembro del consejo, Ciudad de Fowler  
Asambleísta Arambula's  
LAFCo  
ADA Fresno – Comunidad de discapacidad  
Sky Train del área de Fresno  
Distrito escolar unificado central  
Planificación de la Ciudad de Fresno  
Cámara de Comercio del Área de Fresno  
Wathen-Castanos / Desarrollo  
BRAC Suplente  
Clarkfield Company/ Recursos Hídricos  
Liga de Votantes Mujeres  
Westside Cities/I5  
Justicia Ambiental  
Economic Development Corporation  
Planificación del Condado de Fresno  
Salud Pública  
Planificación Eastside Cities  
Consejo de Comercio de Fresno  
**Agencia de Transporte Southwest**  
Agricultura  
Goods Movement  
Desarrollo de Negocios/Fuerza de Trabajo  
**Affordable Housing**  
Comité Ferroviario del Valle de San Joaquín  
Autoridad de Vivienda del Condado de Fresno  
Planificador Westside  
Agricultura  
Asociación de la Industria de la Construcción  
Autoridad de Vivienda del Condado de Fresno  
Coalición de Contribuyentes  
Servicios/Aire Limpio Sustentable  
  
Ambiental  
Ministros metropolitanos/Ambiental

Robb Smith, MD  
Bill Skinner  
Al Solis  
Patrick Sweeney  
Kim Thompson  
Craig Wagoner  
Robert Wood  
John Wright

Salud/Calidad del aire  
Coalinga, Westside Cities  
Cámara de Comercio  
Corp. Desarrollo del Transp. Público Central  
Salud/Calidad del aire  
Temas médicos  
Generation Homes  
Planificación Ciudad de Clovis

#### **Grupo de trabajo de planificadores de agencias locales y socios de la comunidad**

Esther Cuevas  
Lauren Dawson  
Renee DeVere  
John Downs  
Barbara Goodwin  
Karana Hattersley-Drayton  
Renee Holdcroft  
Ralph Kachadourian  
Dwight Kroll  
Jeff Long  
Kurt Madder  
Nancy Morrison  
Deborah Nankivell  
Bruce O'Neal  
Jason Paukovits  
Sophia Pagoulatos  
Nick Paladino  
Richard Ramella  
Bonique Salinas  
Craig Scharton  
Terry Schmal  
Al Smith  
Rollie Smith  
Tim Stearns  
Jim Stebbins  
  
Corporación Desarrollo Económico  
Distrito Control de la Polución del Aire SJV  
COG de Fresno  
COG/FAX de Fresno  
COG de Fresno  
Ciudad de Fresno  
Ciudad de Kerman  
Ciudad de Sanger  
Ciudad de Clovis  
COG/FAX de Fresno  
Distrito escolar unificado de Fresno  
Ciudad de Fresno  
Consejo Comercial de Fresno  
Asociados Uso de las Tierras  
COG de Fresno  
Ciudad de Fresno  
Club de Ciclistas de Fresno  
El Centro de Planificación  
Ciudad de Fresno  
Incubadora de empresas del Valle Central  
Ciudad de Kingsburg  
Cámara del Gran Área de  
Vivienda y Desarrollo Urbano  
Estado de Fresno  
Consultores de diseño de proyectos

Shellie Strong  
Ashley Swarengin  
Danielle Thiesen  
Clark Thompson  
Ed Thompson  
Darrel Unruh  
Bill Walls

Desarrollo de Tierras McMillin  
Asociación de California para el Valle de SJ  
Ciudad de Fresno  
COG de Fresno  
Consortio Estadounidense de Terrenos para Cultivo  
Ciudad de Fresno  
Desarrollo de Tierras McMillin

BORRADOR

BORRADOR

**Apéndice C****Mesa redonda del Proyecto de los COG de Fresno y Resumen de referencia de abreviaturas comunes****Resumen de referencia de abreviaturas comunes**

|           |  |         |   |
|-----------|--|---------|---|
| AASHTO -  | American Association of State Highway and Transportation Officials<br>(Asociación Estadounidense de Funcionarios de Autopistas Estatales y Transporte) | CMP -   | Congestion Management Program<br>(Programa de Gestión del Congestionamiento)  |
| AB -      | Assembly Bill (Proyecto de Asamblea)   | CNG -   | Compressed Natural Gas<br>(Gas Natural Comprimido)  |
| ADA -     | Americans with Disabilities Act of 1990<br>(Ley de 1990 para Estadounidenses con Discapacidades)   | COG -   | Council of Governments<br>(Consejo de Gobiernos)  |
| ADT -     | Average Daily Traffic (Tráfico diario promedio)  | CTC -   | California Transportation Commission<br>(Comisión de Transporte de California)  |
| ALUC -    | Airport Land Use Commission<br>(Comisión del Uso de Tierras Cercanas a Aeropuertos)  | CTSA -  | Consolidated Transportation Service Agency<br>(Agencia de Servicio de Transporte Consolidado)                                 |
| AMTRAK-   | National Railroad Passenger Corporation<br>(Corporación Ferroviaria Nacional de Pasajeros)   | DOT -   | Department of Transportation<br>(Departamento de Transporte)  |
| APCD -    | Air Pollution Control District<br>(Distrito de Control de la Polución del Aire)  | EIR -   | Environmental Impact Report<br>(Informe de Impacto Ambiental)   |
| AQAP -    | Air Quality Attainment Plan<br>(Plan de Realización para la Calidad del Aire)  | EIS -   | Environmental Impact Statement<br>(Declaración de Impacto Ambiental)  |
| ARB -     | Air Resources Board<br>(Junta de Recursos del Aire)  | EPA -   | Environmental Protection Agency<br>(Agencia de Protección al Medioambiente)   |
| AVA -     | Abandoned Vehicle Abatement<br>(Abolición de Vehículos Abandonados)  | FAA -   | Federal Aviation Administration<br>(Administración Federal de Aviación)   |
| BAG -     | Bicycle Advisory Committee<br>(Comité Asesor de Ciclismo)  | FAX -   | Fresno Area Express<br>(Servicio Express del Área de Fresno)  |
| BLA -     | Bicycle Lane Account<br>(Cuenta de Sendero para Bicicletas)  | FCMA -  | Fresno-Clovis Metropolitan Area<br>(Área Metropolitana Fresno-Clovis)   |
| CAAP -    | California Aid to Airports Program<br>(Programa de California de Ayuda a Aeropuertos)  | FCRTA - | Fresno County Rural Transit Agency<br>(Agencia de Transporte Público Rural de Fresno)   |
| CAC -     | California Administrative Code<br>(Código Administrativo de California)  | FHWA -  | Federal Highway Administration<br>(Administración Federal de Autopistas)  |
| CALCOG-   | California Association of Councils of Govts.<br>(Asociación de Consejos de Gobiernos de California)  | FRA -   | Federal Railroad Administration<br>(Administración Federal Ferroviaria)   |
| CALTRANS- | California Department of Transportation<br>(Departamento de Transporte de California)  | FTA -   | Federal Transit Administration<br>(Administración Federal de Transporte Público)  |
| CASP -    | California Aviation System Plan<br>(Plan del Sistema de Aviación de California)  | FTIP -  | Federal Transportation Improvement Program<br>(Programa Federal de Mejoras del Transporte)                                    |
| CCAA -    | California Clean Air Act<br>(Ley de Aire Limpio de California)   | FY -    | Fiscal Year (Año fiscal)  |
| CCASP -   | Central California Aviation System Plan<br>(Plan del Sistema de Aviación de California Central)  | GIS -   | Geographic Information Systems<br>(Sistemas de Información Geográfica)  |
| CCR -     | California Code of Regulations<br>(Código de Reglamentaciones de California)   | HOV -   | High Occupancy Vehicle<br>(Vehículo con Ocupación Alta)   |
| CEQA -    | California Environmental Quality Act<br>(Ley de Calidad Ambiental de California)   | HPMS -  | Highway Performance Monitoring System<br>(Sistema de Monitoreo de Desempeño en Autopistas)                                    |
| CIP -     | Capital Improvement Program<br>(Programa de Mejoras de Capitales)  | IRRS -  | Interregional Road System<br>(Sistema Interregional de Caminos)   |
| CLUP -    | Comprehensive Land Use Plan<br>(Plan Integral del Uso de Tierras)  | ISTEA - | Intermodal Surface Transportation Efficiency Act of 1991<br>(Ley de 1991 de Eficiencia en el Transporte Terrestre Intermodal) |
| CMAQ -    | Congestion Mitigation and Air Quality<br>(Mitigación del Congestionamiento y Calidad del Aire)   | ITIP -  | Interregional Transportation Improvement Plan<br>(Plan de Mejoras para el Transporte Interregional)                           |
|           |  | JPA -   | Joint Powers Agency<br>(Agencia de Poderes Unidos)  |

|              |  |          |  |
|--------------|--|----------|--|
| LOS -        | Level of Service (Nivel de servicio)   | SHOPP -  | State Highway Operation and Protection Plan (Plan de Protección y Funcionamiento de las Autopistas Estatales)            |
| LRC -        | Local Review Committee<br>(Comité Local de Revisión)   | SIP -    | State Implementation Plan<br>(Plan de Implementación del Estado)   |
| LTC -        | Local Transportation Commission<br>(Comisión Local de Transporte)  | SJVAPCD- | San Joaquin Valley Air Pollution Control District (Distrito de Control de la Polución del Aire del Valle de San Joaquín) |
| LTF -        | Local Transportation Fund<br>(Fondo Local de Transporte)   | SOV -    | Single Occupant Vehicle<br>(Vehículo con un único ocupante)  |
| MOU -        | Memorandum of Understanding<br>(Memorándum de Entendimiento)   | SR -     | State Route (Ruta Estatal)   |
| MPO -        | Metropolitan Planning Organization<br>(Organización de Planificación Metropolitana)  | SRTP -   | Short Range Transit Plan<br>(Plan de Transporte Público de Corta Distancia)  |
| NHS -        | National Highway System<br>(Sistema Nacional de Autopistas)  | SSTAC -  | Social Service Transportation Advisory Council (Consejo Asesor del Transporte para el Servicio Social)                   |
| NPIAS -      | National Plan of Integrated Airport Systems<br>(Plan Nacional de Sistemas Integrados de Aeropuertos)   | STA -    | State Transit Assistance<br>(Asistencia del Transporte Público Estatal)  |
| OWP -        | Overall Work Program<br>(Programa de Trabajo General)  | STIP -   | State Transportation Improvement Program<br>(Programa de Mejoras del Transporte Estatal)                                 |
| PAC -        | Policy Advisory Committee<br>(Comité Asesor de Políticas)  | STP -    | Surface Transportation Program<br>(Programa de Transporte Terrestre)   |
| PL Funds-    | Federal Planning Funds<br>(Fondos Federales para la Planificación)   | TAC -    | Technical Advisory Committee<br>(Comité Asesor Técnico)  |
| PM-10 -      | Particulate matter smaller than 10 microns<br>(Materia particulada más pequeña que 10 micrones)  | TCI -    | Transit Capital Improvement<br>(Mejoras de Capital en el Transporte Público)   |
| PSR -        | Project Study Report<br>(Informe de Estudio del Proyecto)  | TCM -    | Transportation Control Measure<br>(Medida de Control del Transporte)   |
| PUC -        | Public Utilities Code/Commission<br>(Código/Comisión de Servicios Públicos)  | TDA -    | Transportation Development Act<br>(Ley de Desarrollo del Transporte)   |
| RCR -        | Route Concept Report<br>(Informe Conceptual de Ruta)   | TDM -    | Transportation Demand Management<br>(Gestión de Demandas del Transporte)   |
| REMOVE-      | Remove Motor Vehicle Emissions<br>(Eliminar emisiones de caños de escape de vehículos)   | TDP -    | Transit Development Plan<br>(Plan de Desarrollo del Transporte Público)  |
| RFP -        | Request for Proposals<br>(Solicitud de Propuestas)   | TEA -    | Transportation Enhancement Activities<br>(Actividades de Mejoras del Transporte)   |
| ROG -        | Reactive Organic Gases<br>(Gases Orgánicos Reactivos)  | TEA 21 - | Transportation Equity Act for the 21st Century<br>(Ley de Equidad del Transporte para el Siglo XXI)                      |
| ROP -        | Rate of Progress Plan<br>(Porcentaje de Avance del Plan)   | TMA -    | Transportation Management Association<br>(Asociación para la Administración del Transporte)                              |
| RSTP -       | Regional Surface Transportation Program<br>(Programa de Transporte Terrestre Regional)   | TPA -    | Transportation Planning Agency<br>(Agencia de Planificación del Transporte)  |
| RTIP -       | Regional Transportation Improvement Program<br>(Programa de Mejoras en el Transporte Regional)   | TPC -    | Transportation Policy Committee<br>(Comité de Políticas del Transporte)  |
| RTP -        | Regional Transportation Plan<br>(Plan de Transporte Regional)  | TSM -    | Transportation Systems Management<br>(Administración de Sistemas del Transporte)   |
| RTPA -       | Regional Transportation Planning Agency<br>(Agencia de Planificación del Transporte Regional)  | TTC -    | Transportation Technical Committee<br>(Comité Técnico de Transporte)   |
| SAFETEA-LU - | Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users<br>(Ley de Equidad del Transporte Eficiente, Flexible, Confiable y Seguro: Un legado para los Usuarios) | VMT -    | Vehicle Miles of Travel<br>(Millas Viajadas por Vehículo)  |
| SB -         | Senate Bill (Proyecto del Senado)  | VOC -    | Volatile Organic Compound<br>(Compuesto Orgánico Volátil)  |
| SH -         | State Highway (Autopista Estatal)  |          |  |