



La Ciudad de Fresno
El Departamento de Desarrollo
y Gestión de Recursos

Área de Prioridad del Sur Industrial (SIPA) Plan Específico

Iniciado marzo de 2019



Formatos alternativos de este documento serán proveídos por la Ciudad bajo solicitud. Para solicitar formatos alternativos, contacte a Shannon M. Mulhall, Coordinadora Certificada de la Ley sobre estadounidenses con discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) al (559) 621-8716.

Tabla de Contenido

Introducción.....	2
Área de mapa	6
Cronología	8
Como usar este documento	10
Planes y políticas	
 Plan General 2014	15
 Plan Específico del Sudoeste de Fresno..... 2017	67
 Plan de la Comunidad Roosevelt..... 1992	75
 Plan Específico del Triángulo Industrial de la Avenida North..... 1973	87
Glosario	129

Introducción

La economía de Fresno desempeña un papel crucial en el desarrollo físico del Área de Planificación y la habilidad de la Ciudad en apoyar implementación de políticas y programas del Plan General. La Ciudad está comprometida al desarrollo económico y sustentabilidad fiscal. De hecho, los resultados de muchas iniciativas del Plan General están ligados al éxito económico de la ciudad. Ya empezaba tan pronto como el año 1917 la Ciudad de Fresno a reconocer la importancia del área sur del centro debido a su proximidad a vías férreas y autopistas. Al mismo tiempo que la ciudad crecía en tamaño y población, crecía el área designada para usos industriales. Cada Plan General desde 1956 mostraba el área y reiteraba su importancia en la estabilidad económica de Fresno.

El Plan General, adoptado en diciembre de 2014, expone una serie de documentos de planificación subsiguientes que incluyen planes específicos necesarios para priorizar el cambio de uso de áreas. El propósito de este plan es de consolidar en un documento todas las políticas adoptadas por la Ciudad con relación al Área de Prioridad del Sur Industrial y analizar el impacto acumulativo al largo plazo. Es deseado que estos planes mejoren la competitividad económica total de Fresno al apoyar oportunidades de trabajo para residentes y al mantener y mejorar la habitabilidad de las comunidades. Uno de los retos más grandes que enfrenta la ciudad ahora es poder expandir, retener, atraer y crear negocios.

La creación de trabajos debe mantenerse al paso con el crecimiento de la población para proveer oportunidades para todos los residentes. Fresno es la trigésima cuarta ciudad más grande en los EE. UU. y la quinta ciudad más grande en California. La estimada población en el 2017 de la Oficina del Censo de EE. UU. era 527,438 que refleja un aumento de 6.7 por ciento desde el censo de 2010. Se espera que la Ciudad siga experimentado tasas de crecimiento más altas que los EE. UU. en conjunto.

Industrias muy adecuadas para la ubicación y la población activa de Fresno incluyen tecnologías agrícolas, administración de cadena de suministros, servicios agrícolas (negociación y exportación), instalaciones de innovación de comida y tratamiento, tecnología de agua, y otros fabricantes de precisión. Otros mercados incluyen industrias médicas e industrias verdes como solar, biocombustible, reciclaje y otras formas de energía alternativa.

En general, Fresno posee varias ventajas que son atractivas a negocios e industrias. Estas incluyen su ubicación central en la costa oeste y acceso a corredores de transportación principales, aeropuertos, accesibilidad económica, buenos vecindarios y oportunidades de entrenamiento y educación en instituciones como la Universidad Estatal de California, Fresno. La clave para sacar el jugo de estas ventajas es de promoverlas efectivamente.

La Ciudad debe continuar de tomar una posición de participación en apoyar a negocios locales y expandiendo y atrayendo a industrias tradicionales como industrias emergentes. Ciudades a través del oeste de los EE. UU. están compitiendo por trabajadores. Fresno debe ser agresivo al promoverse y ser complaciente en ayudar a nuevos negocios con procesos de permisos de desarrollo que son fáciles de manejar, simplificados, predecibles y competitivamente valuados en comparación con ciudades similares.

Una manera de apoyar a industrias que siguen creciendo en Fresno es por identificar y guardar áreas grandes de terreno con acceso a autopistas estatales y al ferrocarril para el desarrollo industrial y al proveer infraestructura a estas áreas: agua, alcantarillado, caminos, y capacitación de informática (IT, por sus siglas en inglés), incluyendo conectividad de fibra óptica.

El plan de desarrollo económico de la Ciudad reconoce que son necesarias diferentes estrategias para apoyar diferentes tipos de segmentos de la industria, si son industrias ‘primarias’ o ‘secundarias’. Industrias primarias son definidas como aquellas que exportan productos y servicios afuera de la economía local y, como resultado, tienen el efecto más alto en multiplicar trabajos, y tienen el mayor impacto económico en la ciudad. Industrias secundarias son definidas como industrias donde se ‘sirve a gente’ (por ejemplo, el desarrollo de viviendas, comercios minoristas, etcétera) y se genera un nivel de actividad económica, pero no suelen crear las mayores mejoras que se necesitan en una economía local, como el descenso en el nivel de desempleo o el mejoramiento de niveles de sueldos.

Varios componentes del plan de desarrollo económico de la Ciudad incluyen estrategias para apoyar la expansión de Industrias ‘Dirigidas a la Exportación’ (Primarias). La primera es la preparación del terreno y su infraestructura. Actividades incluyen priorizar terreno en el Plan General, asegurar que los planes de la Ciudad de mejoramiento de capital de agua, agua residual y transportación estén en línea para mantener partes industriales específicas de la ciudad, y apoyar el desarrollo privado de parques industriales, particularmente con un enfoque en proveer energía limpia y renovable, asequible e in situ a esos parques. Financiamiento para la infraestructura tendrá que ser garantizada y se podrán hacer mejoramientos mayores de infraestructura pública para que los sitios estén listos para su construcción y así serán atractivos para el uso de industrias y parques industriales deseadas y cuidadosamente dirigidas.

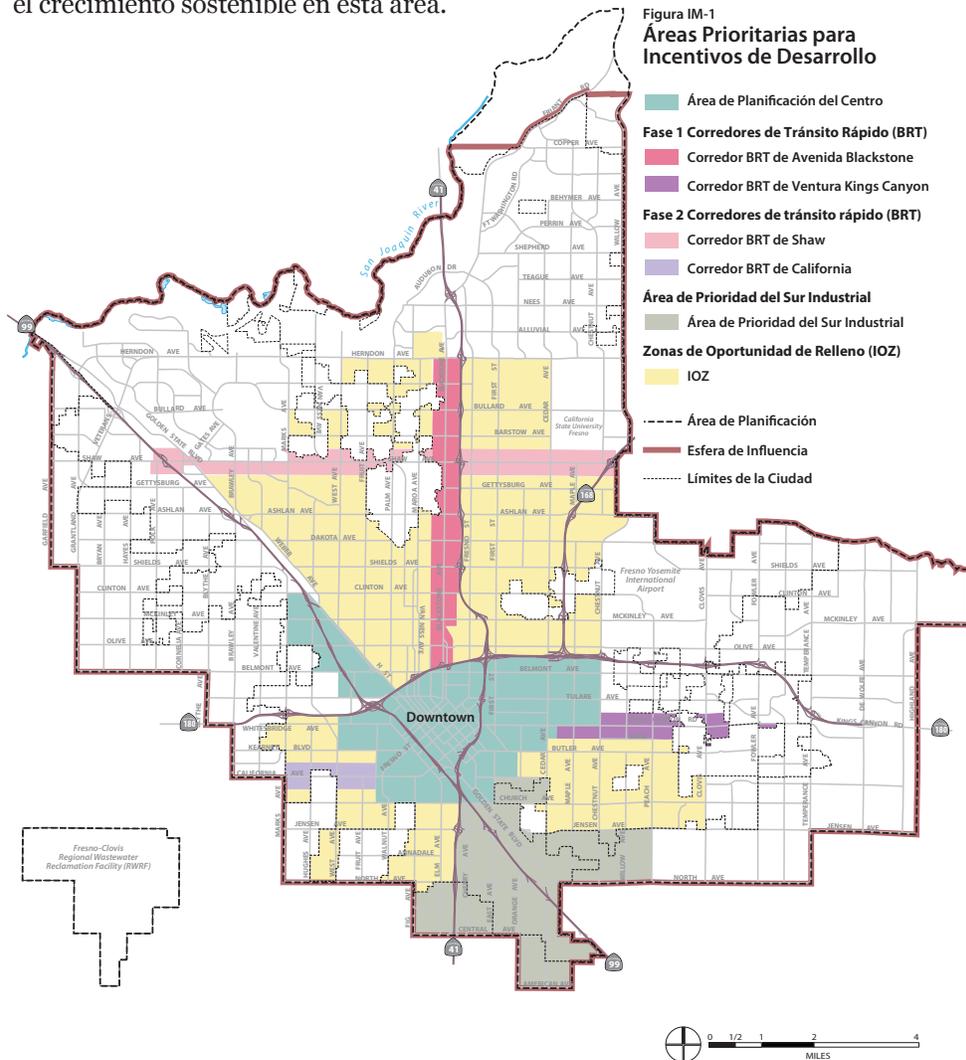
ED-1-d Regulación de terreno estratégico.1

Explore aumentar la cantidad de tierra adecuadamente zonificada, de acuerdo con el Plan General, y listo para ser rápidamente desarrollado, rediseñado y / o revitalizado para fines de desarrollo económico y creación de empleos. Establecer un programa de desarrollo de relleno prioritario para sitios y distritos.

Para respaldar la inversión y el desarrollo, la Ciudad establecerá un programa de desarrollo prioritario para propiedades elegibles para facilitar la implementación del Plan General. La Ciudad ha priorizado áreas específicas dentro de los límites de la ciudad para incentivos y otros beneficios para acelerar la inversión. Estas incluyen zonas de oportunidad de relleno, corredores de BRT, el área de planificación del centro de la ciudad y el Área de Prioridad del Sur Industrial. Este último incluye gran parte de los usos industriales pesados establecidos de Fresno que pueden necesitar inversión en infraestructura para satisfacer las necesidades de los principales sectores de la industria de creación de empleos, así como mejoras para mejorar las operaciones comerciales actuales.

IM-1 Áreas prioritarias para incentivos de desarrollo

Hasta ahora, la Ciudad ha emprendido Planes Específicos para evaluar los impactos ambientales y fiscales del desarrollo en el Área de Planificación del Centro y en dos Zonas de Oportunidad de Relleno (IOZ, por sus siglas en inglés), ambas al sur de CA 180 - el sudoeste de Fresno y el sudeste central de Fresno. Además, la Ciudad ha adoptado una estructura de tarifas para minimizar los obstáculos para la inversión y la reinversión en el IOZ y en los corredores de tránsito rápido de autobuses (BRT, por sus siglas en inglés) que abarcan los vecindarios establecidos generalmente al sur de la Avenida Herndon. Este plan y evaluación de impactos se centra en los usos del suelo y la circulación asociada en el Área de Prioridad del Sur Industrial. Los siguientes son los planes y las políticas adoptadas que abarcan los objetivos de la Ciudad para el crecimiento sostenible en esta área.



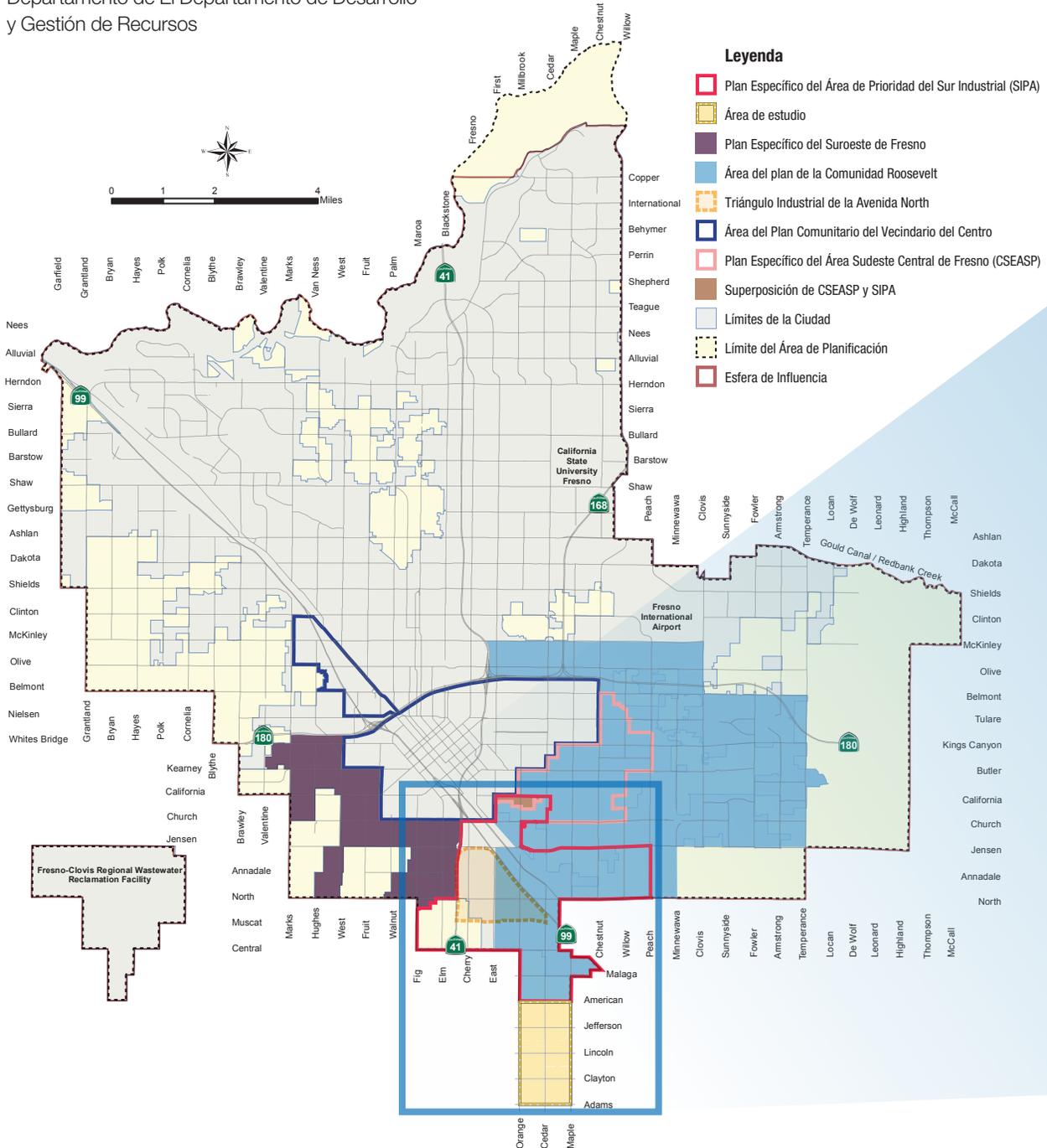
Fuente: La Ciudad de Fresno, 2014

Mapa del área del plan

La Ciudad de Fresno

Plan Específico del Área de Prioridad del Sur Industrial Relación de los planes

Departamento de El Departamento de Desarrollo y Gestión de Recursos

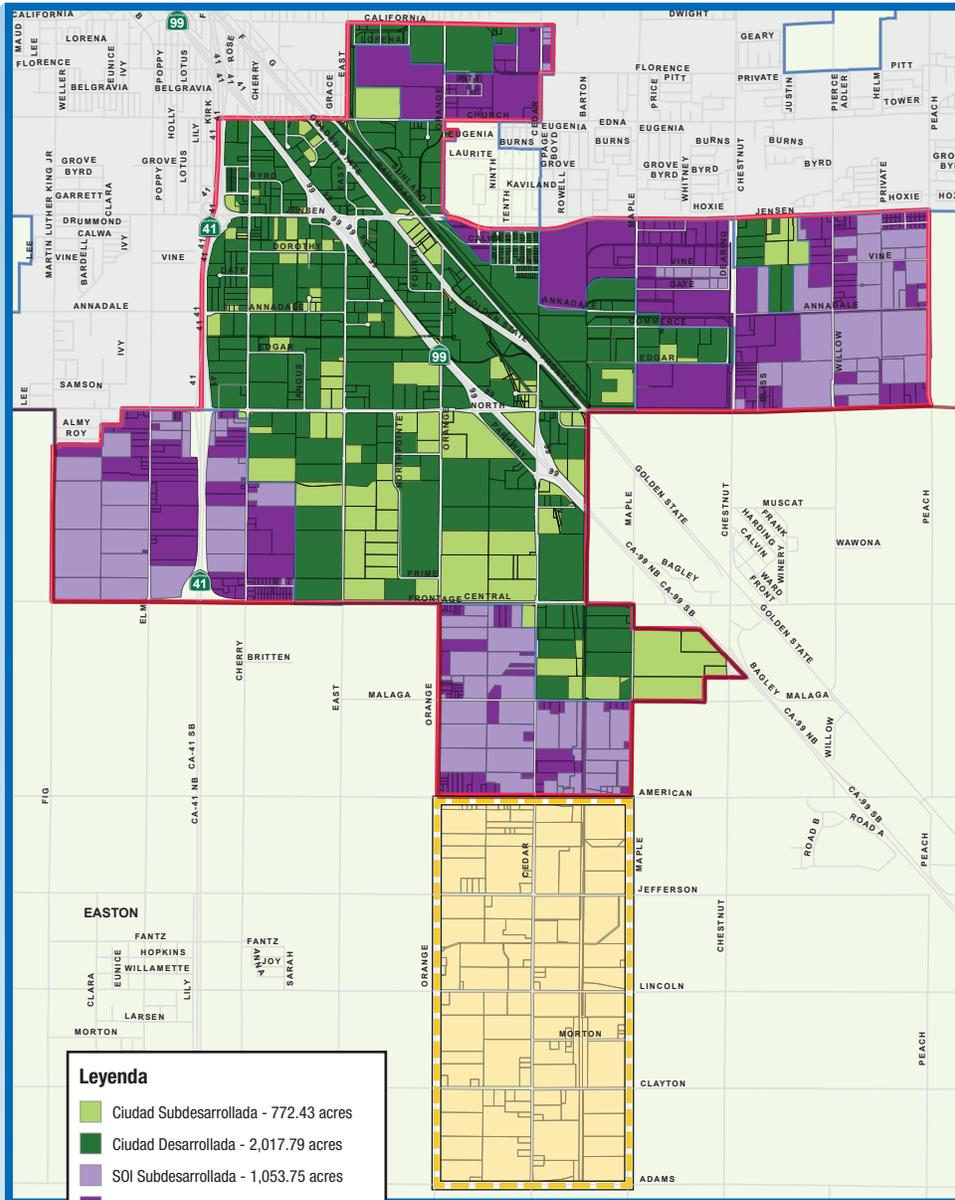


Descargo de responsabilidad: se cree que este mapa es una representación precisa de los datos SIG de la Ciudad de Fresno. Sin embargo, no ofrecemos ninguna garantía expresa o implícita para la exactitud de estos datos.

Fuente: Límites de la Ciudad, Esfera de Influencia, Área de Planificación, Plan Específico del Sudeste Central, Plan Específico Industrial del Sur, SIG 2019 de la Ciudad de Fresno; Área del Plan Roosevelt (Adoptado el 7 de abril de 1992); Plan Específico del Triángulo Industrial de la Avenida North, (Adoptado el 27 de septiembre de 1973).

Fecha: 29/01/2019

Área de Prioridad del Sur Industrial



Fecha: 13/9/2018

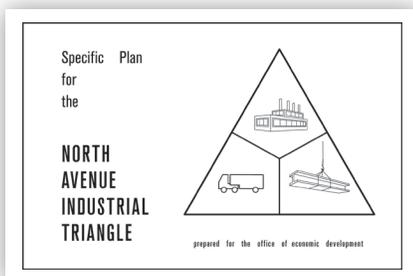
Leyenda

- Ciudad Subdesarrollada - 772.43 acres
- Ciudad Desarrollada - 2,017.79 acres
- SOI Subdesarrollada - 1,053.75 acres
- SOI desarrollada - 1,097.81 acres
- Fuera del SOI - 1,208.48 Acres

Limites

- Plan Especifico del Área de Prioridad del Sur Industrial
- Área de Estudio
- Límites de la Ciudad
- Esfera de Influencia
- Condado de Fresno

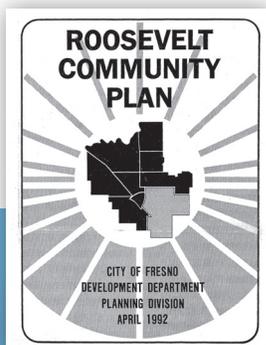
Planes Fundacionales



1973

Plan Específico del Triángulo Industrial de la Avenida North

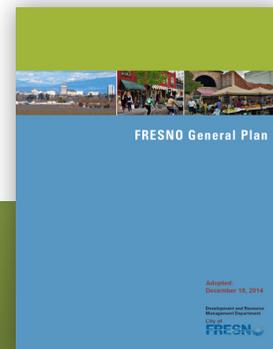
El Plan Específico del Triángulo Industrial de la Avenida North fue adoptado en 1973 como un plan multifase para desarrollar tierras agrícolas al sur de la Avenida Jensen y al norte del Canal Central entre las Autopistas 41 y 99 en un distrito industrial pesado. El Consejo de la Ciudad adoptó el Plan Específico del Triángulo Industrial de la Avenida North y el Informe sobre el Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) asociado en una reunión pública el 27 de septiembre de 1973 (Resolución 73-456).



1992

Plan de la Comunidad Roosevelt

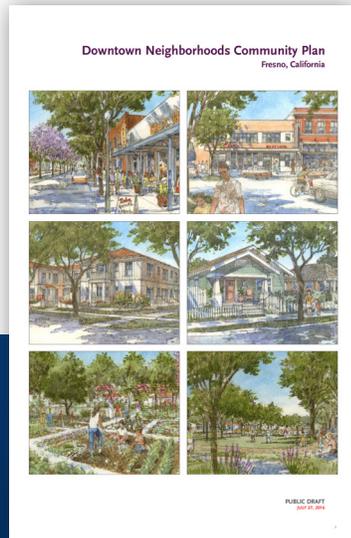
El Plan de la Comunidad Roosevelt fue adoptado en 1992 como un refinamiento a nivel comunitario del Plan General de 1984 y una actualización del anterior Plan de la Comunidad Roosevelt de 1978. El borrador del plan fue iniciado oficialmente por el Consejo de la Ciudad en una audiencia pública el 16 de julio de 1991. La Comisión de Planificación celebró cuatro reuniones públicas en el otoño de 1991 para el borrador del plan y el EIR asociado, y el 22 de enero de 1992 fue aprobada por la Comisión de Planificación. Resoluciones no. 10267 y 10268 que recomiendan la adopción del Plan de la Comunidad Roosevelt con las modificaciones propuestas y el EIR no. 10113 asociado. El Consejo de la Ciudad celebró diez reuniones públicas en el invierno de 1991 y la primavera de 1992 sobre el Plan Comunitario actualizado y el EIR, y adoptó el Plan y el EIR el 7 de abril de 1992 (Resolución 92-141).



2014

Plan general de Fresno

En 2014, la Ciudad de Fresno actualizó el Plan General. El proceso de planificación comenzó a mediados de 2010 y el alcance público fue extenso. En diciembre de 2010 se realizaron más de 160 entrevistas con partes interesadas, y se realizaron más de cien presentaciones antes de los grupos de vecindarios, empresas, educación, sociales y sin fines de lucro. El Comité Consultivo General de Ciudadanos del Plan celebró diecinueve reuniones desde agosto de 2011 hasta mayo de 2012, y la Comisión de Planificación celebró cuatro reuniones públicas desde septiembre de 2011 hasta agosto de 2012. Además, se celebraron trece talleres públicos desde septiembre de 2011 hasta agosto de 2012. El 23 de agosto de 2012, el Consejo de la Ciudad inició el borrador del Plan General (Resolución 2012-150). El 29 de julio de 2014 se celebró una reunión pública sobre el borrador del Plan General y el Informe Maestro sobre el Impacto Ambiental (MEIR por sus siglas en inglés) (SCH No. 2012111012) y, de agosto a octubre, se realizaron siete talleres públicos. La Comisión de Planificación celebró dos reuniones públicas en 2014 y, el 8 de diciembre de 2014, aprobó la Resolución no. 13312 y 13313 recomendando la adopción del Plan General y MEIR. El Consejo de la Ciudad celebró dos reuniones en diciembre y adoptó el Plan General y el MEIR el 18 de diciembre de 2014 (Resolución 2014-226).



2016

Plan Comunitario de Vecindarios del Centro

El Plan Comunitario de los Vecindarios del Centro se adoptó en octubre de 2016. Su propósito era establecer una visión para la revitalización del Área del Plan a partir de los aportes de los propietarios y residentes, abordar problemas conflictivos en los planes y códigos de uso del suelo de la Ciudad para hacer posible esa visión, y priorizar las acciones de la Ciudad para implementar el plan. Se pretendía que fuera “la herramienta de la comunidad para guiar la regeneración exitosa del centro de Fresno y sus vecindarios circundantes”. El compromiso público fue sólido y tuvo varias fases. La primera y más importante fase fue la fase inicial en 2010 y 2011, durante la cual al menos 300 residentes, dueños de negocios y dueños de propiedades del área del plan brindaron sus aportes, con un Comité Asesor de Ciudadanos de 21 miembros que formuló recomendaciones formales. Este proceso de participación incluyó divulgación y descubrimiento iniciales (entrevistas con las partes interesadas, dos talleres y una reunión de la Comisión de Planificación), un intenso taller de diseño de seis días y divulgación de seguimiento (tres reuniones públicas adicionales, lanzamiento de un borrador del plan y cuatro talleres públicos). La difusión continuó en 2015/2016 cuando se publicó un borrador del plan refinado y se publicó el Informe de impacto ambiental. El 12 de octubre de 2016, luego de ser considerado por la Comisión de Preservación Histórica, los Comités de Implementación del Plan de Distrito del Consejo y la Comisión de Uso del Suelo del Aeropuerto, la Comisión de Planificación aprobó las resoluciones 13413-13419 que recomiendan la aprobación del Plan Comunitario de Vecindarios del Centro al Consejo de la Ciudad. El 20 de octubre de 2016, el Consejo de la Ciudad aprobó las Resoluciones 2016-212, 213, 214 y 216 que certifican el Informe de Impacto Ambiental del Programa (SCH No. 2012041009), adoptando el Plan Comunitario de Vecindarios del Centro y enmendando el Plan General para incorporarlo.

A pesar de que este plan no afecta directamente el área del plan SIPA, sí cubre el vecindario adyacente. Como tal, no está incluido en este documento, pero se puede encontrar en línea en www.fresno.gov/downtownplan.



2017

Plan Específico del Sudoeste de Fresno

El Plan Específico del Sudoeste de Fresno se adoptó en octubre de 2017. El propósito de este plan fue brindar una oportunidad para que la comunidad se involucre en temas de planificación importantes que eran Específicos al Sudoeste de Fresno y no se les dio un enfoque profundo en el Plan General. La visión para el plan surgió después de un proceso de divulgación multifacético que incluyó 17 reuniones organizadas por un Comité Directivo de 21 miembros, seis talleres comunitarios, 10 reuniones de grupos temáticos y tres conversaciones comunitarias. La visión incluyó el fomento de un inventario diverso de viviendas con énfasis en la calidad y la propiedad de la vivienda, más opciones comerciales, calles más seguras y más conectadas para todos los modos de transporte, más oportunidades educativas y capacitación laboral, mejora de parques y espacios abiertos, y ubicación de nuevos desarrollos industriales fuera del sudoeste de Fresno. En particular, la política de uso del suelo LU-8.2 establece que “Priorizar el ‘Triángulo inverso’, delimitado por la Avenida Jensen, la Avenida Central, la Autopista 41 y la Autopista 99 como el área objetivo de la Ciudad para el nuevo desarrollo industrial”. El 18 de octubre de 2017, La Comisión de Planificación aprobó las Resoluciones 13495 - 13500 que recomiendan la aprobación del Plan Específico del Sudoeste de Fresno al Consejo de la Ciudad. El 26 de octubre de 2017, el Consejo de la Ciudad aprobó las Resoluciones 2017-299 - 303 que certifican el Informe de Impacto Ambiental del Programa (SCH No. 2017031012), adoptando el Plan Específico del Sudoeste de Fresno y enmendándolo en el Plan General.

Cómo utilizar este documento

Planes múltiples impactan el SIPA.

Cuatro de los cinco planes definidos en la cronología anterior impactan directamente el Área de Prioridad del Sur Industrial. Este documento reúne objetivos y políticas de varios planes en un solo documento. Hemos incluido una referencia cruzada en elementos de política que están representados en más de un plan.

Ejemplo de referencia cruzada

Plan General: Capítulo 2

Políticas en el plan actual

ED-3-f Infraestructura estratégica.
Esforzarse por proporcionar la infraestructura de la calle principal y las capacidades de servicios públicos necesarias para un terreno adecuadamente zonificado, de conformidad con el Plan General, para que este terreno pueda desarrollarse de manera eficiente y efectiva de manera oportuna. He de asegurar que las obras públicas de la Ciudad, los servicios públicos y los planes de mejoras de capital de tránsito estén alineados para apoyar los objetivos de desarrollo económico en el Plan General.

***Comentario:** Esto es particularmente importante para fomentar la reutilización de sitios de relleno en áreas donde la infraestructura y los servicios públicos son deficientes.*

ED-4-a Asociaciones Industria-Educación.
Facilitar asociaciones entre empresas del área y socios de capacitación y educación. Apoyar la continuación del estudio bianual de empleo de Fresno Regional Workforce Investment Board para proporcionar información precisa a la comunidad de capacitación sobre las tendencias de trabajo. Apoyar la expansión de la educación técnica profesional en las escuelas del área. Promover la educación de adultos para residentes que requieren educación básica y capacitación.

ED-4-b Conectar a los residentes a los trabajos.
Probar una iniciativa de 'trabajos en su vecindario' para asegurar que los residentes estén al tanto de las oportunidades de empleo en su vecindario inmediato.

ED-4-c Programa de iniciativas para capacitación laboral.
Esforzarse por crear un programa que brinde incentivos a las empresas locales para que ofrezcan pasantías, mentores y programas de aprendizaje a estudiantes de escuelas secundarias y universidades en asociación con la Universidad Estatal de California, Fresno y otras instituciones educativas y empleadores importantes.

Objetivo en el plan actual

ED-4 Cultivar una fuerza laboral educada y bien capacitada aumentando el logro educativo y los niveles de habilidades laborales relevantes para atraer a empresas locales y no locales.

ED-4-a
PF-6.1, PF-6.3, PF-6.4, PF-7.1, PF-7.2, PF-7.3

ED-4-b
PF-6.1, PF-7.4

ED-4-c
PF-6.1, PF-6.3, PF-6.4, PF-7.1, PF-7.2, PF-7.3

Número de política en la sección actual

Símbolo para el plan de referencias cruzadas

Números de política en otro plan

ED-4-a

PF-6.1, PF-6.3, PF-6.4, PF-7.1, PF-7.2, PF-7.3

Área de Prioridad del Sur Industrial (SIPA) Plan Específico 23

Leyenda para los Iconos del Plan

 Plan General

 Plan Específico del Sudoeste de Fresno

 Plan de la Comunidad Roosevelt

 Plan Específico del Triángulo Industrial de la Avenida North

 Plan Específico del Sudoeste de Fresno: Capítulo 6

Capítulo 6 – Instalaciones públicas

Política PF-6.1

Proporcionar nuevos programas educativos para adultos y jóvenes y capacitación laboral en instalaciones o instituciones públicas nuevas y existentes, tales como oficinas y escuelas dentro del Área del Plan o en las proximidades, que preparen a los residentes para trabajos de salarios medios y altos.

Política PF-6.2

Apoyar la iniciativa actual para ubicar un nuevo centro de capacitación laboral accesible para los residentes del Sudoeste de Fresno.

Política PF-6.3

Trabajar con la Junta Directiva de Distrito de State Center Community College para financiar y desarrollar un campus universitario de la comunidad dentro del núcleo magnético/Centro de Actividades de MLK del Plan.

Política PF-6.4

Trabajar con organizaciones comunitarias orientadas a los jóvenes para desarrollar programas que ayuden a fomentar el liderazgo y la ambición en los jóvenes de el Sudoeste de Fresno.

Política PF-7.1

Coordinar los programas de capacitación existentes con la Junta Regional de Inversión en la Fuerza Laboral de Fresno, las instituciones educativas y las escuelas públicas autónomas para identificar las brechas en los programas y las áreas de superposición.

Política PF-7.2

Trabajar con escuelas locales, grupos comunitarios y organizaciones sin fines de lucro para conectar a estudiantes y residentes con programas de capacitación existentes.

Política PF-7.3

Trabajar en asociación con la Junta de Inversión en la Fuerza Laboral u otras organizaciones, empresas, escuelas y residentes interesados para ampliar las oportunidades de trabajo para jóvenes para el trabajo después del horario escolar y de verano, puestos de voluntarios y otras oportunidades de desarrollo de habilidades.

Política PF-7.4

Establecer una política de fuerza laboral para alentar a las empresas y los programas de la Ciudad en el Área del Plan a priorizar la contratación de residentes del Área del Plan en el código postal 93706, de acuerdo con las leyes aplicables.

Meta PF-6

Proporcionar instalaciones públicas de educación y capacitación que ayuden a fomentar la búsqueda y el logro de la educación superior y las vocaciones más calificadas.

Política PF-6.1

 ED-4-a, ED-4-b, ED-4-c

Política PF-6.3

 ED-4-a, ED-4-c

Política PF-6.4

 ED-4-a, ED-4-c

Meta PF-7 Aumentar

las oportunidades para que los residentes mejoren sus habilidades laborales y opciones de empleo.

Política PF-7.1

 ED-4-a, ED-4-c, HC-8-c

Política PF-7.2

 ED-4-a, ED-4-c

Política PF-7.3

 ED-4-a, ED-4-c, HC-8-c

Política PF-7.4

 ED-4-d

Entendiendo el plan

Para ayudar a comprender cómo se pretende aplicar este Plan, tenga en cuenta lo siguiente al leer este documento:

- **Directivas obligatorias y flexibles:** Directivas flexibles: los términos en metas, objetivos, políticas y medidas de implementación tales como 'deben' y 'requieren' significan una directiva inequívoca, que debe interpretarse de manera restringida. Cualquier otro lenguaje como 'puede' o 'debería' significa una directiva menos rígida, que se implementará en ausencia de consideraciones convincentes o que infrinjan. A menos que se identifique claramente como una directiva inequívoca, los términos deben interpretarse como una directiva flexible.
- **Coherencia:** las metas, los objetivos, las políticas y las medidas de implementación no deben interpretarse de manera tan amplia o estrecha que se vuelvan inconsistentes entre sí o con la ley. Una forma de hacer esto al revisar el Plan es agregar mentalmente 'como de otra manera consistente con el Plan y según lo autorizado por la ley' a cada política u otro elemento.
- **Prioridades:** algunos objetivos, políticas, etc. pueden identificar ciertos elementos como prioritarios o notar que están siendo priorizados, y en ocasiones se identifican múltiples prioridades para el mismo tema. Una 'prioridad' en una directiva inequívoca significa que el tema debe ser considerado, junto con cualquier otra prioridad para el mismo tema, antes de llegar a una decisión. No requiere precedente sobre otro elemento o prioridad para el mismo tema.
- **Comentario:** El comentario en cursiva que sigue ciertas metas, objetivos y políticas no es parte de la meta, el objetivo o la política en sí, sino que es una narrativa informativa y de asesoramiento destinada a seguir discutiendo y clarificando la meta para ayudar a guiar los objetivos del Plan. Lo mismo se aplica a los comentarios en cursiva que siguen ciertos objetivos y políticas, que no forman parte del objetivo o la política, sino que es una narrativa informativa y de asesoramiento que tiene como objetivo ayudar a guiar la comprensión y la relevancia del Plan.
- **Narrativa:** cualquier discusión que no sea un objetivo, política o medida de implementación se considera narrativa. La narrativa incluye información de antecedentes, imágenes, ilustraciones, comentarios en cursiva y otras discusiones para proporcionar un contexto básico. A menudo, la narrativa puede contener ilustraciones o discusiones que generalmente explican ciertos principios o conceptos. Estos no son requisitos del Plan, a menos que, de lo contrario, los elementos sean requeridos independientemente por una meta, objetivo, política o medida de implementación. Aparte de la discusión en esta sección de 'Entendiendo el plan', la narrativa no se puede usar para variar, expandir o restringir ningún objetivo, política o medida de implementación.
- **Glosario:** El glosario define términos y frases. La narrativa puede potencialmente expandir el contexto de los términos y frases en la medida en que la narrativa no sea inconsistente o actúe para variar, expandir o restringir cualquier objetivo, política o medida de implementación.

- **Idioma de aproximación:** Términos como ‘aproximadamente’ están diseñados para ser utilizados de manera flexible y no deben leerse para representar una cantidad específica o para exigir relaciones o un margen de variación particular. Además, dichos términos no deben leerse para implicar un requisito de línea de tiempo Específico para la implementación de metas y objetivos. Más bien, se espera que todas las metas y objetivos se completen en o cerca del cierre del horizonte del Plan.
- **Títulos:** a veces se han proporcionado títulos para programas, reglamentos, ordenanzas u otros artículos que se espera que se aprueben en una fecha futura. Estos títulos son solo para fines informativos, y se puede usar un título diferente si el programa u ordenanza cumple con la intención subyacente del objetivo, política o medida de implementación.
- **Razonabilidad:** se debe leer el Plan para proporcionar a la Ciudad la mayor discreción en cuanto a lo que es razonable o apropiado según la ley aplicable. Por ejemplo, si una política requiere que la Ciudad tome medidas ‘a medida que haya recursos disponibles’, la Ciudad es la única responsable de determinar qué está razonablemente disponible. Al tomar esta determinación, la Ciudad puede considerar una variedad de factores que incluyen este Plan, y la salud, el bienestar y la seguridad pública.

Plan General

2014

Capítulo 1 – Introducción

Principios generales de la capacidad de recuperación

3. Amplios terrenos industriales y de empleo listos para la creación de trabajos

Objetivos del Plan General

1. Aumentar las oportunidades, el desarrollo económico, los negocios y la creación de empleo

12. Resolver la infraestructura pública existente y las deficiencias de servicios, hacer un uso completo de la infraestructura existente e invertir en mejoras para aumentar la competitividad y promover el crecimiento económico.

13. Enfatizar a la Ciudad como un modelo a seguir para una buena planificación de la administración del crecimiento, un procesamiento eficiente y una racionalización de permisos, políticas de desarrollo urbano efectivas, calidad ambiental y una economía sólida. Trabajar en colaboración con otras jurisdicciones e instituciones para promover estos valores en toda la región.

Desarrollo del Plan — Viviendas, Población y Empleo

TABLA 1-3¹: CAPACIDAD DE DESARROLLO RESIDENCIAL² BAJO EL HORIZONTE DEL PLAN GENERAL

Área ³	Tipo de unidad de vivienda		Ubicación de la unidad de vivienda		Total
	Viviendas multifamiliares y casas adosadas	Viviendas unifamiliares	Desarrollo en sitios en los límites actuales de la ciudad	Desarrollo en sitios en áreas de crecimiento que requieren anexión	
Área de Planificación del Centro	7,800	1,200	9,000	0	9,000
Corredores BRT	6,000	0	6,000	0	6,000
Barrios establecidos al sur de Shaw	4,700	3,000	5,700	2,000	7,700
Barrios establecidos al norte de Shaw	4,000	2,400	6,200	200	6,400
Sur Industrial	0	0	0	0	0
DA-1: Norte	6,500	10,500	2,600	14,400	17,000
DA-1: Sur	4,000	6,500	2,500	8,000	10,500
DA-2: Norte	500	2,000	0	2,500	2,500
DA-2: Sur	500	1,500	0	2,000	2,000
DA-3: Sudeste	2,500	3,500	0	6,000	6,000
DA-4: Este	5,100	3,800	0	8,900	8,900
DA-4: Oeste	0	0	0	0	0
Subtotales	41,600	34,400	32,000	44,000	76,000
Total de unidades de vivienda según el Horizonte del Plan General	76,000		76,000		

1. Los cálculos se basan en el Cuadro de Diagrama de Uso del Suelo del 9 de agosto de 2012, Figura 2 del Proyecto de Iniciación.

2. El término 'capacidad' pretende significar la capacidad de un Área de Desarrollo para acomodar un número específico de unidades y no pretende indicar el número de unidades construidas en realidad.

3. DA significa Área de Desarrollo (por sus siglas en inglés). Consulte la Figura 1-3: Asignación de capacidad residencial.

Fuente: Ciudad de Fresno y Dyett & Bhatia, 2014.

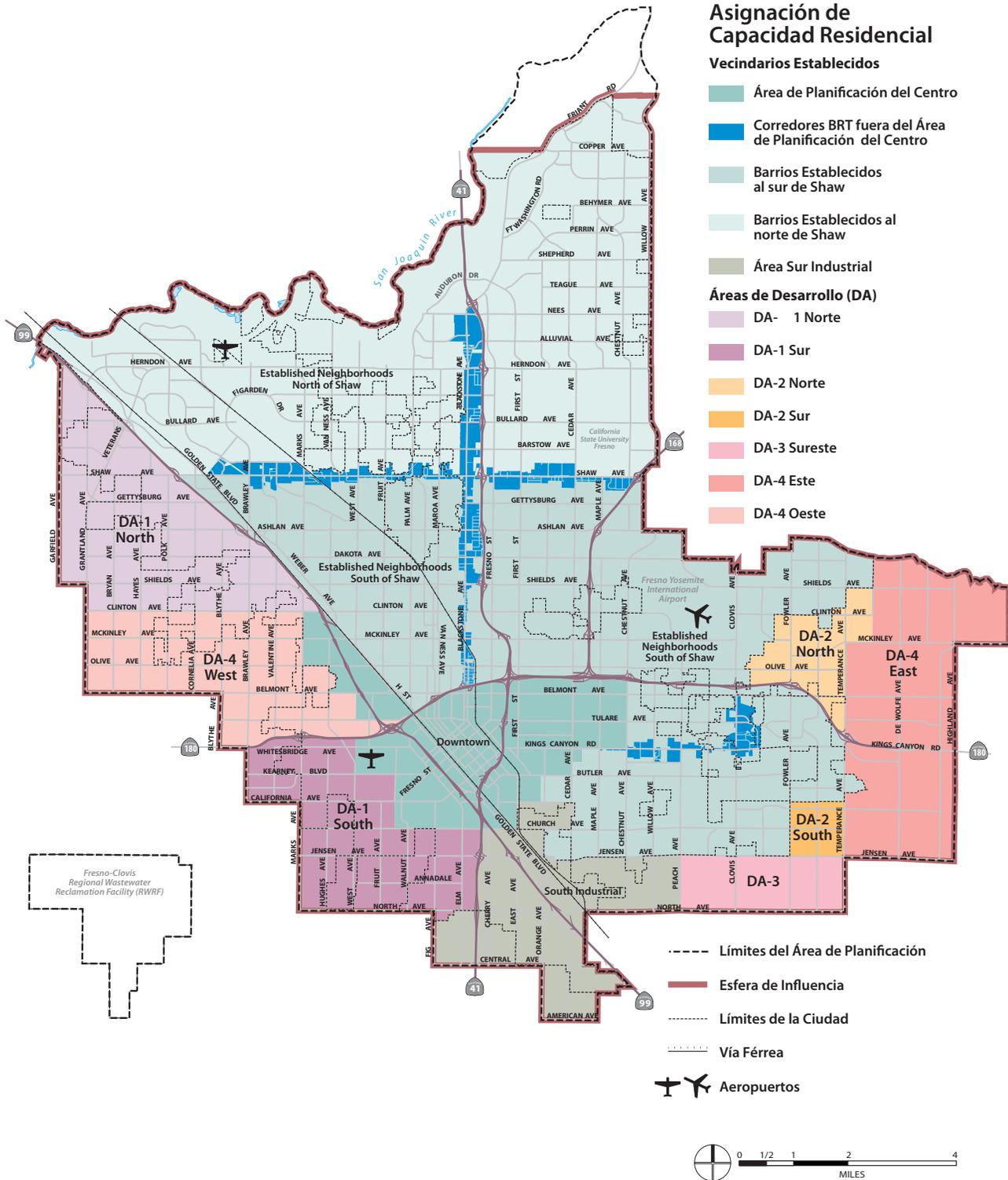
Figura I-3
Asignación de
Capacidad Residencial

Vecindarios Establecidos

- Área de Planificación del Centro
- Corredores BRT fuera del Área de Planificación del Centro
- Barrios Establecidos al sur de Shaw
- Barrios Establecidos al norte de Shaw
- Área Sur Industrial

Áreas de Desarrollo (DA)

- DA- 1 Norte
- DA-1 Sur
- DA-2 Norte
- DA-2 Sur
- DA-3 Sureste
- DA-4 Este
- DA-4 Oeste



- Límites del Área de Planificación
- Esfera de Influencia
- Límites de la Ciudad
- Vía Férrea
- ✈ Aeropuertos



Fuente: Ciudad de Fresno

Nota: el corredor a lo largo de la Avenida Shaw debe ser apoyado por un servicio mejorado de autobuses

TABLA 1-4¹: CAPACIDAD DE DESARROLLO RESIDENCIAL BAJO FABRICACIÓN (MÁS ALLÁ DE 2035)

Área ²	Número de unidades de vivienda en sitios dentro de los límites actuales de la ciudad	Número de unidades de vivienda en áreas de crecimiento que requieren que requieran anexión	Total
Área de planificación del centro	10,000	0	10,000
Corredores BRT	10,471	0	10,471
Barrios establecidos al sur de Shaw	8,925	2,227	11,152
Barrios establecidos al norte de Shaw	9,017	486	9,503
Sur Industrial	7	0	7
DA-1: Norte	7,072	18,723	25,795
DA-1: Sur	9,085	11,564	20,649
DA-2: Norte	52	2,996	3,048
DA-2: Sur	206	2,238	2,444
DA-3: Sudeste	0	9,092	9,092
DA-4: Este	0	35,008	35,008
DA-4: Oeste	775	7,430	8,205
Total de unidades de vivienda bajo ampliación	55,610	89,764	145,374

1. Los cálculos se basan en el Cuadro de Diagrama de Uso del Suelo del 9 de agosto de 2012, Figura 2 del Proyecto de Iniciación.
2. DA significa Área de Desarrollo (por sus siglas en inglés). Consulte la Figura 1-3: Asignación de capacidad residencial.

Fuente: Ciudad de Fresno

Capítulo 2 – Desarrollo económico y sostenibilidad fiscal

Introduction

TABLA 2-5: PROYECCIONES DE EMPLEO POR TIPO, CONDADO DE FRESNO¹

Total	Promedio de empleo anual		Crecimiento
	2010	2020	
Empleo Total	364,200	423,100	58,900
Trabajo por cuenta propia	28,400	30,900	2,500
Familia no remunerada y trabajadores domésticos privados	10,300	11,700	1,400
Total Agrícola	46,000	49,400	3,400
Total No Agrícola	279,500	331,100	51,600
Industria	Porcentaje del empleo total		Cambio %
	2010	2020	
Construcción	3.3%	4.4%	1.1%
Fabricación	6.6%	6.2%	-0.4%
Comercio, transporte y servicios públicos	15.1%	15.5%	0.4%
Información	0.09%	0.09%	0%
Actividades financieras	3.7%	3.5%	-0.2%
Servicios profesionales y de negocios	7.3%	8.0%	0.7%
Servicios de educación, atención médica y asistencia social	11.2%	12.0%	0.8%
Ocio y hospitalidad	7.4%	7.9%	0.5%
Otros servicios	2.7%	2.7%	0.0%
Gobierno federal y estatal	5.8%	5.2%	-0.6%
Gobierno local	12.6%	11.9%	-0.7%
Subtotal	76.7%	78.2%	1.5%
Trabajo por cuenta propia, trabajadores familiares y hogares privados	10.6%	10.1%	-0.5%
Total Agrícola	12.6%	11.7%	-0.9%
Subtotal	23.3%	21.7%	1.6%
Total	100.0%	100.0%	

1. Los totales pueden no sumarse precisamente debido al redondeo.

Fuente: Departamento de Desarrollo de Empleo de California, 2013

Preparación de terreno industrial e infraestructura.

Las actividades incluyen priorizar terrenos industriales en el Plan General; asegurar que los planes de mejora de la ciudad de agua, aguas residuales y transporte estén alineados con el servicio a partes industriales específicas de la ciudad; y respaldar el desarrollo privado de parques industriales, especialmente con un enfoque en el suministro de energía in situ, asequible, limpia y renovable a las ubicaciones de los parques. El financiamiento para la infraestructura tendrá que ser seguro, y se pueden realizar importantes mejoras en la infraestructura pública para lograr sitios ‘listos para usar’ que atraigan los usos deseados y específicos de la industria y los parques empresariales.

Estrategias para apoyar la expansión de industrias ‘Dirigidas a la Exportación’ (Industrias primarias)

Expansión y retención de empresas industriales.

Esto es lo más indispensable de un programa de desarrollo económico sólido para cualquier ciudad. La Ciudad de Fresno ha carecido de comunicación regular con sus principales empresas industriales y, como resultado, ha perdido oportunidades para apoyar la expansión de nuestras empresas industriales existentes. La Ciudad ha iniciado un programa de comunicaciones para establecer contacto con las empresas industriales de la ciudad para informarles sobre los incentivos que existen para expandir sus operaciones en Fresno. Este esfuerzo se inició en forma piloto en marzo de 2013 y ya ha generado varias oportunidades de expansión. Si la Ciudad no hace nada más en términos de desarrollo económico, este alcance a nuestros negocios industriales existentes debe continuar. Sin duda, cosechará oportunidades para la expansión de negocios y la creación de empleos.

Invertir en capital humano.

Desarrollo de la fuerza laboral y educación de adultos. El plan de desarrollo económico de la Ciudad reconoce la importancia crítica del desarrollo de la fuerza laboral y la educación de adultos para apoyar el desarrollo económico. La Ciudad trabaja con el Grupo de Trabajo de Educación de Adultos, la Autoridad de Vivienda de Fresno, la Junta Regional de Inversión en la Fuerza Laboral de Fresno, la Comisión de Oportunidades Económicas del Condado de Fresno, los distritos escolares del área y los colegios comunitarios y las universidades locales en una serie de iniciativas, entre ellas, Learn2Earn, para promover la expansión de la educación de adultos y la formación laboral.

ED-1 Apoyar el desarrollo económico manteniendo una sólida relación de trabajo con la comunidad empresarial y mejorando el clima empresarial para las empresas actuales y futuras

ED-1-a Estrategia de Desarrollo Económico.

He de asegurar que la Ciudad de Fresno cuente con los recursos adecuados para implementar su estrategia de desarrollo económico y trabajar en estrecha coordinación con otras agencias públicas, entidades privadas, el sector sin fines de lucro y comunidades multiculturales para coordinar los esfuerzos de desarrollo económico a nivel regional.

ED-1-b Observar tendencias.

Llevar a cabo un monitoreo bianual de las tendencias económicas en la base económica para identificar industrias emergentes, nuevas oportunidades de mercado y el desempeño y la combinación de negocios en la ciudad para permitir que la Ciudad sea proactiva y se adapte a los cambios del mercado.

ED-1-c Comprar Localmente.

Promover, educare y comercializar los beneficios de una campaña “Compre local”. Explorar un requisito de “Comprar localmente” para Obras Públicas y otras decisiones de compra de la Ciudad.

ED-1-d Regulación estratégica del suelo.

Explorar el aumento de la cantidad de tierra adecuadamente zonificada, de acuerdo con el Plan General y lista para ser desarrollada, rediseñada y / o revitalizada rápidamente para fines de desarrollo económico y creación de empleos. Establecer un programa de desarrollo de relleno prioritario para sitios y distritos.

ED-1-e Sitios listos para usar.

Establecer una lista de sitios ‘listos para usar’ o ‘listos para construcción’ en consulta con los dueños de propiedades, y proporcionar la lista a los desarrolladores interesados y empresas que buscan sitios en la ciudad.

ED-1-f Perfil de base económica.

Mantener una descripción detallada de la base económica de la ciudad y el área estadística metropolitana que identifica las empresas por tipo de empresa, número de empleados, nómina total y ubicación, y poner esta base de datos a disposición de todas las partes interesadas por una tarifa adecuada que cubra el costo de preparación y mantenimiento.

ED-1-g Plan de Comunicación para el Desarrollo Económico de Fresno.

He de asegurar que la Ciudad de Fresno desarrolle y ejecute un plan de comunicaciones estratégicas para el desarrollo económico que apunte a los negocios existentes de la Ciudad para la expansión, así como a las empresas con el potencial de abrir nuevas instalaciones en Fresno. El plan debe incluir el desarrollo de todas las herramientas necesarias para respaldar con mayor eficacia el desarrollo económico y marcar positivamente la región de Fresno.

ED-1-h Coordinación Regional.

Trabajar con organizaciones regionales de desarrollo económico y ciudades aledañas en programas de creación de empleos de interés mutuo.

ED-1-i Informe de progreso económico.

Presentar un informe sobre el progreso del desarrollo económico al Consejo de la Ciudad, como parte del Informe Anual del Plan General.

ED-1-j Racionalización de permisos e incentivos.

Continuar con la implementación de la iniciativa BFF respaldada por el Concejo Municipal, incluidas las actualizaciones tecnológicas necesarias. Observar la iniciativa de BFF y hacer las modificaciones necesarias. Monitorear la efectividad de la exención de la tarifa de impacto para el desarrollo industrial, la tasa de desarrollo económico mejorado y otros incentivos y defender sus extensiones si se demuestra que tienen éxito. Continuar identificando incentivos adicionales para proyectos que sean consistentes con los planes y políticas de la Ciudad que fomenten un mayor desarrollo de negocios, expansión de negocios, utilización de edificios industriales y comerciales vacantes existentes y que aumenten la creación de empleos.

ED-3 Atraer y reclutar empresas y ofrecer incentivos para el desarrollo económico.

ED-3-a Programa de expansión y atracción de negocios

Crear, adoptar e implementar programas para expandir negocios existentes y atraer nuevos negocios.

Comentario: Este programa se centrará en empresas e industrias deseables, que son aquellas que:

- Poseen un alto potencial de crecimiento, como negocios relacionados con la alimentación y la medicina, tecnologías de recursos hídricos y renovables, tiendas minoristas y hoteles regionales y locales de servicio local;
- Generan beneficios fiscales netos para la Ciudad a través de mayores ingresos fiscales;
- Proporcionan una variedad de trabajos que coincidan con la fuerza laboral local y brindan oportunidades para la capacitación en habilidades;
- Crean empleos mejor remunerados y/o de mayor calidad para los residentes locales;
- Complementan o aumentan los bienes y servicios existentes en Fresno;
- Crean impactos menos que significativos en el medio ambiente; y
- No requieren inversión pública más allá de la infraestructura y servicios de seguridad pública ya disponibles a través de la Ciudad de Fresno

ED-3-b Marketing a empresas e industrias deseadas.

Expandir los esfuerzos de marketing de la Ciudad, centrándose en las industrias y negocios deseados.

Comentario: Las acciones pueden incluir, pero no se limitan a:

- Regularmente ponerse en contacto con las empresas industriales existentes de la Ciudad de Fresno y solicitar su opinión sobre cómo la Ciudad puede apoyar su expansión;
- Publicidad en publicaciones de la industria;
- Publicar historias de éxito de negocios locales; y
- Preparar y actualizar materiales de marketing público, incluido un inventario de activos que Fresno ofrece, como sitios de desarrollo (y edificios) disponibles, incentivos, procesamiento simplificado, costo de vida asequible, calidad de vida, proximidad a instituciones educativas de calidad e instalaciones médicas, acceso fácil a comunidades en todo el Valle Central y su comunidad multiétnica.

ED-3-c Programa de incentivos objetivo.

Crear una lista de incentivos como parte de un paquete para acercarse a industrias y empresas específicas sobre la reubicación en Fresno.

Comentario: Como parte de este programa:

- Identificar puntos de referencia cuantificables para monitorear y medir el progreso de estos incentivos;
- Crear un programa de monitoreo para seguir el progreso de los incentivos; y
- Ajustar los incentivos según sea necesario para garantizar que brinden los beneficios deseados a la ciudad.

ED-3-f Infraestructura estratégica.

Esforzarse por proporcionar la infraestructura de la calle principal y las capacidades de servicios públicos necesarias para un terreno adecuadamente zonificado, de conformidad con el Plan General, para que este terreno pueda desarrollarse de manera eficiente y efectiva de manera oportuna. He de asegurar que las obras públicas de la Ciudad, los servicios públicos y los planes de mejoras de capital de tránsito estén alineados para apoyar los objetivos de desarrollo económico en el Plan General.

***Comentario:** Esto es particularmente importante para fomentar la reutilización de sitios de relleno en áreas donde la infraestructura y los servicios públicos son deficientes.*

ED-4-a Asociaciones Industria-Educación.

Facilitar asociaciones entre empresas del área y socios de capacitación y educación. Apoyar la continuación del estudio bianual de empleo de Fresno Regional Workforce Investment Board para proporcionar información precisa a la comunidad de capacitación sobre las tendencias de trabajo. Apoyar la expansión de la educación técnica profesional en las escuelas del área. Promover la educación de adultos para residentes que requieren educación básica y capacitación.

ED-4-b Conectar a los residentes a los trabajos.

Probar una iniciativa de ‘trabajos en su vecindario’ para asegurar que los residentes estén al tanto de las oportunidades de empleo en su vecindario inmediato.

ED-4-c Programa de iniciativas para capacitación laboral.

Esforzarse por crear un programa que brinde incentivos a las empresas locales para que ofrezcan pasantías, mentores y programas de aprendizaje a estudiantes de escuelas secundarias y universidades en asociación con la Universidad Estatal de California, Fresno y otras instituciones educativas y empleadores importantes.

ED-4 Cultivar una fuerza laboral educada y bien capacitada aumentando el logro educativo y los niveles de habilidades laborales relevantes para atraer a empresas locales y no locales.

ED-4-a
 PF-6.1, PF-6.3, PF-6.4, PF-7.1, PF-7.2, PF-7.3

ED-4-b
 PF-6.1, PF-7.4

ED-4-c
 PF-6.1, PF-6.3, PF-6.4, PF-7.1, PF-7.2, PF-7.3

Capítulo 3 – Forma urbana, uso del suelo y diseño

3.5 Clasificación de uso del terreno—Empleo

OFICINA

La designación de oficina está destinada a oficinas administrativas, financieras, comerciales, profesionales, médicas y públicas. Esta designación se destina principalmente a los usos de oficina existentes en lotes más pequeños, generalmente ubicados en carreteras arteriales. Esta designación también se considera compatible con los vecindarios residenciales existentes dado el menor nivel de ruido y tráfico generado en comparación con los usos comerciales. Los usos minoristas se limitarían a servicios comerciales, servicios de alimentos y productos de conveniencia para quienes trabajan en el área. El máximo FAR es 2.0.

PARQUE EMPRESARIAL

La designación de parque empresarial proporciona oficinas/parques empresariales en entornos tipo campus que son adecuados para oficinas grandes o edificios de varios inquilinos. Esta designación está destinada a acomodar y permitir la expansión de pequeñas empresas. Dada su proximidad a los usos residenciales, sólo se permitirá el almacenamiento al aire libre limitado, mientras que el paisajismo adecuado es imprescindible para minimizar los impactos visuales. Los usos típicos de suelo incluyen investigación y desarrollo, laboratorios, oficinas administrativas y generales, consultorios médicos y clínicas, oficinas profesionales, fabricación de prototipos, pruebas, reparación, embalaje e impresión. No se permite la venta minorista independiente, excepto para pequeños usos que atienden a empresas y empleados. El FAR máximo es 1.0.

PARQUE EMPRESARIAL REGIONAL

La designación de parque empresarial regional está destinada para el desarrollo de oficinas y tecnologías grandes o similares a un campus, que incluye oficinas, investigación y desarrollo, fabricación y otros usos profesionales a gran escala, con almacenamiento al aire libre limitado y debidamente protegido. Los usos permitidos incluyen instalaciones de investigación de incubadoras, fabricación de prototipos, pruebas, reparación, embalaje e impresión, así como oficinas e instalaciones de investigación. Los usos minoristas y de servicios a pequeña escala que sirven a empleados locales y visitantes están permitidos como usos secundarios. El FAR máximo es 1.0.

INDUSTRIAL LIGERO

La designación de industrial ligero se adapta a una amplia gama de usos industriales ligeros, que incluyen fabricación y procesamiento limitados, investigación y desarrollo, fabricación, equipos de servicios públicos y patios de servicio, ventas al por mayor, almacenamiento y actividades de distribución. También se permiten usos minoristas y de oficinas auxiliares a pequeña escala. Las áreas de industria ligera pueden servir como amortiguadores entre la industria pesada y otros usos del terreno y, por lo general, están ubicadas en áreas con buen acceso de transporte, como a lo largo de los ferrocarriles y rutas estatales. El máximo FAR es 1.5

INDUSTRIAL PESADO

La designación de industrial pesado se adapta a la gama más amplia de usos industriales, incluidas las actividades de fabricación, montaje, venta al por mayor, distribución y almacenamiento que son esenciales para el desarrollo de

una base económica equilibrada. También se permiten servicios comerciales a pequeña escala y usos auxiliares de oficina. El FAR máximo es 1.5.

LLU-1-a Promover el desarrollo dentro de los límites de ciudad existentes al 31 de diciembre de 2012.

Promover nuevos desarrollos, rellenos y rehabilitación de los edificios existentes en el Área de Planificación del Centro a lo largo de los corredores de BRT en los vecindarios establecidos generalmente al sur de la Avenida Herndon y en otros sitios de relleno y terrenos baldíos dentro de la Ciudad.

LU-1-b Definición y compatibilidad de uso del suelo.

Incluir los distritos de zonificación y las normas en el Código de Desarrollo que contemplan las designaciones de uso del suelo del Plan General y crear transiciones o amortiguadores adecuados entre los nuevos desarrollos con los usos existentes, teniendo en cuenta la salud y la seguridad de la comunidad.

LU-1-c Provisión de Instalaciones y Servicios Públicos.

Promover el desarrollo ordenado del uso del suelo al ritmo de las instalaciones y servicios públicos necesarios para servir al desarrollo.

***Comentario:** Los sitios escolares, los parques y los sitios de la cuenca de retención de aguas pluviales propuestos se muestran en su ubicación más probable, pero el Diagrama de Uso del Suelo del Plan General sólo representa la ubicación probable para muchos de estos posibles usos públicos futuros, y estos diversos sitios de instalaciones públicas futuras pueden ser reubicados o comprados en ubicaciones alternativas.*

LU-1-d Transición ordenada de usos existentes.

Implementar actualizaciones al Código Municipal de Fresno para proporcionar la transición ordenada de los usos legales existentes no conformes en los corredores de BRT.

***Comentario:** Las metas, objetivos y políticas de este Plan General son a largo plazo en su naturaleza. El Plan General reconoce la importancia de proporcionar una evolución ordenada de los usos legales no conformes existentes, de una manera que reconozca sus contribuciones económicas actuales al tiempo que proporciona una transición completa hacia usos conformes consistentes con las designaciones de uso del suelo aplicables.*

LU-1-e Requisitos de anexión.

Adoptar políticas y requisitos de implementación que alcancen anexiones a la Ciudad que se ajusten a las Designaciones de Uso del Suelo del Plan General y al sistema de espacios abiertos y parques, que no afecten los ingresos y cubran todos los costos de infraestructura pública, instalaciones públicas y servicios públicos de manera constante con los requisitos de ED-5-b.

***Comentario:** Si se inicia directamente con LAFCO sin solicitud por parte de la Ciudad, es probable que la Ciudad se oponga a la anexión propuesta a menos que sea compatible con el Plan General y la secuencia de desarrollo discutida en el Elemento de Implementación. En lo que respecta a las comunidades no incorporadas en desventaja, la Ciudad se*

LU-1 Establecer una estrategia integral de planificación del uso del suelo en toda la ciudad para cumplir con los objetivos de desarrollo económico, lograr un uso eficiente y equitativo de los recursos y la infraestructura y crear un entorno de vida atractivo.

LU-1-d
1-12.3

asociará con la comunidad si existe un amplio apoyo para la anexión para coordinar los términos para iniciar y apoyar el proceso de anexión.

LU-1-f Coordinación con la Planificación del uso del suelo del Condado de Fresno.

Buscar un Memorando de Entendimiento (MOU, por sus siglas en inglés) con el Condado de Fresno para prohibir el desarrollo inconsistente con este Plan General en terrenos no incorporados dentro del SOI de la Ciudad.

Comentario: *El MOU también debe requerir que todos los nuevos desarrollos dentro del SOI cumplan con todos los estándares y políticas de desarrollo de la Ciudad.*

LU-1-g Expansión de SOI.

Mantener los límites actuales de SOI de la Ciudad sin expansión adicional, excepto para permitir la ubicación de un patio de mantenimiento para el proyecto del Tren de Alta Velocidad de California y las áreas relacionadas de prioridad industrial y de empleo cercanas al sur de la frontera del SOI entre la Ruta Estatal 41 y la Ruta Estatal 99. Prohibir usos residenciales en el área de expansión.

LU-7 Planificar y apoyar el desarrollo industrial para promover el crecimiento del empleo.

LU-7-a
LU-8.2

1-12.2

LU-7-d
4-8.4

LU-7-a Incentivos para una diversidad de industrias, mayor procesamiento y fabricación de alimentos y oportunidades de empleo relacionadas en Fresno.

Usar el Programa de Mejoramiento de la Capital de la Ciudad para establecer prioridades para las ubicaciones y cronología del agua, alcantarillado y las inversiones en infraestructura de transporte por parte de la Ciudad e iniciar programas de implementación para alentar el desarrollo de industrias específicas identificadas en la Política ED-3-c, en áreas de uso del suelo en el empleo designado en la Figura LU-1: Diagrama de uso del suelo.

Comentario: *El Área Industrial Sur, ubicada generalmente al sur de la Avenida Jensen dentro del SOI de la Ciudad, intersectada por las Rutas Estatales 41 y 99, y que contiene más de 1,100 acres vacantes designados para la industria, es una de esas áreas prioritarias de desarrollo industrial para mejoras importantes de infraestructura (Ver la Figura 1-3).*

LU-7-b Parques Empresariales e Industriales.

Promover sitios de parques industriales y de negocios que tengan un tamaño suficiente, un diseño unificado y una actividad diversificada para atraer una amplia gama de tipos de negocios necesarios para el crecimiento económico.

LU-7-c Eficiencia de usos industriales.

Promover grupos de uso del suelo industrial para maximizar la eficiencia operativa de actividades similares.

- Proporcionar acceso a una variedad de modos de transporte a través de planes e incentivos, asegurando que las conexiones locales, regionales y nacionales estén disponibles para usos industriales;
- Desarrollar una estrategia para promover sitios accesibles por ferrocarril para las industrias que necesitan dicha capacidad; y
- Garantizar el acceso oportuno a la gama completa de servicios urbanos para el desarrollo industrial mediante la coordinación de los planes propuestos con la planificación anual y de largo alcance de infraestructura de la Ciudad.

LU-7-d Residuos industriales.

Establecer estándares de desarrollo apropiados y revisar los procedimientos en el Código de Desarrollo para operaciones de reciclaje de residuos industriales y estaciones de transferencia de residuos.

LU-7-e Estacionamiento compartido para usos industriales.

Promover el uso del estacionamiento en superficie compartido y otros arreglos necesarios para satisfacer las necesidades industriales con las regulaciones de estacionamiento actualizadas.

LU-10-a Programa regional de planificación de uso de suelo y transporte.

Continuar los esfuerzos de participación en un Programa regional de planificación de uso de suelo y transporte coordinado con la Ciudad de Clovis, los condados de Fresno y Madera, y otras ciudades de la región.

Comentario: *Este programa se compromete a estrategia de desarrollo mutuamente aceptable conforme a:*

- Identificar áreas adecuadas para el desarrollo;
- El desarrollo urbano directo a ciudades incorporadas;
- Proponer programas para cumplir con los requisitos federales, estatales y locales de calidad del aire;
- Identificar futuras instalaciones y servicios regionales, incluidos los corredores de transporte, agua y alcantarillado;
- Conservar las tierras agrícolas y evitar su conversión prematura, incluidos los requisitos para una evaluación económica, un plan de eliminación gradual y los criterios para evitar un gran avance en el desarrollo; y
- Desalentar la creación de nuevos lotes y subdivisiones residenciales rurales.

LU-11-a Programas Regionales.

Coordinar con el Condado de Fresno, el Condado de Madera, la Ciudad de Clovis y otras ciudades o distritos especiales para:

- Promover programas de manejo de recursos para evitar la superposición y la duplicación de esfuerzos;
- Promover el desarrollo de un programa del sistema de justicia regional para satisfacer las necesidades futuras del sistema de justicia, tanto de adultos como de menores, incluido el sistema judicial y la aplicación de la ley;
- Promover el desarrollo de un programa regional de salud pública para satisfacer las necesidades futuras, incluidos los servicios comunitarios, ambientales y de salud mental; y
- Promover el desarrollo de un programa regional para satisfacer las necesidades futuras de bibliotecas, recreativas y de servicios sociales de la región.

LU-11-b Desarrollo económico regional.

Promover esfuerzos de cooperación con el Condado de Fresno, el Condado de Madera, la Ciudad de Clovis, otras ciudades o distritos especiales para desarrollar un enfoque regional para el desarrollo económico que:

- Identifica los programas de desarrollo económico regionales para crear empleos y proporcionar incentivos rentables para ayudar al desarrollo de negocios de importancia regional; y

LU-10 Promover la cooperación y coordinación regional sobre el uso del suelo y los problemas de planificación entre las jurisdicciones locales.

LU-11 Alentar la coordinación con las jurisdicciones adyacentes en la prestación de servicios públicos, infraestructura y desarrollo económico cooperativo.

- Promueve una sinergia agrícola-industrial que permitirá que una parte significativa de los productos agrícolas se preparen y procesen a nivel local.

D-3 Crear planes unificados para calles verdes utilizando características que reflejan la herencia del paisaje de Fresno.

D-3-a Plantación de árboles en calles verdes.

Crear un programa de plantación de árboles en calles verdes, con una variedad y un espaciado de árboles bien equilibrados para establecer un sombreado continuo y una continuidad visual para cada paisaje urbano. Esforzarse por lograr vínculos coherentes entre los espacios públicos y privados, priorizando la plantación de árboles a lo largo de caminos arteriales deficientes de árboles en vecindarios caracterizados por tasas más bajas por cabeza de propiedad de vehículos.

D-3-b Fondos para el programa de plantación de árboles en calles verdes.

Buscar fondos para el programa de plantación de árboles en calles verdes, incluido el paisajismo de las islas medianas.

D-4 Preservar y fortalecer la imagen global de Fresno a través de la revisión del diseño y crear un entorno urbano seguro, accesible y atractivo para las generaciones actuales y futuras de los residentes.

D-4-a Revisión de diseño para edificios grandes.

Considerar adoptar e implementar un proceso de revisión de diseño simplificado para construcciones nuevas y para alteraciones visibles en el exterior de desarrollos multifamiliares, de uso mixto y comerciales grandes y significativos.

Comentario: *Los umbrales de tamaño e importancia deberán definirse y deberán revisarse los procesos diseñados para no impedir marcos de tiempo de inversión y desarrollo.*

D-4-f Compatibilidad de diseño con usos residenciales.

Esforzarse por garantizar que todos los nuevos usos de terrenos no residenciales o comerciales se desarrollen y mantengan de manera complementaria y compatible con los usos de terrenos residenciales adyacentes, para minimizar los problemas de interfaz con el entorno circundante y para que sean compatibles con las instalaciones y servicios públicos.

D-5 Mantener y mejorar la apariencia de la comunidad a través de programas que previenen y disminuyen las influencias del deterioro.

D-5-a Aplicación del código.

Continuar con la aplicación del Código Municipal de Fresno para eliminar las molestias públicas de manera oportuna.

D-5-b Calles limpias.

Promover asociaciones comunitarias y los esfuerzos continuos de la Ciudad para limpiar la basura y reducir la existencia de basura en las calles públicas y privadas.

D-5-c Mejoras a fachadas.

Perseguir la financiación y el apoyo de los programas de mejora de las fachadas de edificios.

D-5-d Prevención y reducción de grafiti.

Buscar maneras de terminar el grafiti, continuar y ampliar el Programa de Eliminación de Grafiti efectivo de la Ciudad.

D-5-e Saneamiento Comunitario.

Continuar los esfuerzos en la Operación de Limpieza para tratar la basura y escombros asociados con la falta de vivienda.

D-5-a

 4-8.1, 4-8.2, 4-8.6

D-5-b

 4-8.1, 4-8.2

D-7-a Modificar o revocar los Planes Específicos o de Comunidad que se enumeran a continuación.

Según corresponda, reubicar los requisitos Específicos de retroceso de calles que se encuentran en los diversos planes al Código de Desarrollo. Derogar la Ordenanza de Planificación y Procedimientos Locales (LPPO, por sus siglas en inglés) después de la adopción del Plan General. Para ser enmendado:

- Plan Comunitario de Bullard (se convierte en Plan del Vecindario Pinedale)
- Plan de Política del Uso del Suelo en Sierra Sky Park (por coherencia con el Plan del Uso del Suelo de Sierra Sky Park de la Comisión del Aeropuerto)
- Plan Específico de Tower District
- Plan Específico de Butler-Willow
- Plan Industrial de la Avenida North
- Plan Específico de Sun Garden Acres
- Plan Comunitario de Hoover (se convierte en Plan del Vecindario del Parque El Dorado)

Para ser derogado:

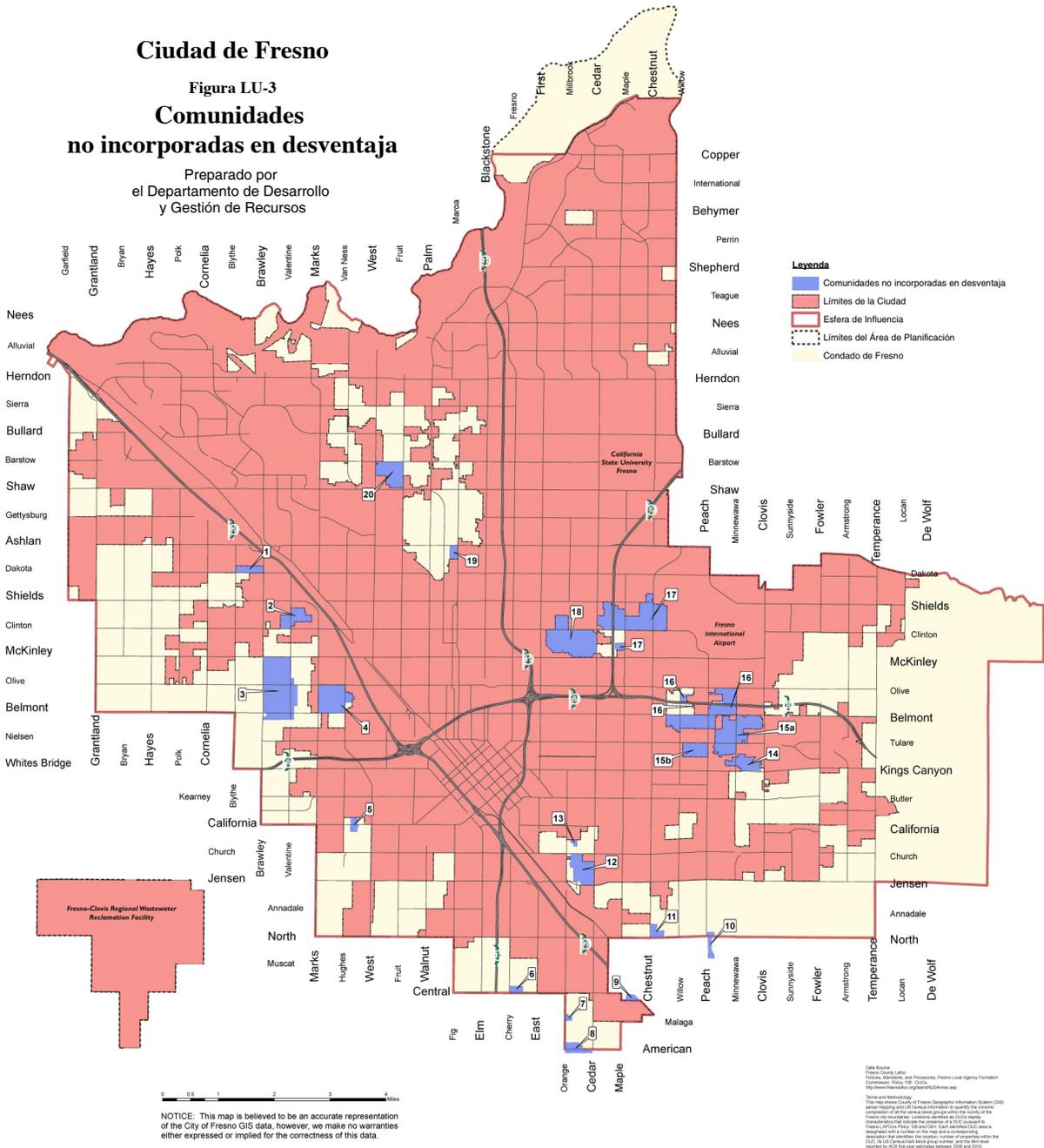
- Plan Comunitario del Área Oeste
- Plan de la Comunidad Roosevelt
- Plan Específico Fulton/Lowell
- Plan Comunitario del Parque Woodward
- Plan Comunitario del Área Central
- Plan Comunitario de McLane
- Plan de Fresno-High Roeding
- Plan Específico del Área de la Escuela Yosemite
- Plan Específico de la Calle First-Dakota
- Plan Comunitario de Edison
- Plan Maestro de Civic Center
- Plan Específico de Highway City

D-7-b Considerar la posibilidad de preparar nuevos planes comunitarios, de vecindario y/o Específicos para los vecindarios y ubicaciones que estaban cubiertos por planes revocados.

Comentario: *La Ciudad trabajará con miembros de la comunidad en la preparación de nuevos planes comunitarios, de vecindario y/o Específicos después de la adopción del Plan General.*

D-7 Continuar aplicando políticas locales de diseño urbano, uso del suelo y diseño a vecindarios y ubicaciones específicas.

Capítulo 3 3.7 Comunidades no incorporadas en desventaja



Capítulo 4 – Movilidad y Transporte

Figura MT-3 Transporte Regional

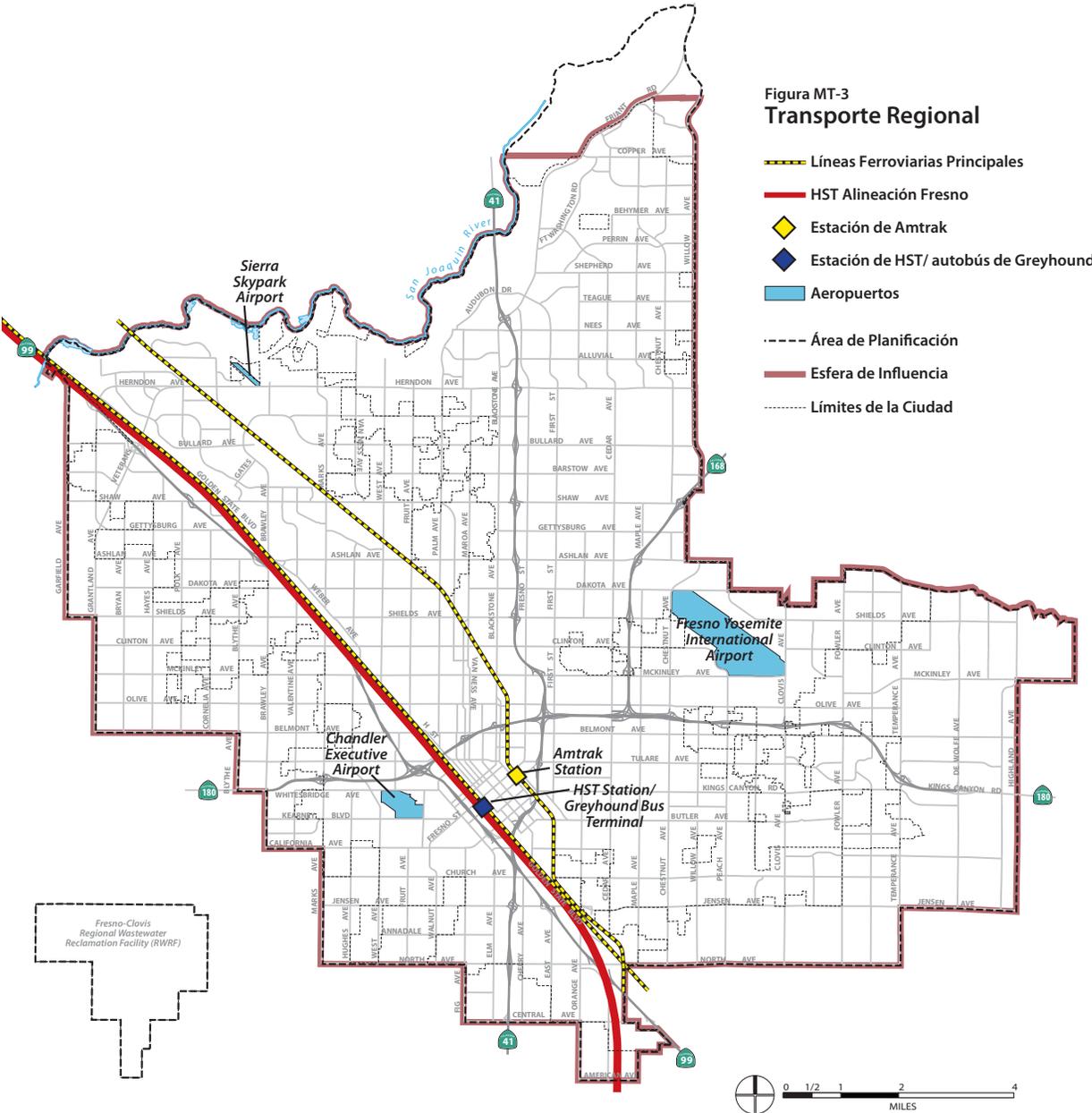


Figura MT-3
Transporte Regional

- Líneas Ferroviarias Principales
- HST Alineación Fresno
- ◆ Estación de Amtrak
- ◆ Estación de HST/ autobús de Greyhound
- Aeropuertos
- Área de Planificación
- Esfera de Influencia
- Límites de la Ciudad

Fuente: Ciudad de Fresno DARM, 2014

MT-1 Crear y mantener un sistema de transporte que sea seguro, eficiente, que brinde acceso de manera equitativa y optimice los viajes en todos los modos.

MT-1-j

T-10.1, T-10.2, T-10.3, T-11.2, T-11.3, T-12.1

1-13.1, 2-2.5, 2-2.6

MT-2 Hacer uso eficiente del sistema de transporte existente y propuesto de la Ciudad y esforzarse para asegurar la planificación y asignación de recursos suficientes para su funcionamiento y mantenimiento.

MT-2-i

T-10.1, T-10.2, T-10.3

2-4.2

MT-1-j Mejoras de transporte consistentes con el carácter de la comunidad.

Priorizar las mejoras de transporte que sean consistentes con el carácter de los vecindarios circundantes y que apoyen los vecindarios seguros, funcionales y completos; minimizar los impactos negativos sobre los usos sensibles del suelo, como residencias, hospitales, escuelas, hábitats naturales, áreas de espacios abiertos y recursos históricos y culturales.

Al implementar esta política, la Ciudad diseñará mejoras para:

- Facilitar la provisión de oportunidades de transporte multimodal;
- Proporcionar seguridad adicional, incluyendo medidas apropiadas para calmar el tráfico;
- Promover el logro de los estándares de calidad del aire;
- Proporcionar capacidad de manera rentable; y
- Crear un acceso mejorado y equitativo con mayor eficiencia y conectividad.

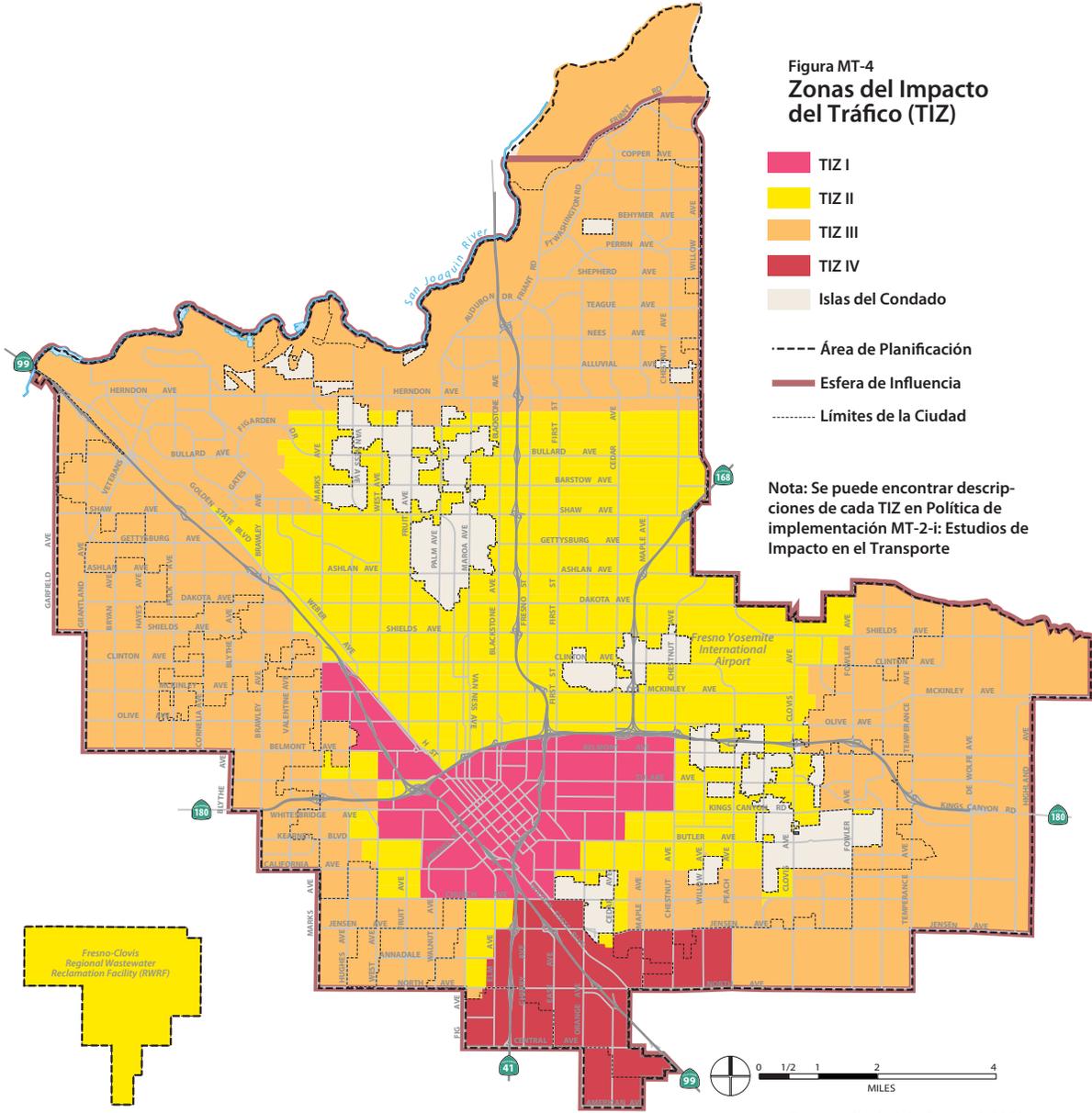
MT-2-i Estudios de Impacto en el Transporte.

Requerir un estudio de impacto de transporte (actualmente denominado estudio de impacto de tráfico) para evaluar los impactos de nuevos proyectos de desarrollo en calles existentes y planificadas para proyectos que cumplan uno o más de los siguientes criterios, a menos que el ingeniero de tráfico de la Ciudad determine que el sitio del proyecto y el área circundante ya tiene mejoras apropiadas de infraestructura multimodal.

- Cuando un proyecto incluye una enmienda al Plan General que cambia la Designación del Uso del Suelo del Plan General.
- Cuando el proyecto cambiará sustancialmente el sistema de transporte fuera del sitio (auto, tránsito, bicicleta o peatón) o la conexión al sistema, según lo determine el ingeniero de tráfico de la Ciudad.
- Criterios de impacto del transporte están por niveles basado en la ubicación del proyecto dentro de la esfera de influencia de la Ciudad. Esto es para ayudar a las áreas que están siendo incentivadas para el desarrollo. Las cuatro zonas, como se definen en la Figura MT-4, se enumeran a continuación. Se aplican los siguientes criterios:

Zona de impacto de tráfico IV (TIZ-IV, por sus siglas en inglés): TIZ-IV representa las áreas de empleo del sur dentro y planificadas por la Ciudad. Mantener un estándar de hora pico de LOS de E o mayor para todas las intersecciones y segmentos de carreteras. Se requerirá un TIS para que todos los desarrollos proyectados generen 200 o más viajes de vehículos en horas pico.

MT-2 Zona de impacto de tráfico (TIZ, por sus siglas en inglés)



Fuente: Ciudad de Fresno DARM, 2014

MT-8 Brindar opciones de transporte público que sirvan a concentraciones existentes y futuras de residencias, empleos, recreación y usos cívicos y sean factibles, eficientes, seguros y minimicen los impactos ambientales.

Comentario: Los servicios de transporte público deben cumplir con los estándares de accesibilidad para personas con discapacidades, según lo exigen las regulaciones estatales y federales aplicables.

MT-8-a

T-11.1, T11.2, T-11.3, T-12.1, T-12.3

F-2-3.1, 2-4.1, 5-2.6

MT-8-b

T-11.1, T-12.3

F-2-4.1, 2-4.6

MT-8-c

F-2-4.1, 2-4.2

MT-8-d

F-2-4.1, 2-4.2, 2-4.3

MT-8-e

F-2-4.5

MT-8-a Diseño de calle coordinado con Tránsito.

Coordinar la planificación, diseño y construcción de la red principal de carreteras con los operadores de tránsito para facilitar el enrutamiento de tránsito directo eficiente a través del Área de Planificación.

Comentario: Los vecindarios con calles tortuosas y discontinuas son más difíciles para que el transporte público sirva de manera eficiente que aquellos con patrones lineales o semi-cuadrículados espaciados constantemente.

MT-8-b Tránsito sirviendo a nodos residenciales y de empleo.

Identificar la ubicación de las concentraciones residenciales y de empleo actuales y futuras y los centros de actividades en toda el área de servicio de tránsito para facilitar la planificación y la implementación de servicios de tránsito óptimos para estos usos. Trabajar con la Universidad Estatal de California, Fresno para determinar las ubicaciones dentro del núcleo del campus para las paradas de autobús.

MT-8-c Nuevo desarrollo que facilite el tránsito.

Continuar revisando las propuestas de desarrollo en los corredores de transporte para asegurarse de que estén diseñados para facilitar el tránsito. Coordinar todos los proyectos que tengan densidades residenciales o de empleo adecuadas para los servicios de tránsito, de modo que estén ubicados a lo largo de los corredores de tránsito existentes o planificados o que de otra manera tengan la posibilidad de orientarse en el tránsito hacia el FAX, y considerar los comentarios del FAX en la toma de decisiones.

MT-8-d Coordinación de modos de transporte.

Planificar, diseñar e implementar mejoras al sistema de transporte que promuevan la coordinación y la continuidad de los modos e instalaciones de transporte, como estacionamiento compartido o instalaciones de estacionamiento y paseo en los centros de actividades.

MT-8-e Coordinación Regional.

Continuar trabajando con las instituciones gubernamentales locales y regionales para promover políticas de transporte eficientes y programas coordinados.

MT-10-a Actualización de las normas de estacionamiento.

Actualizar los estándares de estacionamiento en la calle para reflejar el contexto y la ubicación dentro de las áreas de actividad de usos múltiples y reducciones apropiadas para usos mixtos residenciales y no residenciales y la proximidad al servicio de tránsito existente o planificado.

MT-10-b Estacionamiento compartido.

Establecer una estrategia para promover el compartimiento del estacionamiento excesivo entre usos dentro de los centros de actividades y los corredores de BRT, incluyendo disposiciones específicas para esto en el Código de Desarrollo.

MT-10-c Pautas de administración de la demanda de transporte.

Establecer pautas de administración de la demanda de transporte para permitir reducir los requisitos de estacionamiento en la calle.

MT-10-d Máximos de estacionamiento.

Explorar los límites máximos de estacionamiento fuera de la calle dentro de los centros de actividades próximos a los corredores de BRT, si dicho centro de actividades se determina compatible con la promoción de un entorno empresarial saludable y vigoroso.

MT-10-e Retiro de efectivo de estacionamiento.

Educar a los empleadores de 50 o más personas sobre su obligación de proporcionar un ‘programa de retiro de efectivo de estacionamiento’ según la ley estatal y hacer cumplir las normas.

***Comentario:** Bajo un programa de este tipo, un empleador ofrece una asignación en efectivo a un empleado equivalente al costo de estacionamiento que de otra manera proporciona el empleador como un incentivo para usar modos alternativos de transporte para los desplazamientos diarios. Estos programas deben ofrecerse en cualquier área de no cumplimiento para la calidad del aire. Una enmienda de 2009 a la ley del Estado en el retiro de efectivo de estacionamiento proporciona autoridad a las ciudades para hacer cumplir estos requisitos, incluidas las sanciones que deben imponerse a los empleadores que no proporcionan el subsidio de ‘retiro de efectivo de estacionamiento’ a sus empleados.*

MT-10-f Distritos de beneficios de estacionamiento.

Establecer distritos de beneficios de estacionamiento para financiar el estacionamiento público consolidado donde cuentan con el apoyo de empresas locales.

***Comentario:** Los ingresos netos recaudados de los precios de estacionamiento en la calle y los ingresos por permisos se pueden destinar a financiar mejoras públicas dentro de los Distritos de Beneficios de Estacionamiento designados, asegurando que los ingresos se utilicen para beneficiar a los bloques donde se recolecta el dinero. Las leyes estatales establecen la construcción, operación y mantenimiento de las instalaciones de estacionamiento público.*

MT-10 Establecer estándares de estacionamiento que estén sintonizados estratégicamente para apoyar a los vecindarios, distritos comerciales y centros de empleo que tienen una gama completa de opciones de transporte.

MT-11 Lograr el aumento de la capacidad necesaria y las mejoras de la conectividad intermodal del sistema de transporte de movimiento de mercancías para apoyar el crecimiento en productos agrícolas críticos e industrias de valor agregado.

Comentario: Las mejoras y estrategias que mejoran la conectividad se utilizarán para abordar la capacidad necesaria y la conectividad intermodal.

MT-11-c
 T-10.1, T-10.2,
T-10.3

 1-13.1, 2-2.5

MT-11-d
 T-10.1, T-10.2,
T-10.3

 2-2.5

MT-11-a Mejorar el movimiento de mercancías para la exportación de productos.

Promover y perseguir todas las oportunidades de planificación e implementación local, regional, estatal y nacional apropiadas y disponibles para lograr las mejoras necesarias en las oportunidades de exportación regionales, interregionales e internacionales que sean beneficiosas para el área de Fresno.

MT-11-b Mejoras de ferrocarril.

Continuar participando y abogando por los esfuerzos de colaboración para mejorar las instalaciones de transporte ferroviario y reducir los conflictos con el sistema de calles, incluida la reubicación y/o consolidación de las instalaciones de vías principales de BNSF y UP.

MT-11-c Designaciones de ruta de camiones.

Continuar planificando y designando rutas de camiones dentro del área metropolitana para facilitar el acceso hacia y desde las áreas de producción y procesamiento de mercancías, a la vez que se minimizan los conflictos con otras prioridades de transporte.

MT-11-d Diseño apropiado de rutas de calzada de camiones.

Incorporar disposiciones para camiones en el diseño de rutas designadas para el movimiento de camiones. Asegúrese de que las rutas de camiones cumplan con los estándares federales para intersecciones, pavimento y movimientos de giro.

MT-11-e Mejoras de cruce de ferrocarril.

Continuar mejorando y manteniendo la condición y la seguridad de los cruces ferroviarios existentes mediante la actualización de las condiciones de la superficie e instalando letreros y señales cuando sea necesario.

MT-11-f Ruta estatal 99/Movimiento de mercancías.

Asociarse con Caltrans para priorizar los movimientos de mercancías a lo largo de la ruta estatal 99.

Capítulo 5 – Parques, Espacios Abiertos y Escuelas

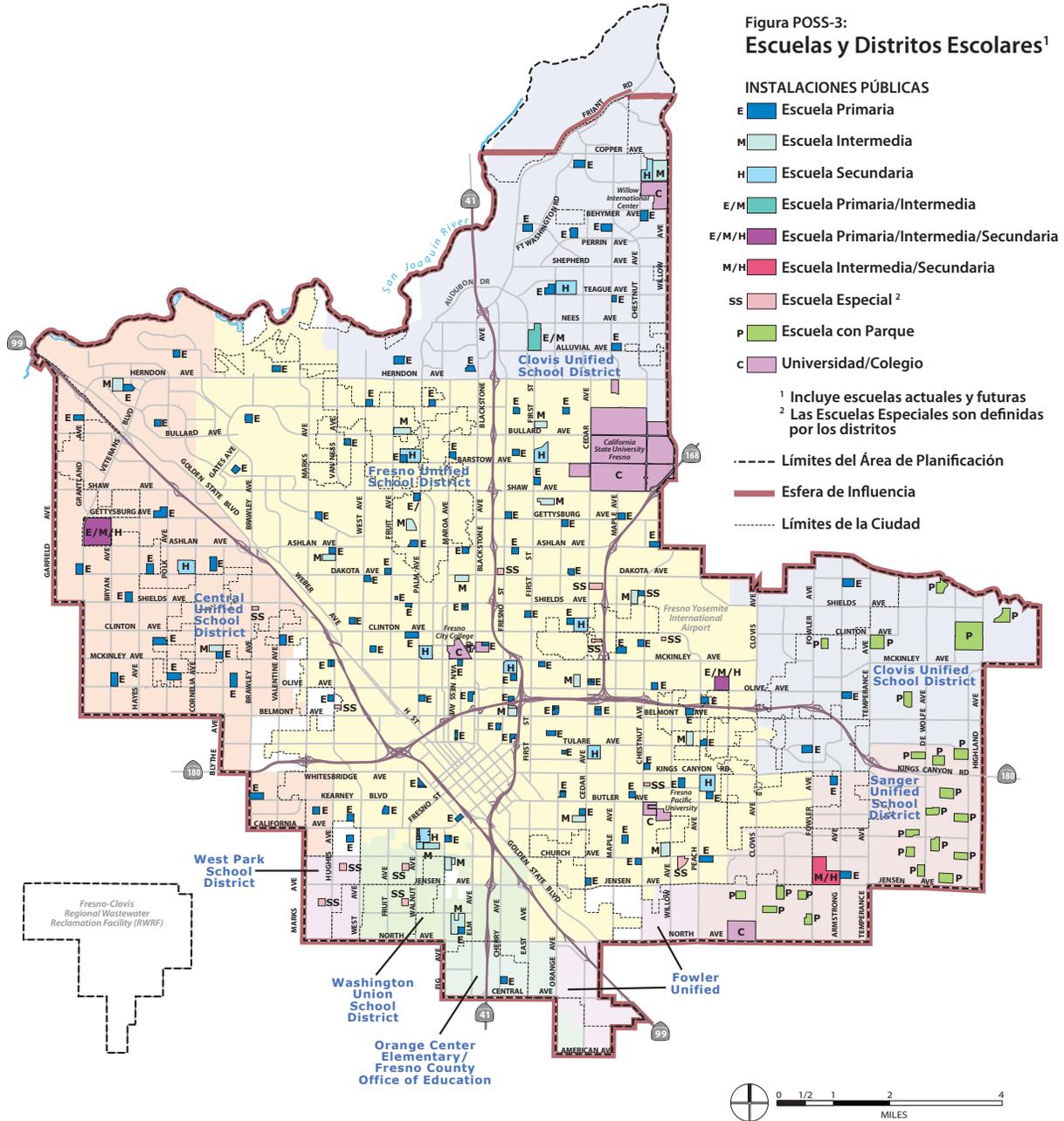
POSS-8-b Ubicaciones escolares apropiadas.

Apoyar las ubicaciones de las escuelas que facilitan el acceso seguro y conveniente a través de rutas para peatones y ciclistas, son compatibles con los usos de los terrenos circundantes y contribuyen a una identidad de vecindario positiva y vecindarios completos. Comprometerse con lo siguiente:

- Trabajar con representantes de escuelas públicas y privadas durante la preparación y modificación de planes y el procesamiento de propuestas de desarrollo para garantizar que se implementen las políticas del Plan General.
- Exigir a los distritos escolares que proporcionen las mejoras necesarias en las calles, instalaciones peatonales, instalaciones públicas y servicios públicos en cada nuevo sitio escolar, según lo autorice la ley.
- Continuar designando sitios escolares conocidos en el Diagrama de Uso del Suelo (Figura LU1), y en planes comunitarios, planes Específicos y otros planes compatibles con los criterios de ubicación de cada distrito escolar, y para facilitar caminar y andar en bicicleta de manera segura y conveniente a las escuelas en los vecindarios.
- Reunirse regularmente con el personal del distrito escolar y los fideicomisarios para proporcionar comunicación continua y coordinación de planes, proyectos y prioridades.
- Colaborar con los distritos escolares para planificar e implementar nuevos sitios escolares de una manera que apoye y refuerce los objetivos para desarrollar vecindarios completos transitables.

POSS- 8 Trabajar en colaboración con los distritos escolares para encontrar lugares apropiados para que las escuelas satisfagan las necesidades de los estudiantes y los vecindarios.

POSS-3 Escuelas y distritos escolares



Fuente: La Ciudad de Fresno, 2014

Capítulo 6 – Servicios y obras públicas

PU-4-a Plan para necesidades regionales.

Coordinar y consultar con la Ciudad de Clovis, de conformidad con el Acuerdo de Potencias Conjuntas del Sistema de Alcantarillado de Fresno Clovis, para que la planificación y construcción de las instalaciones de recolección de alcantarillado continúen satisfaciendo las necesidades regionales del área metropolitana.

PU-4-b Nuevas instalaciones troncales.

Continuar con la construcción de instalaciones de troncales de alcantarillado u otras alternativas, nuevas o de reemplazo, en conformidad con el Plan Maestro de Aguas Residuales para acomodar los usos según lo previsto en este Plan General.

PU-4-c Extensión del sistema y recuperación de costos.

Continuar con la ampliación o extensión del sistema de recolección de aguas residuales donde sea necesario para atender el desarrollo urbano planificado, con los costos de capital y los beneficios asignados de manera equitativa y justa entre los usuarios existentes y los nuevos usuarios.

Comentario: *En consonancia con las políticas y estrategias de administración fiscal en el Elemento de Desarrollo Económico y Sostenibilidad Fiscal, los nuevos usuarios estarán obligados a pagar el costo de ser adjuntados al sistema de recaudación a través de las tarifas de conexión, incluido el costo de cualquier carga adicional que puedan suponer en el sistema total, y pagar su parte de los costos operativos y de mantenimiento, además de los costos de instalaciones extraordinarias, como estaciones de elevación o medidas de aumento de capacidad, según lo autorice la ley.*

PU-4-d Modelado de capacidad.

Continuar el desarrollo y la utilización del monitoreo de flujo de alcantarillado en toda la ciudad y el modelado de flujo computarizado para determinar la disponibilidad de la capacidad del sistema de recolección de alcantarillado para atender el desarrollo urbano planificado.

Comentario: *La información sobre la disponibilidad de la capacidad del sistema de recolección de alcantarillado será un factor en la evaluación de las enmiendas del Plan General propuesto, los planes comunitarios, los planes Específicos, los planes de vecindario y los planes conceptuales.*

PU-4-e Evaluar y Mantener Infraestructura.

Promover la salud y la seguridad de la comunidad y preservar la longevidad y el buen estado del sistema de recolección de alcantarillado a través de la evaluación y el mantenimiento de la infraestructura de alcantarillado.

- Continuar con las evaluaciones de la infraestructura existente y facilitar las reparaciones necesarias de las tuberías dañadas y desgastadas.
- Continuar con los programas de mantenimiento y limpieza de la línea alcantarillado para evitar los bloqueos causados por la intrusión de la raíz, la acumulación de grasa y el fallo de la tubería.
- Continuar con un programa de reemplazo de líneas de alcantarillado y financiamiento para reparar o reemplazar las líneas de alcantarillado dañadas o desgastadas más allá de la vida útil.

PU-4 Asegurar el suministro de alcantarillado del tronco adecuado y las principales capacidades del colector para atender el desarrollo urbano existente y planificado, en conformidad con el Plan Maestro de Aguas Residuales.

PU-4-a

EU-1.1

4-1.1, 4-1.2, 4-4.1

PU-4-b

EU-1.2

4-1.2

PU-4-c

EU-1.2, U-1.3

4-1.2

PU-4-d

4-1.2, 4-2.4

PU-4-e

EU-1.4

4-1.3

PU-5 Preservar la calidad del agua subterránea y asegúrese de que la salud y la seguridad de toda la comunidad de Fresno no se vea afectada por el uso de sistemas privados de eliminación en el sitio.

PU-5-a
 4-1.5

PU-5-b
 4-1.5

PU-5-a Conversión séptica obligatoria.

Continuar evaluando y buscando, cuando se determine apropiado, la eliminación obligatoria de los sistemas privados de eliminación de aguas residuales (sépticos) existentes y la conexión obligatoria al sistema público de recolección y eliminación de aguas residuales.

PU-5-b Tratamiento no regional.

Desalentar y, cuando se determine apropiado, oponerse al uso de sistemas privados de eliminación de aguas residuales (sépticas), sistemas comunitarios de eliminación de aguas residuales u otros sistemas no regionales de tratamiento y eliminación de aguas residuales dentro o cerca del área metropolitana si estos tipos de instalaciones de tratamiento de aguas residuales causan descargas que podrían resultar en la degradación de las aguas subterráneas.

PU-5-c Instalaciones satélite.

Trabajar con la Junta Regional de Control de Calidad del Agua para garantizar que la aprobación de cualquier propuesta de instalación de tratamiento y recuperación de satélites sea coherente con los estatutos y reglamentos vigentes.

PU-6-a Capacidad de tratamiento y recuperación de costos.

Preparar y considerar la implementación de una mayor capacidad de las instalaciones de tratamiento y recuperación de aguas residuales de manera oportuna para facilitar el desarrollo urbano planificado dentro del área metropolitana en conformidad con este Plan General. Acomodar el aumento en los flujos y las cargas de la comunidad existente con los costos de capital y los beneficios asignados de manera equitativa y justa entre los usuarios existentes y los nuevos usuarios, según lo autorizado por la ley.

***Comentario:** De acuerdo con las políticas y estrategias de administración fiscal en el Elemento de Desarrollo Económico y Sostenibilidad Fiscal, los nuevos usuarios estarán obligados a pagar el costo de ser adjuntados a la instalación de tratamiento a través de tarifas de conexión, incluido el costo de cualquier carga adicional que puedan colocar en todo el sistema y pagar su parte de los costos operacionales de instalaciones extraordinarias como las plantas de tratamiento satelital o de ‘paquetes’, según lo autorice la ley.*

PU-6-b Considerar la capacidad en las modificaciones del plan.

Monitorear los flujos de la planta de tratamiento de aguas residuales y las cargas en lo más posible. Tener en cuenta los efectos sobre la capacidad de tratamiento de aguas residuales y la disponibilidad de agua potable al evaluar las propuestas de enmienda del Plan General, los planes comunitarios, los planes Específicos, los planes de vecindario y los planes conceptuales.

PU-6 Asegurar la provisión de un tratamiento adecuado de aguas residuales y su eliminación utilizando la Instalación Regional de Recuperación de Aguas Residuales de Fresno/Clovis como la instalación principal, cuando sea económicamente viable, para todos los desarrollos existentes y nuevos dentro del Área Metropolitana.

***Comentario:** Instalaciones subregionales suplementarias, tales como el fondo para el norte de Fresno de regeneración de agua, también pueden proporcionar el tratamiento y eliminación de aguas residuales para nuevos y existentes desarrollos en el área metropolitana.*

PU-6-a

 EU-1.5

 4-1.4

PU-6-b

 EU-1.5

 4-2.5

PU-7 Promover la reducción de los flujos de aguas residuales y desarrollar instalaciones para la reutilización beneficiosa de agua recuperada y biosólidos para la administración y distribución de las aguas residuales tratadas.

PU-7-d
 U-1.6

PU-7-e
 4-4.3

PU-7-a Reducir las aguas residuales.

Identificar y considerar la implementación de estándares de conservación de agua y otros programas y políticas, según se determine apropiado, para reducir los flujos de aguas residuales.

PU-7-b Reducir las fugas de aguas pluviales.

Reducir la infiltración de aguas pluviales en el sistema de recolección de alcantarillado, cuando sea posible, a través de un programa de reemplazo de tuberías de recolección de alcantarillado antiguas y deterioradas; eliminar las aguas residuales de alcantarillado de aguas pluviales existentes al sistema sanitario de alcantarillado; y evitar cualquier nueva línea de alcantarillado excepto cuando sea necesario para proteger la salud y la seguridad.

PU-7-c Eliminación de biosólidos.

Investigar y considerar implementar métodos económicamente efectivos y beneficiosos para el medio ambiente de la manipulación y eliminación de biosólidos.

PU-7-d Reciclaje de aguas residuales.

Continuar con el desarrollo de un sistema de agua reciclada y la expansión de oportunidades beneficiosas de reciclaje de aguas residuales, incluida una evaluación técnica, práctica e institucional oportuna del tratamiento, la ubicación de las instalaciones y los elementos de intercambio de agua.

Comentario: *Esta política se corresponde con la Política RC-6-d en el Elemento de conservación de recursos y resiliencia.*

PU-7-e Cuencas de infiltración.

Continuar rehabilitando las cuencas de infiltración existentes y, si se determina que es apropiado, procurar adquirir sitios adicionales para las cuencas de infiltración, según sea necesario.

PU-7-f Industria de alimentos y bebidas.

Asegurar la provisión adecuada de instalaciones para la administración adecuada de las aguas residuales de las bodegas y las instalaciones de procesamiento de alimentos y bebidas, incluida la conformidad con los requisitos de descarga de residuos emitidos por la Junta Regional de Control de Calidad del Agua.

PU-8-a Necesidad de pronóstico.

Utilizar las herramientas disponibles e innovadoras, como el modelado de flujo computarizado para determinar la capacidad del sistema, según sea necesario para pronosticar la demanda en sistemas de producción y distribución de agua por desarrollo urbano, y para determinar las necesidades apropiadas de las instalaciones.

PU-8-b Suministro de agua potable y recuperación de costos.

Prepárese para la provisión de una mayor capacidad de agua potable (incluida la capacidad de tratamiento de aguas superficiales) de manera oportuna para facilitar el desarrollo urbano planificado de acuerdo con el Plan General. Acomodar el aumento de la demanda de agua de la comunidad existente con los costos y beneficios de capital asignados de manera equitativa y justa entre los usuarios existentes y los nuevos usuarios, según lo autoriza la ley, y reconocer las diferencias en términos de cantidad, calidad y confiabilidad de los diversos tipos de agua en la cartera de la Ciudad.

Comentario: De acuerdo con las políticas y estrategias de administración fiscal en el Elemento de Desarrollo Económico y Sustentabilidad Fiscal, los nuevos usuarios estarán obligados a pagar el costo de estar adjuntos al sistema de suministro y distribución de agua potable y al tratamiento del agua superficial a través de las tarifas de conexión, incluido el costo de cualquier carga adicional que puedan colocar en todo el sistema en términos de infraestructura y recursos hídricos, y pagar los costos operativos totales de instalaciones extraordinarias, según lo autorice la ley.

PU-8-c Condiciones de aprobación.

Establecer las condiciones apropiadas de aprobación para cada nueva propuesta de desarrollo para garantizar que las instalaciones necesarias de producción y suministro de agua potable y los recursos hídricos estén en su lugar antes de la ocupación.

PU-8-d Actualización del CIP.

Continuar evaluando los Programas de Mejora de Capital y actualizarlos, según corresponda, para satisfacer las demandas del desarrollo existente y planificado en consonancia con el Plan General.

PU-8-e Reparaciones.

Continuar evaluando los sistemas existentes de producción y distribución de agua y planificar la reparación o mejora necesaria de las instalaciones dañadas o anticuadas.

PU-8-f Calidad del agua.

Continuar evaluando e implementando medidas que sean apropiadas y consistentes con las políticas del sistema de agua, incluida la priorización del uso de aguas subterráneas, la instalación de instalaciones de tratamiento de pozos, la construcción de instalaciones de tratamiento de aguas superficiales y almacenamiento en superficie, y la mejora de las redes principales de transmisión para promover la calidad y cantidad adecuadas de agua.

PU-8-g Revisar el impacto del proyecto en la reserva.

Mitigar los efectos de los proyectos de desarrollo y de mejora de capital en el largo-rango de presupuesto de agua para asegurar un suministro adecuado de agua para los usos actuales y futuros.

PU-8 Administrar y desarrollar las instalaciones de agua de la Ciudad sobre una base cronograma estratégica que reconoce el largo ciclo de vida de los activos y la duración de los recursos, para asegurar un suministro de agua segura, económica y fiable para los clientes existentes y desarrollo urbano previsto y diversificación económica.

PU-8-a
5-1.6, 5-1.7, 5-1.8

PU-8-b
5-1.5, 5-1.7

PU-8-c
5-1.6

PU-8-f
5-1.4

PU-8-g
5-1.7, 5-1.8

Capítulo 7 – Conservación de recursos y resiliencia

RC-4 En cooperación con otras jurisdicciones y agencias en la Cuenca Aérea del Valle de San Joaquín, tomar las medidas necesarias para lograr y mantener el cumplimiento de los estándares estatales y federales de calidad del aire para contaminantes de criterio.

Comentario:
Esto incluye el cumplimiento con la Sección 65302.1 del Código de Gobierno de California para el Valle de San Joaquín.

RC-4-a
LU-8.4

5-2.1, 5-2.2

RC-4-b
LU-8.4

5-2.3

RC-4-c
LU-8.4

5-2.3

RC-4-d
LU-8.4

5-2.8, 5-2.10

RC-4-a Apoyar los esfuerzos regionales.

Apoyar y dirigir, cuando sea necesario, programas estatales, federales y regionales y acciones para la mejora de la calidad del aire, especialmente los esfuerzos del SJVAPCD para monitorear y controlar los contaminantes del aire, tanto de fuentes fijas y móviles y aplicar medidas de control razonablemente disponible en el Plan de Alcance del Ozono.

Comentario: *El SJVAPCD presentó una lista de medidas de control razonablemente disponibles a la Agencia de Protección Ambiental de los EE. UU. Como parte del Plan de Alcance del Ozono diseñado para reducir las emisiones generadoras de ozono. La Ciudad es responsable de implementar las medidas relacionadas con las operaciones y/o servicios que controla la Ciudad.*

RC-4-b Condiciones de aprobación.

Desarrollar e incorporar requisitos de mantenimiento de la calidad del aire, compatibles con los planes de cumplimiento y mantenimiento de la calidad del aire, como condiciones de aprobación para las enmiendas del Plan General, los planes comunitarios, los planes Específicos, los planes de vecindario, los planes conceptuales y las propuestas de desarrollo.

RC-4-c Evaluar impactos con modelos.

Continuar requiriendo el uso de modelos de computadora utilizados por SJVAPCD para evaluar los impactos en la calidad del aire de los planes y proyectos que requieren dicha revisión ambiental por parte de la Ciudad.

RC-4-d Información hacia adelante.

Reenviar la información sobre enmiendas en el propuesto Plan General, planes comunitarios, planes Específicos, planes de vecindarios, planes conceptuales y propuestas de desarrollo que requieren una evaluación de la calidad del aire, y enmiendas a las regulaciones de desarrollo del SJVAPCD para su revisión de los impactos potenciales en la calidad del aire y la salud.

RC-4-e Apoyar los esfuerzos basados en el empleador.

Apoyar y promover la implementación por parte del empleador de horas de trabajo escalonadas e incentivos para que los empleados utilicen viajes compartidos, transporte público y otras medidas para reducir el uso vehicular y la congestión del tráfico.

RC-4-f Operaciones municipales y acciones de la flota.

Continuar controlando y reduciendo las emisiones de contaminación del aire de los vehículos que son propiedad de la Ciudad y de las operaciones e instalaciones municipales realizando lo siguiente:

- Ampliar el uso de combustibles alternativos, eléctricos e híbridos en las flotas de la ciudad.
- Crear programas de mantenimiento preventivo que aseguren una operación eficiente del motor.
- Incluir estaciones de reciclaje y carga de aire acondicionado en las instalaciones de mantenimiento de vehículos de la Ciudad, para reducir la emisión de gases freón a la atmósfera y los sistemas de filtrado electrostático en los talleres de mantenimiento de la Ciudad, cuando sea posible o cuando lo exijan las normas sanitarias.

- Utilizar los astilleros satelitales para el almacenamiento descentralizado y el mantenimiento de vehículos.
- Convertir los generadores de respaldo de emergencia de la Ciudad a combustibles de gas natural siempre que sea posible, y crear un sistema avanzado de almacenamiento de energía.

RC-4-g Acciones de FAX.

Continuar mejorando el rendimiento técnico del sistema de tránsito de autobuses de Fresno Area Express (FAX, por sus siglas en inglés), reducir los niveles de emisión, agilizar las operaciones del sistema e implementar el BRT donde se proponen usos de suelo en la Figura LU1: Diagrama de uso del Suelo.

RC-4-h Acciones del aeropuerto.

Apoyar los esfuerzos del aeropuerto para desarrollar y mantener programas y políticas para respaldar los esfuerzos de la Ciudad, del estado y federales para lograr y mantener los estándares de calidad del aire.

RC-4-i Captura De Metano.

Seguir buscando oportunidades para reducir la contaminación del aire mediante el uso de gas metano del relleno sanitario viejo de la Ciudad y proceso de tratamiento de aguas residuales de la Ciudad.

RC-5 En cooperación con otras jurisdicciones y agencias en la Cuenca Aérea del Valle de San Joaquín, tomar las medidas oportunas, necesarias y más rentables para lograr y mantener reducciones en las emisiones de gases de efecto invernadero y todas las estrategias que reduzcan las causas del cambio climático para limitar y prevenir los efectos perjudiciales potenciales relacionados con la salud pública y el bienestar de los residentes actuales y futuros de la comunidad de Fresno.

RC-5-a
LU-8.4

RC-5-b
LU-8.4

RC-5-c
LU-8.4, LU-11.1

5-2.1

RC-5-d
LU-8.4

RC-5-e
LU-8.4

RC-5-f
LU-8.4

RC-5-g
LU-8.4

RC-5-a Apoyar la meta estatal para reducir las emisiones de GEI en todo el estado.

Como es consistente con la ley estatal, esforzarse por cumplir con la meta de AB 32 de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a los niveles de 1990 para 2020 y esforzarse por alcanzar una reducción del 80 por ciento por debajo de los niveles de 1990 para 2050 como se indica en la Orden Ejecutiva S-08-05. Como nuevos objetivos y las fechas de reducción de gases de efecto invernadero a nivel estatal son fijados por el Estado, actualizar el Plan de Reducción de Gases de Efecto Invernadero de la Ciudad para incluir una estrategia integral para lograr coherencia con los objetivos de las fechas establecidas.

RC-5-b Plan de reducción de gases de efecto invernadero.

Como es coherente con la ley estatal, preparar y adoptar un Plan de Reducción de Gases de Efecto Invernadero como parte del Informe Maestro de Impacto Ambiental que se aprobará simultáneamente con el Plan General de Fresno para lograr el cumplimiento de los mandatos estatales, ayudar al desarrollo mediante la simplificación del proceso de aprobación, y centrarse en las acciones factibles que la Ciudad puede tomar para minimizar los impactos adversos del crecimiento y el desarrollo en el cambio climático global. El Plan de Reducción de Gases de Efecto Invernadero incluirá, pero no se limitará a:

- Un inventario de referencia de todas las fuentes de GEI conocidas o razonablemente detectables que existen actualmente en la ciudad y las fuentes que existían en 1990.
- Un inventario proyectado de los GEI que puede esperarse razonablemente que se emita de esas fuentes en el año 2035 con la implementación de este Plan General y las operaciones comunitarias y municipales previsibles.
- Un objetivo para la reducción de emisiones de las fuentes identificadas.
- Una lista de medidas de reducción de gases de efecto invernadero factibles para cumplir el objetivo de reducción, incluyendo la conservación de la energía y los requisitos de ‘construcción verde’ en edificios municipales y el desarrollo privado.
- Actualizar periódicamente los inventarios municipales y comunitarios de emisiones de GEI para determinar la eficacia de las medidas adoptadas y para guiar la formulación de políticas futuras necesarias para alcanzar y mantener los objetivos de reducción de emisiones de GEI.

RC-5-c Reducción de GEI mediante diseño y operaciones.

Aumentar los esfuerzos para incorporar los requisitos para la reducción de emisiones de GEI en las decisiones de derechos de uso del suelo, el diseño de las instalaciones y las medidas operacionales sujetas a la regulación de la Ciudad a través de las siguientes medidas y estrategias:

- Promover la expansión de programas basados en incentivos que impliquen la certificación de proyectos de eficiencia y resiliencia de energía y agua. Estos programas de certificación y sistemas de calificación pueden incluir criterios de conservación y ‘ecológicos’ de la agencia pública, certificación Energy Star™, nivel 1 o nivel 2 de CALGreen, certificación en liderazgo en diseño de eficiencia energética (LEED™, por sus siglas en inglés), etcétera.
-

- Promover estándares apropiados de conservación de energía y agua y facilitar proyectos de uso mixto, nuevos incentivos para el desarrollo de relleno y la incorporación de servicios de transporte público, bicicletas y peatones en proyectos públicos y privados.
- Requerir auditorías de energía y agua y mejoras para la conservación del agua, la eficiencia energética y el transporte público, servicios para peatones y bicicletas en el momento de la renovación, el cambio en el uso, el cambio en la ocupación y el cambio en la propiedad de los principales proyectos que cumplan con los umbrales de revisión especificados en una ordenanza implementada.
- Incorporar las ‘Directrices para la cuenca del encharcamiento/ Estanque de construcción y manejo para controlar la reproducción de mosquitos’ de la Ciudad como condiciones de aprobación para cualquier proyecto utilizando una cuenca de aguas pluviales en el lugar para evitar posibles aumentos de las enfermedades transmitidas por vectores asociados con el cambio climático global.
- Evaluar periódicamente las prácticas de mantenimiento de instalaciones de la Ciudad para determinar si existen oportunidades adicionales para reducir los gases de efecto invernadero a través de limpieza de interiores y pintura, mantenimiento de parques, mantenimiento de carreteras, y el mantenimiento del sistema de servicios públicos.
- Evaluar periódicamente los estándares y las estrategias de mitigación para usos e instalaciones del suelo altamente dependientes del vehículo, como la conducción, a través de instalaciones y desarrollo orientado a vehículos.

RC-5-d Análisis de conformidad de SCS y CAP.

Asegurarse de que la Ciudad incluya el análisis de conformidad a una estrategia de comunidad sostenible regional o Estrategia de Planificación Alternativa (APS, por sus siglas en inglés) adoptada de un proyecto, un Plan de Acción Climático (CAP, por sus siglas en inglés) adoptado, y cualquier otra estrategia aplicable de la Ciudad o regional de reducción de gases de efecto invernadero en efecto durante el tiempo de revisión del proyecto.

RC-5-e Asegurar el cumplimiento.

Asegurar el cumplimiento continuo de los planes y programas de reducción de emisiones de GEI al exigir que las medidas de calidad del aire se incorporen en el diseño de los proyectos, las condiciones de aprobación y las medidas de mitigación.

RC-5-f Juego de herramientas.

Proporcionar a los residentes y solicitantes de proyectos un ‘juego de herramientas’ de medidas generalmente factibles que se pueden utilizar para reducir las emisiones de GEI, incluidos los materiales educativos sobre productos de eficiencia energética y ‘respetuosos para el clima’.

RC-5-g Evaluar impactos con modelos.

Continuar usando modelos de computadora como los que usa SJVAPCD para evaluar los impactos de los gases de efecto invernadero de los planes y proyectos que requieren dicha revisión.

RC-6 Asegurar que Fresno tenga una fuente confiable de agua potable de largo alcance.

RC-6-a

5-1.1, 5-1.9, 5-1.10

RC-6-b

5-1.1, 5-1.3, 5-1.5, 5-1.9

RC-6-c

5-1.4

RC-6-e

5-1.2, 5-1.4

RC-6

4-8.5

RC-6-g

5-1.2, 5-1.4, 5-1.9

RC-6-i

5-1.2

RC-6-a Esfuerzos regionales.

Apoyar esfuerzos y actividades de planificación de recursos hídricos regionales cooperativos y de múltiples agencias para desarrollar e implementar el Plan Regional de Administración del Agua Integrado de del cuenco del alto Kings.

RC-6-b Planes de Agua.

Adoptar e implementar ordenanzas, normas y políticas para lograr la intención del Plan de Administración de Aguas Urbanas de la Ciudad de Fresno, el Plan Regional de Administración de Aguas Subterráneas del Área de Fresno y el Plan de Administración de Recursos de Agua Metropolitanos de la Ciudad de Fresno para garantizar un suministro confiable de agua.

RC-6-c Cumplimiento del uso y desarrollo del suelo.

Hay que asegurar que los proyectos de uso y desarrollo del suelo se adhieran al objetivo del Plan de administración de recursos hídricos metropolitanos de Fresno para proporcionar suministros de agua sostenibles y confiables para satisfacer la demanda de los clientes actuales y futuros hasta el 2025.

RC-6-d Agua Reciclada.

Preparar, adoptar e implementar un Plan Maestro de Agua Reciclada de la Ciudad de Fresno.

Comentario: Este plan ampliará programa de reciclaje de aguas residuales de la Ciudad mediante el desarrollo de un tratamiento, la entrega, y los usuarios.

RC-6-e Acuífero de protección.

Oponer el desarrollo urbano en áreas no incorporadas que no son atendidas por un sistema de tratamiento/administración de aguas residuales capaz de prevenir la acumulación de compuestos que degradarían el acuífero.

RC-6-f Regular instalaciones de eliminación de aguas residuales.

Oponer el desarrollo de nuevas instalaciones de eliminación de aguas residuales, ya sea dentro del Área de Planificación o al gradiente (norte y este) del Área de Planificación, a menos que las instalaciones de tratamiento produzcan efluentes que:

- No degradará el acuífero a largo plazo;
- No introducirá contaminantes en el agua superficial que afectaría negativamente su uso económico potencial para el agua potable;
- No afectará de manera perjudicial los usos de aguas abajo agrícolas y urbanos; y
- No degradará el hábitat ribereño sensible.

RC-6-g Proteger las áreas de recarga.

Continuar protegiendo las áreas de recarga natural beneficiosa del agua subterránea evitando usos que puedan contaminar el suelo o las aguas subterráneas.

RC-6-h Condiciones de aprobación.

Incluir en el Código de Desarrollo estándares para imponer condiciones de aprobación para proyectos de desarrollo para asegurar el mantenimiento a largo plazo de recursos de agua limpia adecuados. Requerir hallazgos

de que debe existir un suministro de agua adecuado antes de cualquier aprobación discrecional del proyecto para desarrollos residenciales y comerciales que requieran anexión, como lo exige la ley.

RC-6-i Recarga Natural.

Apoyar la eliminación del concreto de los canales existentes y cambiar la práctica de revestir los canales nuevos y existentes con concreto para permitir una recarga natural.

RC-7-a Objetivo del programa de conservación de agua.

Mantener un programa integral de conservación para ayudar a reducir el consumo de agua por cabeza en la zona de servicio de agua de la Ciudad a 243 galones por habitante por día (gpcd, por sus siglas en inglés) en 2020 y 190 gpcd para el año 2035, mediante la adopción de normas de conservación y la implementación de un programa de incentivos, diseño y estándares de operación y tarifas de usuario.

RC-7 Promover la conservación del agua a través de estándares, incentivos e inversiones de capital.

- Programas de apoyo para la conservación de agua, programas de conservación de agua comercial, industrial e institucional, prioridad a los programas de apoyo que reducen la demanda de agua, como normas de paisajismo que requieren plantas tolerantes a la sequía, reembolsos para dispositivos y sistemas de conservación de agua, programas de conservación de agua comerciales, industriales e institucionales. programa de detección de fugas, auditoría completa del sistema de agua, auditoría de agua del paisaje y programa presupuestario, y modificación en la ordenanza de reventa.
- Implementar la Buenas Prácticas de Manejo de la Oficina de Reclamación de los EE. UU. para la conservación del agua si es necesario para mantener los derechos de agua superficial de la Ciudad.
- Adoptar e implementar políticas en caso de que se proponga un lago artificial para el desarrollo.
- Trabajar cooperativamente hacia medidas de conservación de agua efectivas y uniformes que se aplicarían en todo el Área de Planificación.
- Ampliar los esfuerzos para educar al público sobre temas de suministro de agua y técnicas de conservación de agua.

RC-7-b Precio y medición del agua.

Desarrollar una estructura de costos de agua escalonada para usuarios residenciales y comerciales que tasaré adecuadamente el agua en función de su costo real; requerir que todos los nuevos desarrollos se midan para el uso del agua; y cobrar a todos los clientes el costo real y total de su suministro de agua, incluidos los costos de adquisición, tratamiento inicial, transporte, tratamiento de aguas residuales, operaciones, mantenimiento y remediación.

RC-7-c Mejores prácticas para la conservación.

Requerir que todas las instalaciones de la Ciudad y todos los desarrollos privados nuevos sigan las Buenas Prácticas de Manejo de la Oficina de Reclamación de los EE. UU. para la conservación del agua, según sea necesario y apropiado.

RC-7-d Estándares de actualización para nuevos desarrollos.

Continuar refinando los estándares de ahorro y conservación de agua para nuevos desarrollos.

RC-7-e Moderniza las instalaciones de la Ciudad y considera programas de incentivos para fomentar la modernización de otras instalaciones y sitios públicos y privados existentes residenciales y no residenciales.

Reducir el uso del agua en los edificios municipales y las operaciones de la Ciudad mediante el desarrollo de un cronograma y presupuesto para la modernización de edificios municipales existentes con características de conservación de agua, como grifos de cierre automático y sistemas de riego que ahorran agua. Preparar un programa de incentivos integral para otros sistemas residenciales y no residenciales públicos y privados existentes y sistemas de riego.

RC-7-f Implementación y actualización del programa de conservación.

Continuar implementando el Programa de Conservación de Agua de la Ciudad de Fresno, según se actualice, y actualizar periódicamente las restricciones en los usos del agua, como el riego de jardines y el llenado de fuentes y piscinas, y las sanciones por infracciones. Evaluar la viabilidad de un objetivo de conservación para 2035 de 190 gpcd en la próxima actualización completa del Programa de Conservación de Agua de la Ciudad de Fresno.

RC-7-g Educar sobre los requisitos del Estado.

Educar a los residentes y negocios de Fresno sobre los requisitos de la Ley de Conservación del Agua de California de 2009.

RC-7-h Normas de conservación del agua del paisaje.

Refinar los estándares de conservación de agua del paisaje que se aplicarán a los nuevos paisajes instalados en desarrollo, basándose en la Ordenanza de Modelo de Paisajes de Agua Eficientes del Estado y otras regulaciones estatales.

- Evaluar y aplicar, en su caso, xeriscape aumentada, prácticas de ‘agua-sabia’ y ‘jardinería verde’ a implementar en el diseño de jardinería pública y privada y el mantenimiento.
- Facilitar la aplicación de la Ordenanza de Paisajes de Agua Eficientes del Estado mediante el desarrollo de medidas de cumplimiento alternativos que son fáciles de entender y observar.

RC-7-i Financiamiento de PACE.

Desarrollar un programa residencial de Energía Limpia Evaluada (PACE, por sus siglas en inglés), si se determina que es una opción viable para ayudar a financiar la eficiencia del agua y las actualizaciones de eficiencia energética para los propietarios.

Comentario: *El programa sería administrado por partes privadas.*

RC-8-a Estándares y programas existentes.

Continuar con los programas de conservación de energía beneficiosos existentes, incluida la adhesión al Código de Energía de California en nuevas construcciones y renovaciones importantes.

RC-8-b Objetivos de reducción de energía.

Tratar de reducir el uso de electricidad residencial per cápita a 1,800 kWh por año y el uso de electricidad no residencial a 2,700 kWh por año por habitante desarrollando e implementando incentivos, estándares de diseño y operación, promoviendo fuentes de energía alternativas y ahorros rentables.

Comentario: *Estos objetivos representan reducciones del 28 y 30 por ciento, respectivamente, de la tasa de consumo de 2010.*

RC-8-c Conservación de energía en nuevos desarrollos.

Considerar proporcionar un programa de incentivos para edificios nuevos que excedan los requisitos del Código de Energía de California en un quince por ciento.

RC-8-d Incentivos.

Establecer un programa de incentivos para desarrolladores residenciales que se comprometan a construir todos sus hogares según las pautas de rendimiento de ENERGY STAR.

Comentario: *Consulte también la Política RC-7-i sobre financiamiento PACE para modernizaciones de eficiencia energética.*

RC-8-e Divulgación de Uso de Energía.

Promover el cumplimiento de la ley estatal que ordene la divulgación de datos de energía de un edificio y la calificación del año anterior a los posibles compradores y arrendatarios de todo el edificio o prestamistas que financian la totalidad del edificio.

RC-8-f Calefacción y refrigeración de la Ciudad.

Reducir el uso de energía en las instalaciones de la Ciudad actualizando los equipos de calefacción y refrigeración e instalando 'iluminación inteligente' cuando sea viable y económicamente viable.

RC-8-g Fondo rotatorio de energía.

Crear un Fondo de Energía de la Ciudad que utilice los ahorros y reembolsos del primer año de los proyectos de eficiencia energética de propiedad de la Ciudad para proporcionar recursos para proyectos de energía adicionales. Dedicar este fondo rotatorio al uso exclusivo de proyectos de eficiencia energética que se reembolsaran al fondo.

RC-8-h Asistencia Solar.

Identificar y publicar información sobre mecanismos financieros para instalaciones solares privadas y proporcionar permisos de venta libre para instalaciones solares que cumplan con los estándares especificados, que pueden incluir el tamaño máximo (en kV) de las unidades que pueden ser aprobadas.

RC-8 Reducir el consumo de recursos energéticos no renovables al exigir y alentar las medidas de conservación y el uso de fuentes de energía alternativas.

RC-8-a
LU-11.1

RC-8-c
LU-11.1

5-5.3, 5-5.4

RC-8-i Objetivo Renovable.

Adoptar e implementar un programa para aumentar el uso de energías renovables para cumplir con un determinado porcentaje de la carga eléctrica pico de la Ciudad dentro de un marco de tiempo dado.

RC-8-j Red de combustible alternativo.

Apoyar el desarrollo de una red de carga integrada y estaciones de combustible alternativo para vehículos tanto públicos como privados y, si es posible, abrir las estaciones municipales al público como parte del desarrollo de la red.

RC-8-k Educación en eficiencia energética.

Brindar educación a largo plazo y continua a los propietarios de viviendas y empresas en relación con el valor de la eficiencia energética y la necesidad de actualizar las estructuras existentes de manera regular a medida que la tecnología mejora y las estructuras envejecen.

RC-9 Preservar las tierras agrícolas fuera del área planificada para la urbanización en virtud de este Plan General.

RC-9-a
1-20.3

RC-9-b
Introduction,
1-20.3

RC-9-c
Introduction,
1-20.3

RC-9-a Cooperación regional.

Trabajar para establecer un programa cooperativo de investigación y planificación con los Condados de Fresno y Madera, la Ciudad de Clovis y otras agencias públicas para conservar los recursos de tierras agrícolas.

RC-9-b Terrenos no incorporados en el área de planificación.

Expresar oposición a las propuestas de desarrollo residencial y comercial en áreas no incorporadas dentro o adyacentes al Área de Planificación cuando estas propuestas harían cualquiera de lo siguiente:

- Hacer difícil o no factible implementar el Plan General;
- Contribuir a la conversión prematura de tierras agrícolas, espacios abiertos o pastizales; o
- Constituir un perjuicio para la administración de los recursos y/o instalaciones importantes para la región (como la calidad del aire, la cantidad y calidad del agua, la circulación del tráfico y el hábitat ribereño).

RC-9-c Programa de preservación de tierras agrícolas.

En coordinación con socios regionales o de forma independiente, establecer un Programa de Preservación de Tierras Agrícolas. Cuando tierra agrícola principal, tierra agrícola única o tierra agrícola de importancia estatal se convierte en usos urbanos fuera de los límites de la Ciudad, este programa requeriría que el desarrollador de un proyecto de este tipo mitigara la pérdida de dichas tierras de cultivo de manera consistente con los requisitos de CEQA. El Programa de Preservación de Tierras Agrícolas proporcionará varias opciones de mitigación que pueden incluir, pero no se limitan a lo siguiente: Pactos o Escrituras Restrictivas, Cuotas en Lugar, Bancos de Mitigación, Adquisición del Título de la Tarifa, Servidumbres de Conservación, Regulación del Uso del Suelo, o cualquier otro método de mitigación que cumple con los requisitos de CEQA. El Programa de Preservación de Tierras Agrícolas puede seguir el modelo de algunos o todos los programas descritos por el Consejo de Fideicomisos de California.

RC-11-a Estrategias de reducción de residuos.

Mantener los objetivos actuales para el reciclaje y la reutilización de todo tipo de material de desecho en la ciudad y mejorar las prácticas de administración de desechos y aguas residuales para reducir el consumo de recursos naturales, incluidas las siguientes medidas:

- Continuar requiriendo áreas de recolección y almacenamiento de material reciclable en todo el desarrollo residencial.
- Establecer estándares de área de recolección y almacenamiento de reciclaje para instalaciones comerciales e industriales para dimensionar las áreas de reciclaje de acuerdo con los tipos anticipados y las cantidades de material reciclable generado.
- Proporcionar materiales educativos a los residentes sobre cómo y qué reciclar y cómo deshacerse de los desechos peligrosos.
- Proporcionar botes de reciclaje y recolección en áreas públicas donde también se proporcionan botes de basura.
- Instituir un programa para evaluar los principales generadores de residuos e identificar oportunidades de reciclaje para sus instalaciones y operaciones.
- Continuar asociándose con la Junta de Administración Integrada de Residuos de California en programas de desvío y reciclaje de residuos y el programa CalMax (Canje de Materiales de California).
- Evaluar la viabilidad de un programa de segregación y reciclaje de residuos de alimentos residenciales, de restaurantes e institucionales, para reducir la cantidad de material orgánico enviado al vertedero y minimizar las emisiones generadas por la descomposición del material orgánico.
- Evaluar la viabilidad de la ‘huella de carbono’ de las instalaciones de tratamiento de aguas residuales de la Ciudad, operaciones de biomasa y el convertir en abono, recolección de desechos sólidos, y programas de reciclaje.
- Expandir la recolección de desechos en el patio para desviar los desechos que pueden ser convertidos en abono de los rellenos sanitarios.
- Estudiar el análisis de factibilidad y costo-beneficio de un programa de abono municipal para recolectar y convertir en abono los desperdicios de alimentos y de jardín, incluidos los desperdicios de alimentos y patios institucionales, utilizando la materia de abono resultante para el parque de la ciudad y el mantenimiento medio.

RC-11-b Estrategia de cero residuos.

Crear un plan estratégico y de operaciones para cumplir con la resolución del Concejo Municipal que compromete a la Ciudad a alcanzar la meta de cero residuos.

RC-11-c Esfuerzos de la industria.

Apoyar los esfuerzos de la industria para recolectar y reciclar productos electrónicos, colchones, alfombras y cualquier otro producto reciclable para ayudar a la región a cumplir con sus metas consistentes con la meta estatal de al menos el 75 por ciento de todos los residuos sólidos reciclados para enero de 2020.

RC-11 Esforzarse por reducir los residuos sólidos que van a vertederos a cero para 2035.

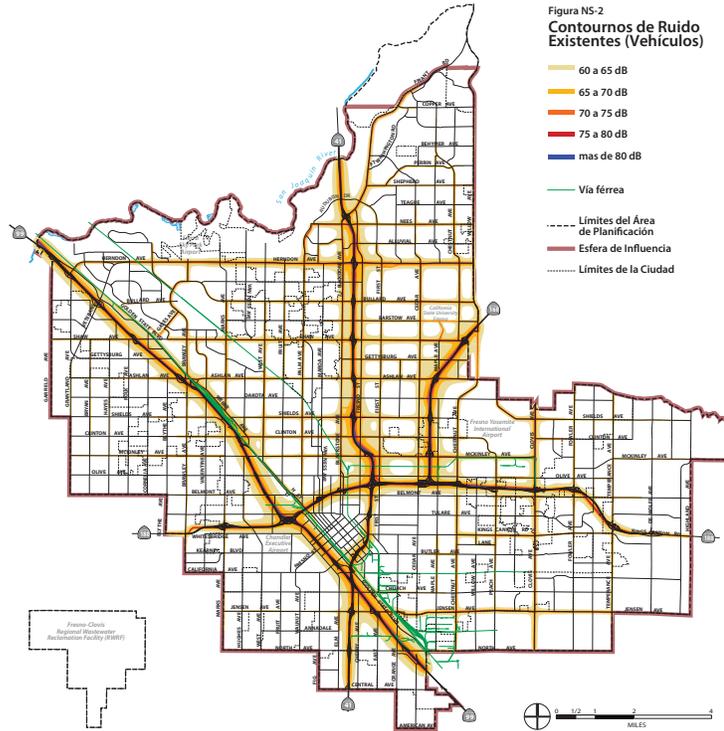
RC-11-a
4-8.3

RC-11-b
4-8.3

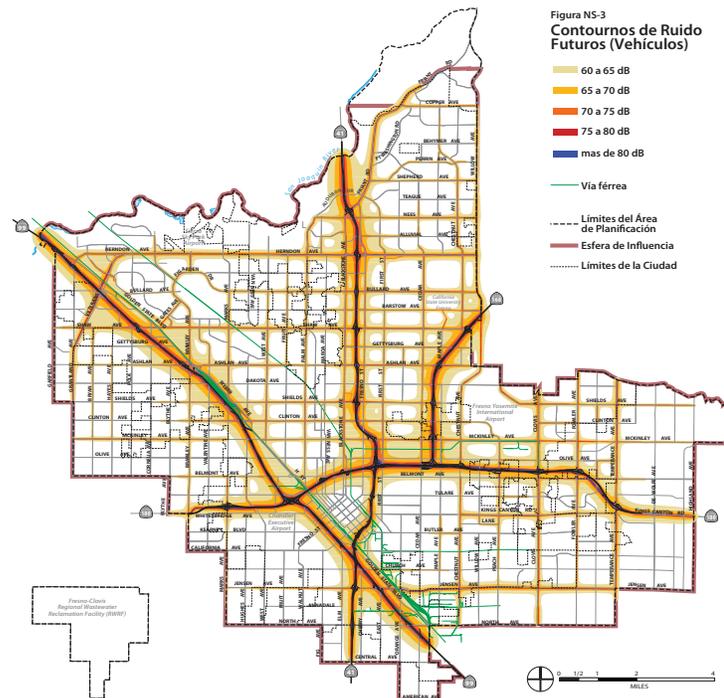
RC-11-c
4-8.3

Capítulo 9 – Ruido y Seguridad

NS-2 Contornos de ruido existentes (vehículos)



NS-3 Contornos de Ruido Futuros (Vehículos)



NS-1-a Exterior deseable y generalmente aceptable.

Ambiente de ruido. Establecer 65 dBA Ldn o CNEL como el estándar para los niveles promedios máximos de ruido exterior deseables para áreas exteriores utilizables definidas de usos residenciales y sensibles al ruido, pero designar 60 dBA Ldn o CNEL (medido en la línea de propiedad) para el ruido generado por fuentes estacionarias que inciden en usos residenciales y sensibles al ruido. Mantener 65 dBA Ldn o CNEL como los niveles máximos promedio de ruido exterior para usos comerciales no sensibles en terrenos, y mantener 70 dBA Ldn o CNEL como nivel máximo promedio de ruido exterior para usos industriales en terrenos, ambos medidos en la línea de propiedad de parcelas donde se genera ruido que puede afectar a las propiedades vecinas.

***Comentario:** La ordenanza sobre el ruido definirá las áreas exteriores utilizables para usos residenciales unifamiliares y multifamiliares, y los usos sensibles al ruido para incluir patios traseros y otras áreas al aire libre destinadas a permitir el uso activo o de ocio, excluyendo las áreas de patio delantero o lateral, y los porches delanteros o laterales. Los balcones o las cubiertas del techo que dan a los patios delanteros y laterales deben incluirse en las áreas designadas para protegerse del ruido donde estos espacios se usan para calcular el cumplimiento con el área de vida al aire libre requerida según lo exigen los estándares de desarrollo adoptados.*

NS-1-b Rango de exposición al ruido exterior condicionalmente aceptable.

Establecer un rango de nivel de exposición al ruido condicionalmente aceptable para usos residenciales y otros sensibles al ruido que sea de 65 dB Ldn o que requiera medidas adecuadas de reducción del ruido según lo determine un análisis acústico Específico del sitio para cumplir con los estándares del nivel deseable de ruido exterior condicionalmente aceptable y el nivel de ruido interior definido en la Tabla 9-2.

NS-1-c Rango de exposición al ruido exterior generalmente inaceptable.

Establecer que la exposición al ruido exterior de más de 65 dB Ldn o CNEL sea generalmente inaceptable para uso residencial y otros usos sensibles al ruido generado por las fuentes en la política NS-1-a, y estudiar usos alternativos menos sensibles al ruido para estas áreas, si no apropiado. Requerir medidas de mitigación de reducción de ruido apropiadas según lo determinado por un análisis acústico específico del sitio para cumplir con el nivel de ruido exterior generalmente deseable o generalmente aceptable y los estándares requeridos de nivel de ruido interior de 45 dB establecidos en la Tabla 9-2 como condiciones de aprobación del permiso.

NS-1-e Actualizar la ordenanza de ruido.

Actualizar la ordenanza de ruido para garantizar que la información de exposición al ruido y los estándares Específicos para el ruido exterior e interior y los criterios de medición sean consistentes con este Plan General y las condiciones cambiantes dentro de la ciudad y con las regulaciones o políticas de control de ruido promulgadas después de la adopción de este elemento.

NS-1 Proteger a los ciudadanos de la ciudad de los efectos dañinos y molestos de la exposición al ruido excesivo.

NS-1-a
 LU-8.4

 5-3.2

NS-1-b
 LU-8.4

 5-3.2

NS-1-c
 LU-8.4

 5-3.2

NS-1-e
 LU-8.4

NS-1-f

LU-8.4

1-13.2, 5-3.2

NS-1-g

1-13.2, 5-3.4,
5-4.2

NS-1-h

5-3.2

NS-1-i

1-13.2, 2-3.1

NS-1-f Estándares de rendimiento.

Implementar estándares de rendimiento para la reducción de ruido para nuevos usos residenciales y sensibles al ruido expuestos a niveles de ruido de la comunidad exterior desde fuentes de transporte por encima de 65 dB Ldn o CNEL, como se muestra en la Figura NS-3: contornos de ruido futuros, o como se identifica en un análisis acústico específica del proyecto basado en los niveles de ruido aceptables establecidos en las Tablas 9-2 y de las Políticas NS-1-a a NS-1-c.

NS-1-g

Las medidas de mitigación del ruido que ayudan a alcanzar los objetivos de nivel de ruido de este plan incluyen, entre otros, los siguientes:

- Fachadas con peso sustancial y aislamiento;
- Instalación de ventanas insonorizadas para áreas de actividad y de dormir primarias;
- Instalación de puertas con clasificación de sonido para todas las entradas exteriores en las áreas principales de dormir y actividades;
- Mayores contratiempos de construcción y barreras exteriores;
- Desconcertante acústico de los respiraderos para chimeneas, áticos y frontones;
- Instalación de sistemas de ventilación mecánica que proporcionan aire fresco en condiciones de ventanas cerradas. Las medidas mencionadas anteriormente no son exhaustivas y los diseños alternativos pueden ser aprobados por la Ciudad, siempre que un Consultor Acústico calificado envíe información que demuestre que los diseños alternativos lograrán y mantendrán los objetivos Específicos para áreas de actividades al aire libre y espacios interiores.

NS-1-h Requisito de nivel de ruido interior.

Cumplir con el requisito del Código del Estado de que cualquier nuevo edificio multifamiliar residencial, hotel o dormitorio debe estar diseñado para incorporar medidas de reducción de ruido para cumplir con el criterio de ruido interior de 45 dB Ldn, y aplicar este estándar también a todas las nuevas viviendas unifamiliares y usos de ruidos sensibles.

NS-1-i Mitigación por nuevo desarrollo.

Requerir un análisis acústico donde el nuevo desarrollo de tierra industrial, comercial o de otro tipo que genere ruido (incluidos los medios de transporte tales como carreteras, ferrocarriles y aeropuertos) puede dar lugar a niveles de ruido que exceden los criterios de exposición de nivel de ruido establecidos por las Tablas 9-2 y 9-3 para determinar los impactos, y requerir que los desarrolladores mitiguen estos impactos de conformidad con las Tablas 9-2 y 9-3 como condición para la aprobación del permiso a través de los medios apropiados. Las medidas de mitigación del ruido pueden incluir:

- La detección de fuentes de ruido, tales como instalaciones de estacionamiento y carga, actividades al aire libre y equipo mecánico;
- Proporcionar mayores contratiempos para las fuentes de ruido de las viviendas adyacentes;
- Instalación de muros y paisajismo que sirven como amortiguadores de ruido;

- Instalación de materiales de insonorización y ventanas de doble acristalamiento; y
- Operaciones de regulación, como horas de operación, incluidas entregas y recogida de basura. Los diseños acústicos alternativos que logren la reducción del nivel de ruido prescrito pueden ser aprobados por la Ciudad, siempre que un Consultor Acústico calificado envíe información que demuestre que los diseños alternativos lograrán y mantendrán los objetivos Específicos para las áreas de actividad al aire libre y los espacios interiores. Como último recurso, los desarrolladores pueden proponer construir muros de ruido a lo largo de las carreteras cuando sean compatibles con las preocupaciones estéticas y el carácter del vecindario. Esto sería responsabilidad del desarrollador, sin fondos de la Ciudad.

NS-1-j Umbral de significancia.

Establecer, como un umbral de significación para el proceso de revisión ambiental de la Ciudad, que un aumento significativo en los niveles de ruido ambiental se asume si el proyecto aumentara los niveles de ruido en las inmediaciones en 3 dB Ldn o CNEL o más por encima de los límites de ruido ambiental establecidos en este Plan de Actualización General.

***Comentario:** Cuando un aumento en el ruido resultaría en un impacto ‘significativo’ (aumento de tres dBA o más) para los residentes o negocios, entonces se requeriría mitigación del ruido para reducir la exposición al ruido. Si el aumento del ruido es inferior a tres dBA, el impacto del ruido se considera insignificante y no se necesita mitigación del ruido. Al establecer un umbral de importancia Específico en el Plan General, esta política facilita la determinación del impacto ambiental, según lo exige la Ley de Calidad Ambiental de California. Ayuda a la Ciudad a determinar si (1) el impacto potencial de un proyecto de desarrollo en el entorno de ruido justifica la mitigación, o (2) se requerirá una declaración de consideraciones primordiales.*

NS-1-k Revisión de la propuesta.

Revisar todas las nuevas propuestas de desarrollo público y privado que puedan verse afectadas por un aumento significativo en los niveles de ruido, según la Política NS-1-i, para determinar el cumplimiento con las políticas de este elemento de ruido. Exigir a los desarrolladores que reduzcan los impactos de ruido de los nuevos desarrollos en propiedades adyacentes a través de los medios apropiados.

NS-1-l Cumplimiento.

Continuar aplicando los estándares estatales de aislamiento de ruido y los requisitos de ruido del código de construcción uniforme, según lo adoptado por la ciudad. Impactos de ruido relacionados con el transporte de NS-1-m. Para los proyectos sujetos a la aprobación de la Ciudad, requiere que el promotor del proyecto mitigar el ruido creado por el nuevo transporte y fuentes de ruido estacionarias relacionadas con el transporte, incluidos los proyectos de mejora de la carretera, por lo que los niveles de ruido resultantes no exceden las adoptadas normas de la Ciudad de uso del suelo sensibles al ruido.

NS-1-j
 1-13.2, 2

NS-1-k
 1-13.2, 2-3.1

NS-1-l
 1-13.2, 2-3.1

NS-1-n
1-13.2

NS-1-n Mejor tecnología disponible.

Requerir nuevas fuentes de ruido para utilizar la mejor tecnología de control disponible para minimizar las emisiones de ruido.

NS-1-o
1-13.2

Comentario: *El ruido de los equipos mecánicos se puede reducir mediante materiales de insonorización e instalaciones insonorizadas; el control de las horas de operación también reducirá los impactos de ruido durante la mañana o la noche.*

NS-1-o Directrices de pared de sonido.

Los estudios acústicos y las medidas de mitigación del ruido para los proyectos deben especificar las alturas, los materiales y el diseño de las paredes acústicas y otras barreras acústicas. Las consideraciones estéticas también se abordarán en estos estudios y las medidas de mitigación, como las alturas variables de la barrera del ruido, la combinación de una berma ajardinada con la pared y la altura reducida de la barrera en combinación con el aumento de la distancia o las diferencias de elevación entre la fuente de ruido y el receptor de ruido, con una máxima altura permitida de 15 pies. El ayuntamiento va a desarrollar directrices para medidas de diseño estético de las paredes de sonido, y puede encargarse de área - estudios de mitigación de ruido de ancho que pueden servir como plantillas para tratamiento acústico que se pueden aplicar a situaciones similares en el área urbana.

Comentario: *Si bien los estudios acústicos deben ser Específicos del sitio para evaluar adecuadamente las configuraciones particulares, las medidas de diseño prototípico y las plantillas de control de ruido que se pueden aplicar en situaciones y contextos similares pueden facilitar el relleno y otros desarrollos.*

NS-2 Minimizar los riesgos de daños a la propiedad y lesiones personales causados por los riesgos geológicos y sísmicos.

NS-2-a
LU-8.4

NS-2-a Protección Sísmica.

Hay que asegurar que la protección sísmica esté incorporada en la construcción nueva y existente, de acuerdo con el Código Municipal de Fresno.

NS-2-b
LU-8.4

NS-2-b Requisito de análisis del suelo.

Identificar áreas con posibles peligros geológicos y/o de suelos, y requerir el desarrollo en estas áreas para llevar a cabo un análisis de suelos y un plan de mitigación por parte de un ingeniero civil registrado (o un geólogo especializado en geología del suelo) antes de permitir el drenaje o la eliminación de aguas residuales en el sitio, escorrentía de aguas pluviales o agua de piscina/spa.

NS-2-c Áreas de relleno sanitario.

Requerir los usos de suelo propuestos en o cerca de áreas de relleno sanitario que se diseñarán y mantendrán para cumplir con el Código de Regulaciones de California, Título 27, Sección 21190, Uso del Suelo después del Cierre.

NS-2-d Zona de superposición de preservación de riesgos.

De acuerdo con los requisitos del Distrito de la Zona de superposición de preservación de riesgos y la Política POSS-7-f (Capítulo 5, Parques y Espacios Abiertos), las siguientes normas se aplicarán para las propiedades ubicadas dentro de la zona preservación de riesgos:

- Requerir el desarrollo propuesto a 300 pies de la punta de los riesgos del río San Joaquín para llevar a cabo un informe de evaluación e investigación de suelos de ingeniería que demuestre que el sitio es lo suficientemente estable como para respaldar el desarrollo propuesto, o proporcionar mitigaciones para proporcionar estabilidad suficiente; y
- Establecer un retroceso mínimo de 30 pies desde el borde del riesgo del río San Joaquín para todos los edificios, estructuras, cubiertas, piscinas y spas (que pueden estar por encima o por debajo del nivel), cercas, iluminación, escalones, etc.
 - Un solicitante puede pedir para reducir el retranqueo mínimo a 20 pies desde el borde acantilado, si se puede demostrar, a satisfacción del Oficial de Construcción de la Ciudad y el Director de Planificación, que la propuesta de edificio, estructura, cubierta, la piscina y/o los spas (que pueden estar por encima o por debajo del nivel), cercas, escalones, etc., cumplirán los objetivos de la Ordenanza de superposición de preservación de los riesgos. En ningún caso, el retroceso se reducirá a menos de 20 pies.

NS-3-a Plan maestro de drenaje de aguas pluviales y control de inundaciones.

Apoyar la implementación completa del Plan maestro de drenaje de aguas pluviales y control de inundaciones del FMFCD, la finalización de las instalaciones planeadas de control de inundaciones y sistemas de drenaje, y el mantenimiento continuo de las instalaciones y capacidades de retención y transporte de aguas pluviales e inundaciones. Trabajar con el FMFCD para asegurarse de que su Plan maestro de drenaje de aguas pluviales y control de inundaciones sea consistente con el Plan General.

NS-3-b Instalación de bordillo y canaleta.

Coordinar con el Distrito Metropolitano de Control de Inundaciones de Fresno (FMFCD, por sus siglas en inglés) para instalar bordillos, canaletas y otras instalaciones de drenaje, dando prioridad a los vecindarios existentes con las mayores deficiencias y de conformidad con el Plan maestro de drenaje de aguas pluviales y control de inundaciones.

NS-3-c Instalaciones de doble uso.

Apoyar múltiples usos de las instalaciones de control de inundaciones y drenaje de la siguiente manera:

- Utilizar, donde sea práctico, las instalaciones de FMFCD para la administración y recarga de aguas subterráneas; y
- Promover el desarrollo recreativo de instalaciones de cuencas ubicadas dentro o cerca de áreas residenciales, compatibles con las funciones de recarga de aguas pluviales y subterráneas.

NS-3 Minimizar los riesgos para la propiedad, la vida y el medio ambiente debido a inundaciones y escorrentías de aguas pluviales.

NS-3-a
 T-13.1

 4-4.1, 4-4.2

NS-3-b
 T-13.1

NS-3-c
 4-4.3

NS-3-d 4-4.3	NS-3-d Mediador de paisaje. La Ciudad apoyará el desarrollo de las cuencas de estanqueidad de FMFCD que incluyen el paisajismo y el riego, para el tercio superior de las áreas con pendientes laterales compatibles con los criterios de diseño de la cuenca de la FMFCD.
NS-3-g 5-4.2	NS-3-e Contaminantes. Trabajar con FMFCD para prevenir y reducir la existencia de contaminantes de aguas pluviales urbanas de conformidad con los requisitos de la Ley Nacional de Sistemas de Eliminación de Descarga de Contaminación.
NS-3-h T-13.2 4-4.4	NS-3-f Planes de respuesta de emergencia por inundación. Trabajar con las agencias responsables para actualizar los planes de inundación por falla de presas de emergencia, planes de evacuación y otros planes de respuesta de emergencia para áreas designadas propensas a inundaciones, incluido el fondo del río San Joaquín. NS-3-g Instalaciones esenciales ubicadas fuera de las planicies de inundación. Evitar ubicar la respuesta de emergencia y las instalaciones públicas esenciales, como estaciones de bomberos y de policía, dentro de una llanura de inundación de 100 años, a menos que se pueda demostrar que la instalación se pueda operar y acceder de manera segura durante eventos de inundación.
NS-3-i T-13.3	NS-3-h Controles de escorrentía. Implementar las regulaciones de clasificación y las políticas de desarrollo relacionadas que protejan a los residentes del área de las inundaciones causadas por la escorrentía urbana producida por eventos que excedan la capacidad del sistema de instalaciones del Plan Maestro de Drenaje de Aguas Pluviales y Control de Inundaciones. Colocar todas las estructuras y/o la protección contra inundaciones de una manera que no haga que las aguas de la inundación se desvíen hacia la propiedad adyacente, aumentando los riesgos de inundación a otra propiedad o que afecte de manera adversa a otra propiedad. NS-3-i El nuevo desarrollo debe mitigar el impacto. Requerir nuevos desarrollos para que no tengan un impacto significativo en el sistema existente de drenaje de tormentas y control de inundaciones al imponer condiciones de aprobación como mitigación del proyecto, según lo autorizado por la ley. Como parte de este proceso, coordinar estrechamente y consultar con el FMFCD para identificar las condiciones apropiadas que resultará en una mitigación aceptable y preferida por el FMCD para cada proyecto. Comentario: La Ciudad reconoce la experiencia y el papel significativo de la FMFCD, y dará la mayor deferencia a sus recomendaciones para medidas de mitigación, de conformidad con la ley aplicable.

NS-4-a Procesamiento y almacenamiento.

Requerir el procesamiento y almacenamiento seguro de materiales peligrosos, de conformidad con el Código de Construcción de California y el Código de Incendios Uniformes, según lo adoptado por la Ciudad.

NS-4-b Coordinación.

Mantener una relación estrecha con el Departamento de Salud Ambiental del Condado de Fresno, la División de Tóxicos de Cal-EPA y la Oficina Estatal de Servicios de Emergencia para ayudar a desarrollar y mantener planes de negocios de materiales peligrosos, declaraciones de inventario, planes de prevención de administración de riesgos y planes de acción para responder a contingencias/emergencias.

NS-4-c Informes de contaminación de suelos y aguas subterráneas.

Requerir una investigación de la contaminación potencial del suelo o del agua subterránea cuando esté justificado por usos pasados del sitio. Requerir una mitigación apropiada como condición para la aprobación del proyecto en caso de que se identifique la contaminación del suelo o del agua subterránea o se pueda encontrar durante el desarrollo del sitio.

NS-4-d Identificación.

Continuar ayudando a las agencias federales, estatales y del condado en la identificación y cartografía de los sitios de eliminación de desechos (incluidos los sitios de desechos abandonados), y a asistir en el estudio de los tipos, cantidades y ubicaciones de los desechos peligrosos.

NS-4-e Cumplimiento con el Programa del Condado.

Requerir que la producción, el uso, el almacenamiento, la eliminación y el transporte de materiales peligrosos se ajusten a los estándares y procedimientos establecidos por la División de Salud Ambiental del Condado. Exigir el cumplimiento del Programa Generador de Residuos Peligrosos del Condado, incluyendo la presentación y ejecución de un plan de negocio de materiales peligrosos, en su caso.

NS-4-f Instalaciones de materiales peligrosos.

Requerir que las instalaciones que manejan materiales peligrosos o desechos peligrosos se diseñen, construyan y operen de acuerdo con las leyes y regulaciones de manejo de desechos y materiales peligrosos aplicables.

NS-4-g Respuesta de materiales peligrosos.

Incluir políticas y procedimientos adecuados para materiales peligrosos en la planificación de desastres y la preparación y respuesta a emergencias de la Ciudad, coordinación con la implementación del Plan de Respuesta a Incidentes de Materiales Peligrosos del Condado de Fresno.

NS-4 Minimizar el riesgo de pérdida de vidas, lesiones, enfermedades graves y daños a la propiedad derivados del uso, transporte, tratamiento y eliminación de materiales peligrosos y desechos peligrosos.

NS-4-a
LU-8.6

NS-4-b
LU-8.6

NS-4-c
LU-8.6

NS-4-d
LU-8.6

NS-4-e
LU-8.6

NS-4-f
LU-8.6

NS-4-g
LU-8.6

NS-6 Fomentar una respuesta eficiente y coordinada ante emergencias y desastres naturales.

NS-6-a Plan de mitigación de riesgos de múltiples jurisdicciones del condado.

Adoptar e implementar el Plan de Mitigación de Riesgos de Múltiples Jurisdicciones del Condado de Fresno y el Anexo del Plan de Mitigación de Riesgos Locales de la Ciudad de Fresno.

Comentario: *La Ley de Mitigación de Desastres del 2000 requiere que las ciudades, condados y distritos especiales tengan un Plan de Mitigación de Riesgos Local para ser elegibles para recibir fondos de mitigación de riesgos de FEMA. Las ciudades y los condados pueden adoptar y utilizar todo o parte de un plan regional de múltiples jurisdicciones, como el que preparó el Condado de Fresno, en lugar de preparar todo o parte de un Plan Local de Mitigación de Riesgos.*

NS-6-f Acceso de vehículos de emergencia.

Requerir acceso adecuado para vehículos de emergencia en todos los desarrollos nuevos, incluidos anchos adecuados, radios de giro, áreas de apoyo y espacio libre vertical.

Capítulo 10 – Comunidades Saludables

HC-2-a Barrios Saludables.

Promover el diseño de vecindarios completos cuya distribución física y uso del suelo permite caminar a las tiendas y servicios locales, montar en bicicleta y usar el tránsito, fomentar el orgullo de la comunidad, mejorar la identidad del vecindario, fomentar la seguridad pública, favorecer a las familias y atender las necesidades de residentes de todas las edades y habilidades.

Comentario: Las políticas relacionadas se encuentran en la Forma urbana, Uso del suelo y Elemento de diseño.

HC-2-c Prevenir el crimen a través del diseño.

Incorporar los principios y las mejores prácticas de Prevención del Crimen a través del Diseño Ambiental (CPTED, por sus siglas en inglés) en los procedimientos de revisión de proyectos para nuevos desarrollos y renovaciones importantes.

HC-2-d Movilidad para población sin carro.

Mejorar la movilidad multimodal para las poblaciones que no tienen acceso a un automóvil al conectar los vecindarios con los principales destinos, incluidos parques, instalaciones cívicas, instituciones educativas, instituciones médicas, centros de empleo, centros comerciales y áreas de recreación.

Comentario: Los detalles y las políticas relacionadas en el Elemento de Transporte y Movilidad describen cómo esto se logrará con una variedad de modos.

HC-2-e Red de peatones y bicicletas.

Continuar promoviendo modos alternativos de transporte mediante el desarrollo y mantenimiento de una red de peatones y bicicletas en toda la ciudad.

HC-4-a Estándares de mantenimiento empresarial.

Actualizar las normas de mantenimiento de la propiedad, los códigos y las disposiciones de cumplimiento para incluir a las empresas.

Comentario: Los estándares de mantenimiento actualizados brindarán opciones de cumplimiento adicionales relacionadas con ciertos tipos de negocios, como las ‘tiendas de la esquina’, que debido a su naturaleza y ubicación tienen impactos significativos en un entorno saludable.

HC-5-g Agricultura comercial.

Continuar desarrollando políticas para permitir la agricultura en terrenos de más de 50 acres en el área.

HC-2 Crear vecindarios y sistemas de transporte completos, bien estructurados y saludables.

HC-2-a

☒ T-11.1, T-11.2, T-12.1, T-14.1, T-14.2, T-14.3

HC-2-c

☒ T-14.3

HC-2-d

☒ T-12.1, T-14.1, T-14.3

HC-2-e

☒ T-12.1 T-14.1, T-14.2, T-14.3

HC-4 Mejorar el mantenimiento de la propiedad.

HC-5 Promover el acceso a alimentos saludables y asequibles.

HC-6 Mejorar el acceso a las escuelas y sus instalaciones para la comunidad.

HC-6-a
 T-14.1, T-14.3

HC-6-a Rutas seguras a las escuelas.

Continuar mejorando las condiciones para que los jóvenes caminen y anden en bicicleta en las áreas aledañas a las escuelas trabajando con los distritos escolares, incluidos Fresno USD, Clovis USD, Central USD, Sanger USD y Washington Union USD, así como la Universidad Estatal de California, Fresno, la Universidad Fresno Pacific y el State Center Community College District para implementar un programa de ‘rutas seguras a la escuela’. Priorizar las rutas seguras identificadas para mejoras de infraestructura escolar en los presupuestos anuales de mejoras de transporte.

Comentario: *El programa identificará escuelas y vecindarios donde el programa es más necesario, e involucrará a los residentes locales en rutas seguras a los talleres escolares. Esto mejorará la salud y el bienestar de los estudiantes, aliviará la congestión del tráfico cerca de las escuelas y mejorará la calidad del aire y la calidad de vida general de los miembros de la comunidad.*

HC-8 Programas de apoyo, liderazgo y oportunidades para los jóvenes de Fresno.

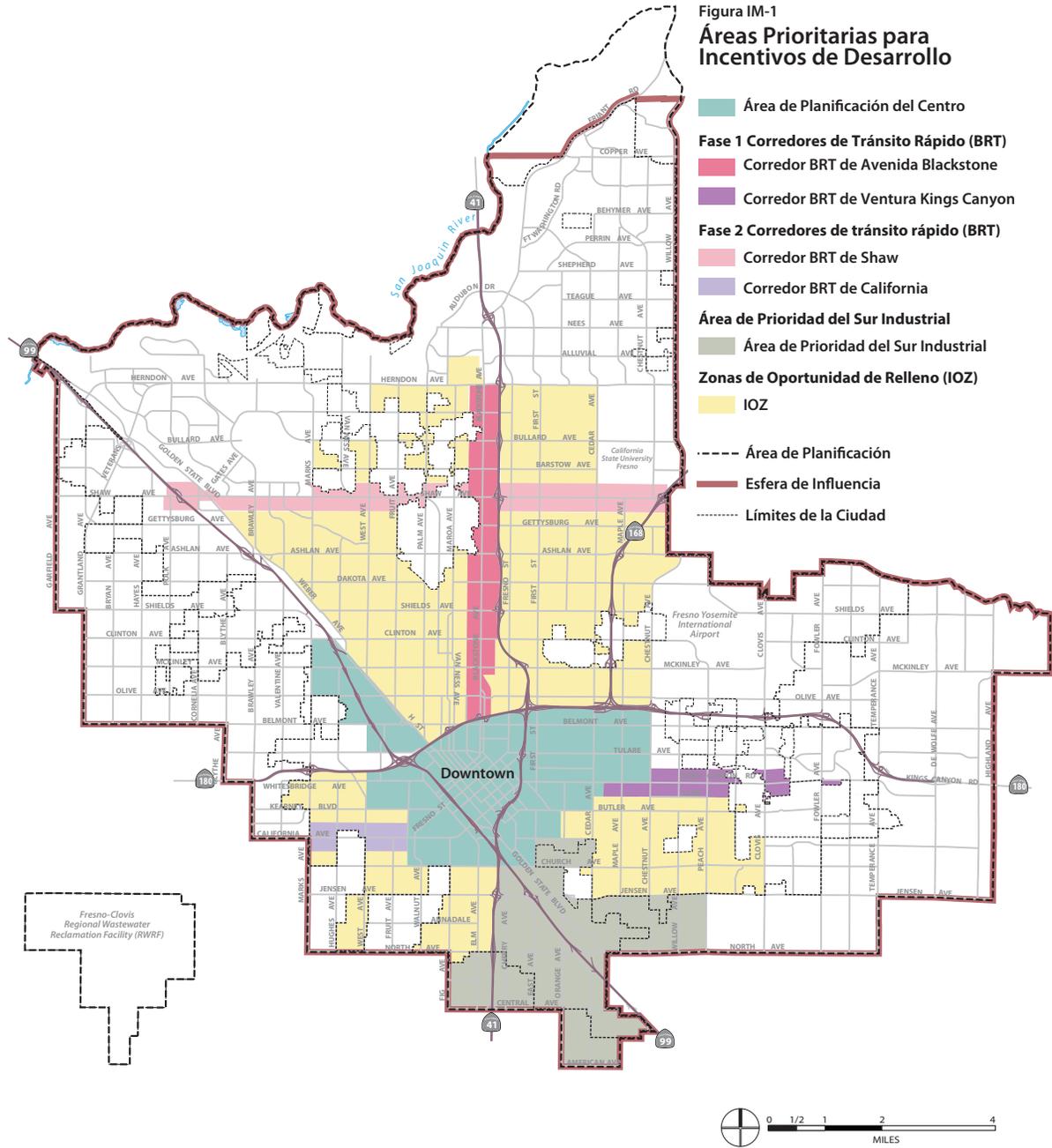
HC-8-c
 PF-7.1, PF-7.3

HC-8-c Capacitación laboral, aprendizaje y colocación.

Trabajar con la Junta de Inversión en la Fuerza Laboral u otras organizaciones, empresas, escuelas y residentes interesados para crear una asociación ampliada para el desarrollo laboral de los jóvenes, ayudando a conectar a las empresas locales con los adolescentes para el trabajo después del horario escolar y de verano, puestos voluntarios y otras oportunidades de desarrollo de habilidades.

Capítulo 12 – Implementación

IM-1 Áreas prioritarias para incentivos de desarrollo



Fuente: La Ciudad de Fresno, 2014

IM-2 Secuenciación del desarrollo

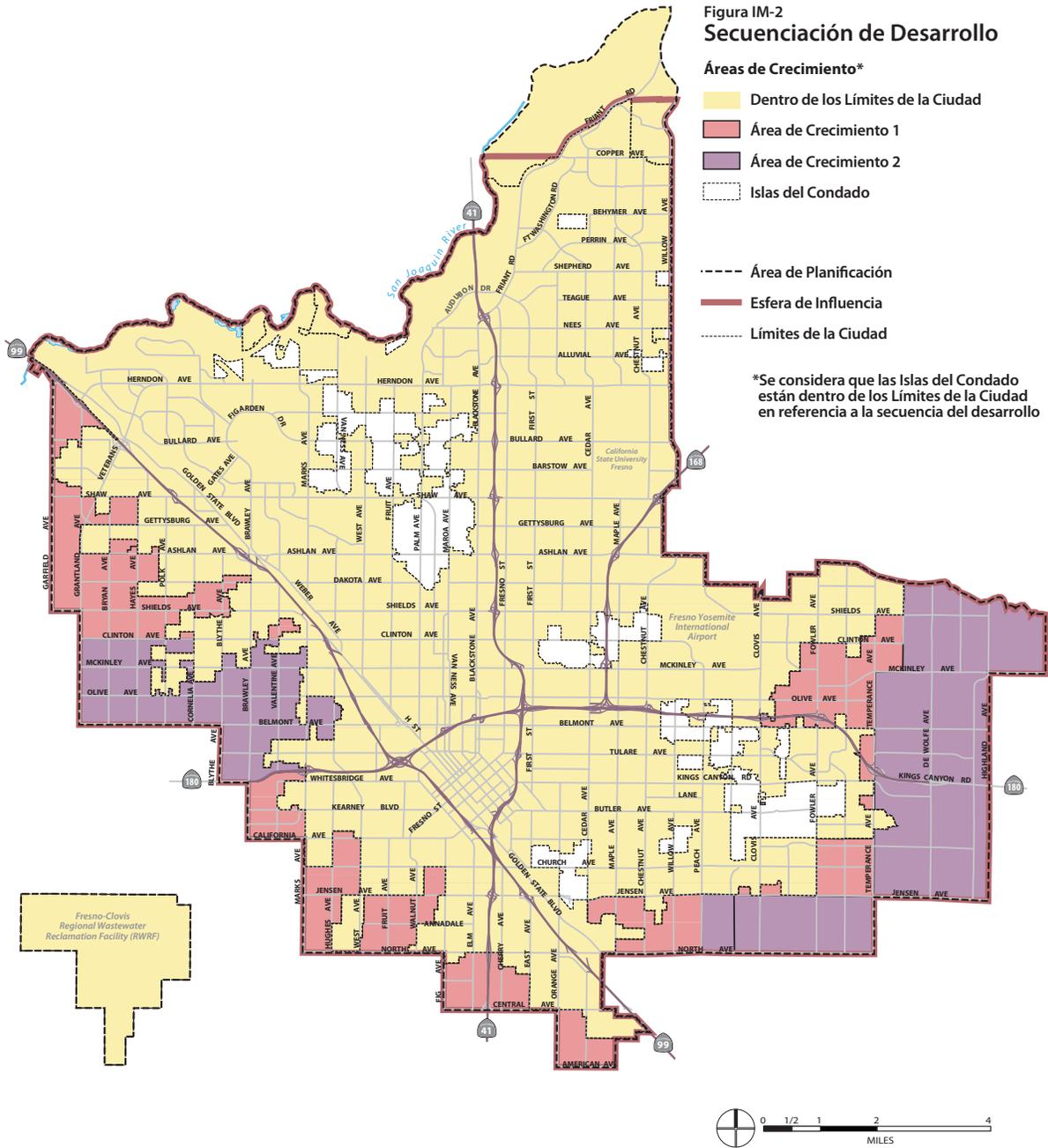


Figura IM-2
Secuenciación de Desarrollo

Áreas de Crecimiento*

- Dentro de los Límites de la Ciudad
- Área de Crecimiento 1
- Área de Crecimiento 2
- Islas del Condado
- Área de Planificación
- Esfera de Influencia
- Límites de la Ciudad

*Se considera que las Islas del Condado están dentro de los Límites de la Ciudad en referencia a la secuencia del desarrollo



Fuente: Ciudad de Fresno, 2014

Plan Específico del Sudoeste de Fresno

2017

Capítulo 3 – Uso del Suelo

Política LU-8.1

Planificar y zonificar áreas de empleo en el sudoeste de Fresno para negocios no industriales. Todos los usos de suelo designados anteriormente como industrial ligero, industrial pesado, parque empresarial y parque empresarial regional deben ser planificados y zonificados.

Política LU-8.2

Priorizar el “triángulo inverso” delimitada por la Avenida Jensen, la Avenida Central, la Autopista 41 y la Autopista 99 como el área de orientación para un nuevo desarrollo industrial de la Ciudad.

Política LU-8.3

Cuando el 85 por ciento del ‘triángulo inverso,’ delimitada por la Avenida Jensen, la Avenida Central, la Autopista 41 y la Autopista 99, se desarrolla con pesados usos industriales, designar las parcelas a lo largo del lado este de la Avenida Elm al sur de la Avenida North para usos industriales ligeros futuros, mezclado con los usos planificados de oficinas del Plan.

Política LU-8.4

En colaboración con la agencia local, estatal y/o federal apropiada, hacer cumplir y evaluar regularmente los estándares de desempeño en la operación de la actividad industrial existente relacionada con la calidad del aire, el olor, el ruido y la vibración para mantener la compatibilidad con los vecindarios y usos adyacentes.

Política LU-8.5

Evaluar la compatibilidad de los usos industriales y pesados de terrenos comerciales con los vecindarios existentes a través de la finalización del Estudio de compatibilidad de usos industriales de terrenos. El estudio debe identificar y adoptar soluciones a largo plazo para abordar los hallazgos de la evaluación. Las opciones deben incluir estrategias de ecologización, reubicación y amortización. Como parte del proceso de planificación para el estudio, la Ciudad debe trabajar con el Condado, la comunidad y las partes interesadas, como los dueños de negocios, para reubicar las rutas de camiones lejos de los vecindarios en la medida de lo posible. La fecha de finalización prevista del estudio es enero de 2019.

Política LU-8.6

Restringir el desarrollo residencial en o cerca de sitios tóxicos y/o peligrosos sin una evaluación y mitigación adecuadas como lo exige la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés).

Política LU-8.7

Proporcionar transparencia y crear un foro entre el personal del gobierno, el gobierno y los funcionarios electos, los miembros de la comunidad, los dueños de negocios y otras partes interesadas con respecto a las operaciones industriales existentes y propuestas

Meta LU-8 Abordar y mitigar al oeste de Fresno el primer puesto como mayor agobiado por múltiples fuentes de contaminación mediante la protección de la salud y el bienestar del sudoeste de Fresno a través de la regulación y la reducción de los impactos negativos de las empresas industriales y otras fuentes de contaminación.

Política LU-8.2

LU-7-a

1-12.2

Política LU-8.4

RC-4-a, RC-4-b, RC-4-c, RC-4-d, RC-5-a, RC-5-b, RC-5-c, RC-5-d, RC-5-e, RC-5-f, RC-5-g, NS-1-a, NS-1-b, NS-1-c, NS-1-e, NS-2-a, NS-2-b

5-2.1, 5-2.2, 5-2.3, 5-2.8, 5-2.10, 5-3.2

Política LU-8.6

NS-4-a, NS-4-b, NS-4-c, NS-4-d, NS-4-e, NS-4-f, NS-4-g

Meta LU-11

Promover estándares de construcción sostenibles o ‘verdes’ para nuevos desarrollos que ayuden a mejorar la calidad general del aire dentro del Área del Plan. Los estándares de construcción ecológica reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y el consumo de energía y agua de los edificios, promoviendo lugares ambientalmente responsables, rentables y más saludables para vivir y trabajar.

Política LU-11.1

Fomentar el cumplimiento voluntario de estándares residencial y no residenciales del Código de Construcción Verde de California (CALGreen, por sus siglas en inglés) a través de programas de incentivos CALGreen.

Política LU-11.1

 RC-5-c RC-8-a,
RC-8-c

 5-5.3, 5-5.4

Capítulo 5 – Transporte

La ruta de camiones en la Avenida North debe eliminarse para evitar las áreas residenciales existentes. Los camiones deben desviarse de la Autopista 41 a las Avenidas Central, West y Fig. Este cambio de ruta es coherente con la recomendación del Plan de Calles Completas recientemente completado de la Autopista 41 y + el Corredor Norte.

Las rutas de camiones a lo largo de la Avenida Jensen entre las Avenidas Knight y Elm y a lo largo de la Avenida Church entre las Avenidas Fruit y Elm deben eliminarse para evitar pasar a través de múltiples vecindarios residenciales y escuelas. La ruta paralela de camiones a lo largo de la Avenida Central se debe usar como una alternativa. Las Avenidas Jensen y Church al este de la Avenida Elm deben seguir siendo rutas de camiones para que los camiones puedan acceder a la Autopista 41 y las áreas industriales en el ‘triángulo inverso’ entre las Autopistas 41 y 99. La Avenida Jensen al oeste de la Avenida Knight debe seguir siendo una ruta de camiones para dar servicio a las instalaciones industriales existentes y futuros usos de oficina al sur de la Avenida Jensen.

Política T-10.2

Trabajar con empresas industriales y comerciales pesadas existentes para identificar rutas alternativas de camiones que limiten los impactos negativos en áreas sensibles mientras mantener un movimiento eficiente de mercancías.

Política T-10.2

Rediseñar las rutas alternativas de camiones que requerirán un posible ensanchamiento de las calles para permitir un ancho adecuado para el tránsito de camiones de dos vías y los movimientos de giro, así como reparar/mantener las carreteras para garantizar condiciones de pavimento satisfactorias que puedan soportar el tráfico de camiones.

Política T-10.3

Mejorar las condiciones de rutas de camiones existentes y reubicadas para peatones y ciclistas mediante la implementación de instalaciones para peatones y ciclistas, tales como la reducción de radios de las esquinas en las intersecciones de lento giro tráfico vehicular, fases semafóricas protegida para camiones que dejan vueltas, alta mejoradas - cruces de visibilidad, ciclovías protegidas, y aceras anchas.

Camiones

Meta T-10 Crear un ambiente saludable para los residentes del Sudoeste de Fresno al desviar intencionalmente el tráfico de camiones lejos de áreas sensibles como áreas residenciales, parques y escuelas.

Política T-10.1

☑ MT-1-j, MT-2, MT-11-c, MT-11-d

☑ 1-13.1, 2-2.5, 2-2.6

Política T-10.2

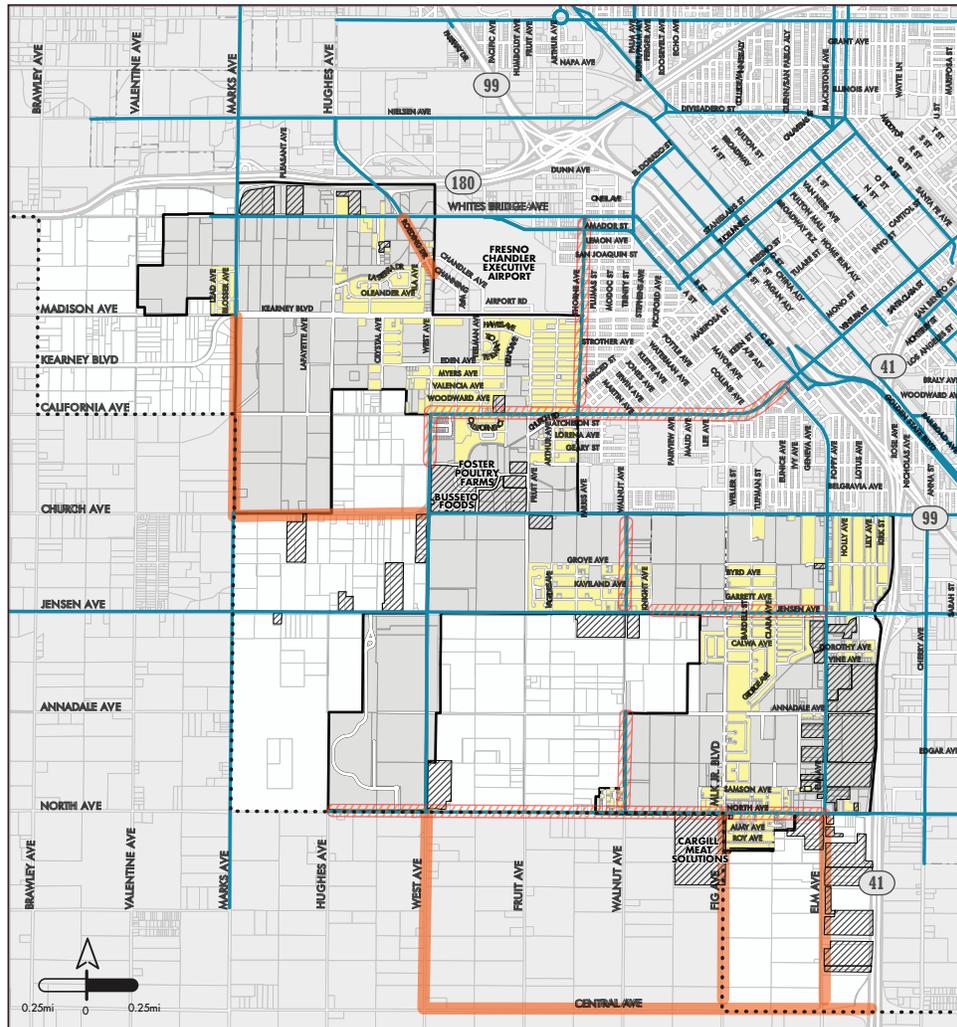
☑ MT-1-j, MT-2, MT-11-c, MT-11-d

Política T-10.3

☑ MT-1-j, MT-2, MT-11-c, MT-11-d

5-6 Rutas de camiones existentes, planificadas y recomendadas

5-6 Rutas de camiones (mapa)
 MT-1-j, MT-2-i,
 MT-11-c, MT-11-d
 2-2.5, 2-2.6



Fuente: La Ciudad de Fresno

FIGURA 5-6 Rutas de Camiones Existentes, Planeadas, y Recomendadas

- Área del Plan
- Esfera de Influencia
- Límites de la Ciudad
- Usos del Suelo Industriales Existentes que son Servidos por Rutas de Camiones en el Suroeste de Fresno
- Usos del Suelo Residenciales en el Área de Planificación
- Ruta de Camiones Existente
- Eliminación Recomendada de la Ruta del Camiones Existente
- Nueva Ruta Recomendada de Camiones

Política T-11.1

Cuando sea posible, diseñar nuevos caminos y condicionar de nuevo caminos existentes dentro de núcleos magnéticos, vecindarios completos y a lo largo de corredores especiales para priorizar los viajes caminando, montando en bicicleta y transitando en bicicleta, utilizando las pautas de diseño de calles completas que se incluyen en este capítulo. Por ejemplo, si hay disponible una capacidad de tráfico vehicular adecuada o excesiva, crear aceras amplias, brindar servicios para peatones e instalar instalaciones para bicicletas como carriles para bicicletas o carriles para bicicletas separados, estacionamiento para bicicletas y señalización. Esto podría ser en forma de una ‘dieta de ruta’ para transformar ciertos corredores en calles multimodales.

Política T-11.2

Identificar las calles con ROW vehicular excesivo que son oportunidades para implementar la reducción del tráfico y otras mejoras para reducir el tráfico y brindar opciones para viajes multimodales.

Política T-11.3

Fomentar velocidades de viaje vehiculares más bajas para el colector y las calles locales en el Área del Plan. Esto podría lograrse a través de medidas para calmar el tráfico, carriles de viaje más estrechos, reduciendo el número de carriles de viaje, programas de control de tráfico/vigilancia de la velocidad del vecindario o programas de cumplimiento de la velocidad.

Política T-12.1

Priorizar la implementación de instalaciones que fomenten caminar y andar en bicicleta, como aceras, senderos de usos múltiples y caminos para bicicletas.

Política T-12.3

Apoyar a programas de Administración de demanda de transporte (TDM, por sus siglas en inglés) para fomentar modos de transporte alternativos al vehículo ocupado por una persona, tales como el uso del transporte, coche o vanpool, viajar barato, y teletrabajo.

Meta T-11 Crear una red de transporte accesible y bien conectada de ‘calles completas’ que sirva a miembros de la comunidad de todas las edades, grupos de ingresos y capacidades, y equilibre los viajes en todos los modos de viaje, como en auto, autobús, bicicleta, a pie, o silla de ruedas.

Política T-11.1

☑ MT-8-a, MT-8-b, HC-2-a

☑ 2-4.1

Política T-11.2

☑ MT-1-j, MT-8-a, HC-2-a

Política T-11.3

☑ MT-1-j, MT-8-a

☑ 2-3.1, 2-4.1, 5-2.6

Meta T-12 Fomentar un estilo de vida saludable en el Sudoeste de Fresno mediante el fomento de formas activas de transporte, como caminar y andar en bicicleta como alternativa a los modos motorizados de viaje.

Política T-12.1

☑ MT-1-j, MT-8-a, HC-2-a, HC-2-d, HC-2-e

Política T-12.3

☑ MT-8-a, MT-8-b

Meta T-13 Mejorar la calidad de las aguas pluviales a través de mejoras en la infraestructura de transporte.

Política T-13.1

☑ NS-3-a, NS-3-b

☑ 4-4.1

Política T-13.2

☑ NS-3-h

☑ 4-4.2

Política T-13.3

☑ NS-3-i

Meta T-14

Asegurar de que la infraestructura de transporte del Sudoeste de Fresno está en condiciones bien mantenidas para proporcionar una experiencia de viaje cómoda para los peatones y los ciclistas.

Política T-14.1

☑ HC-2-a, HC-2-d, HC-2-e, HC-6-a

Política T-14.2

☑ HC-2-a, HC-2-d, HC-2-e

Política T-14.3

☑ HC-2-a, HC-2-c, HC-2-d, HC-2-e, HC-6-a

Política T-13.1

Coordinar con el Plan Maestro del Distrito de Control de Inundaciones Metropolitanas de Fresno (FMFCD, por sus siglas en inglés) para incorporar técnicas de manejo de aguas pluviales de Desarrollo de Bajo Impacto (LID, por sus siglas en inglés) con mejoras en los bordillos, canaletas y aceras.

Política T-13.2

Administrar las aguas pluviales en el sitio para limpiar, difundir y absorber el agua de lluvia donde cae creando jardines de lluvia, cunetas, áreas de infiltración y otras áreas atractivas que llevan la naturaleza y la belleza a las áreas desarrolladas.

Política T-13.3

Trabajar con FMFCD para reducir o eliminar las tarifas de impacto de desarrollo si el desarrollo de LID se implementa en el sitio.

Política T-14.1

Realizar el mantenimiento rutinario de la calle para eliminar los escombros de las aceras, los carriles para bicicletas y las carreteras, incluido el barrido regular, las reparaciones del pavimento, las reparaciones, el mantenimiento de los dispositivos de control de tráfico y el mantenimiento del paisaje.

Política T-14.2

Supervisar las condiciones de las carreteras para garantizar la reparación y repavimentación de las superficies de las carreteras agrietadas y desiguales para proporcionar una superficie lisa y uniforme para el ciclismo.

Política T-14.3

Controlar la eficacia de las luces de la calle para asegurarse de que estén lo suficientemente brillantes como para mejorar la visibilidad y la seguridad.

Capítulo 6 – Instalaciones públicas

Política PF-6.1

Proporcionar nuevos programas educativos para adultos y jóvenes y capacitación laboral en instalaciones o instituciones públicas nuevas y existentes, tales como oficinas y escuelas dentro del Área del Plan o en las proximidades, que preparen a los residentes para trabajos de salarios medios y altos.

Política PF-6.2

Apoyar la iniciativa actual para ubicar un nuevo centro de capacitación laboral accesible para los residentes del Sudoeste de Fresno.

Política PF-6.3

Trabajar con la Junta Directiva de Distrito de State Center Community College para financiar y desarrollar un campus universitario de la comunidad dentro del núcleo magnético/Centro de Actividades de MLK del Plan.

Política PF-6.4

Trabajar con organizaciones comunitarias orientadas a los jóvenes para desarrollar programas que ayuden a fomentar el liderazgo y la ambición en los jóvenes de el Sudoeste de Fresno.

Política PF-7.1

Coordinar los programas de capacitación existentes con la Junta Regional de Inversión en la Fuerza Laboral de Fresno, las instituciones educativas y las escuelas públicas autónomas para identificar las brechas en los programas y las áreas de superposición.

Política PF-7.2

Trabajar con escuelas locales, grupos comunitarios y organizaciones sin fines de lucro para conectar a estudiantes y residentes con programas de capacitación existentes.

Política PF-7.3

Trabajar en asociación con la Junta de Inversión en la Fuerza Laboral u otras organizaciones, empresas, escuelas y residentes interesados para ampliar las oportunidades de trabajo para jóvenes para el trabajo después del horario escolar y de verano, puestos de voluntarios y otras oportunidades de desarrollo de habilidades.

Política PF-7.4

Establecer una política de fuerza laboral para alentar a las empresas y los programas de la Ciudad en el Área del Plan a priorizar la contratación de residentes del Área del Plan en el código postal 93706, de acuerdo con las leyes aplicables.

Meta PF-6

Proporcionar instalaciones públicas de educación y capacitación que ayuden a fomentar la búsqueda y el logro de la educación superior y las vocaciones más calificadas.

Política PF-6.1

ED-4-a, ED-4-b, ED-4-c

Política PF-6.3

ED-4-a, ED-4-c

Política PF-6.4

ED-4-a, ED-4-c

Meta PF-7 Aumentar las oportunidades para que los residentes mejoren sus habilidades laborales y opciones de empleo.

Política PF-7.1

ED-4-a, ED-4-c, HC-8-c

Política PF-7.2

ED-4-a, ED-4-c

Política PF-7.3

ED-4-a, ED-4-c, HC-8-c

Política PF-7.4

ED-4-b

Capítulo 7 – Utilidades

Meta U-1 Mantener, y si es necesario, actualizar y aumentar las utilidades para respaldar nuevos desarrollos dentro del Área del Plan y proteger la salud, la seguridad y el bienestar de los residentes y negocios existentes y nuevos.

Política U-1.1

☑ PU-4-a

☑ 4-1.1, 4-4.2, 4-4-1

Política U-1.2

☑ PU-4-b, PU-4-c

☑ 4-1.2

Política U-1.3

☑ PU-4-c

Política U-1.4

☑ PU-4-e

☑ 4-1.3

Política U-1.5

☑ PU-6-a, PU-6-b

Política U-1.6

☑ PU-7-d

Política U-1.1

Coordinar la instalación y actualización de servicios públicos entre la Ciudad y el Condado.

Política U-1.2

Conectar los servicios públicos, especialmente en las zonas periféricas previamente desarrolladas, al sistema de servicios públicos existentes de la Ciudad como parte del nuevo desarrollo.

Política U-1.3

Requerir a los desarrolladores que construyan o contribuyan al diseño y construcción de servicios públicos ampliados y mejorados para atender nuevos proyectos de desarrollo, tales como sistemas de recolección de alcantarillado, mejoras del sistema eléctrico, sistemas de comunicación y líneas de transmisión y distribución de gas natural.

Política U-1.4

Mantener un sistema de servicios húmedos sostenible, seguro y efectivo, que incluya aguas residuales, agua reciclada e irrigación, para proporcionar un alto nivel de servicios húmedos y al mismo tiempo cumplir con altos estándares de calidad ambiental.

Política U-1.5

Proporcionar un tratamiento adecuado de aguas residuales y la eliminación mediante la utilización de una planta de tratamiento de aguas residuales regional de la Ciudad de Fresno de todo el desarrollo existente y nueva dentro del Área del Plan.

Política U-1.6

Explorar la posibilidad de integrar el uso de agua reciclada en las mejoras asociadas con crecimiento del sistema de agua reciclada de la Ciudad, incluyendo la potencial instalación de un sistema de distribución en el campo verde.

Política U-1.7

Requerir que toda la nueva construcción de calles arteriales incluya el subterráneo del servicio eléctrico y las líneas de comunicación.

Plan de la Comunidad Roosevelt

1992

NOTA: El Plan General recomendó la derogación del Plan de la Comunidad Roosevelt

Introducción

Planificación de mejoras de circulación: Además de abogar por el desarrollo de la Ruta Estatal 180 como una autopista hasta la Avenida Clovis, y la extensión a la Avenida Temperance no menos que los estándares de las autopistas, se contempla la extensión de varias calles principales. Varias calles se extenderán hacia el sur o hacia el este para servir mejor las áreas industriales y residenciales planificadas. Estas incluyen porciones de las Avenidas Church, Minnewawa, Armstrong y Butler que se añaden al elemento de circulación de la Ciudad como calles colectoras previstas. El Plan también apoya la mejora de la Avenida Peach a un estado arterial de manera consistente con las calidades escénicas y carácter residencial del área. Huntington Boulevard y las Avenidas Minnewawa, Peach y Butler están diseñadas para ser protegidas como calles escénicas.

Nuevas áreas de crecimiento: el Plan de la Comunidad continúa proporcionando nuevas áreas de crecimiento según lo identificado en el Plan General de 1984. Este Plan recomienda que un área sustancial fuera de la esfera de influencia de la Ciudad (al sur de la Avenida Jensen a la Avenida North entre las Avenidas Temperance y Minnewawa) reservarse en uso agrícola. La adecuación de la urbanización ampliada será considerada por la próxima actualización del Plan General de la Ciudad que está previsto para 1994.

Propósito y concepto del Plan

Introducción,
Nuevas Áreas de Crecimiento
RC-9.b, RC-9-c

Capítulo 1 - Uso del suelo y forma urbana.

1-12 Proporcionar ubicaciones suficientes y viables para el desarrollo industrial ligero y pesado dentro de la comunidad de Roosevelt.

1-12.2

LU-7-a

LU-8.2

1-12.3

LU-1-d

1-13 Asegurar de que el nuevo desarrollo industrial sea compatible con los usos del suelo adyacentes y no sea perjudicial ni estético ni ambiental.

1-13.1

MT-1-j, MT-11-c

T-10-1

1-13.2

NS-1-f, NS-1-g,
NS-1-i, NS-1-j,
NS-1-k, NS-1-l,
NS-1-n, NS-1-o

1-12.1

Facilitar el nuevo desarrollo industrial cerca de la terminal aérea de Fresno y al sur de la Avenida Jensen entre las Avenidas Minnewawa y Peach coherente con los usos y las normas del Distrito de Zona M-1-P de la Ciudad.

1-12.2

Apoyar el desarrollo industrial en propiedades vacantes ubicadas adyacentes a los ferrocarriles existentes al sur de la Avenida Jensen y a lo largo de la Autopista 99.

1-12.3

Prohibir el desarrollo de nuevos usos residenciales en áreas designadas para el desarrollo industrial y seguir una estrategia a largo plazo para convertir propiedades residenciales no conformes para uso industrial.

1-13.1

Las áreas industriales se diseñarán de tal manera que el tráfico industrial de camiones y vehículos no circule por las calles residenciales locales.

1-13.2

Aplicar los requisitos del Distrito de la Zona M-1-P de la Ciudad y los siguientes estándares de desarrollo a los derechos de desarrollo industrial adyacentes a las propiedades zonificadas o planificadas para usos residenciales (excepto que puedan ser modificadas por el Departamento de Desarrollo de acuerdo con la política 1-11.2 del Plan Roosevelt):

- a. En las propiedades zonificadas para uso industrial, se debe plantar y mantener un retroceso ajardinado de 20 pies de ancho, que contenga árboles caducifolios y de hoja perenne, a lo largo de la línea de propiedades, entre estas propiedades zonificadas o planificadas para usos industriales, y cualquier propiedad contigua zonificada o planificada para usos residenciales, ya lo largo de la línea de propiedad que colinda con calles locales.
- b. El siguiente tratamiento de paredes y bermas se requerirá para usos de fabricación industrial:
 - (1) Un muro de mampostería sólida de seis pies y medio (6 1/2) de altura se erigirá en o a lo largo de la línea de propiedad entre las propiedades zonificadas o planificadas para usos de fabricación industrial y las propiedades zonificadas o planificadas para usos residenciales;
 - (2) Una pared de mampostería sólida, o cualquier combinación de pared de mampostería sólida y berma de tierra, que proporcione una barrera continua de tres pies y medio (3 1/2) de altura se erigirá en la línea de retroceso a lo largo de la misma, 15 pies desde y paralelamente a la línea de derecho de paso de las calles locales adyacentes;
 - (3) las bermas de tierra se plantarán con cobertura de césped o tierra y serán mantenidos por el propietario;

- d. Las disposiciones de la Ordenanza de Zonificación de la Ciudad (aplicables a un distrito industrial de fabricación aprobado) se aplicarán a la publicidad exterior para usos de fabricación industrial.
- e. Colocar muelles de carga y áreas a los lados de los edificios de manufactura industrial que estén alejados de, o que no estén a menos de 150 pies de, propiedad residencial adyacente
- f. Los equipos mecánicos montados en el techo y separados deben protegerse de la vista y descongelarse acústicamente para evitar que el nivel de ruido del equipo supere los 55 Ldn, medidos en la línea de propiedad más cercana;
- g. Dentro del área de 75 pies de ancho y la propiedad contigua en zonas para uso residencial o planificada para uso residencial, la iluminación del área exterior para edificios de manufactura industrial, áreas de estacionamiento, estacionamientos techados, garajes, unidades de acceso, áreas de carga y muelles de carga debe estar protegida, para evitar la visibilidad de la línea de visión de la fuente de luz de la propiedad contigua zonificada o prevista para uso residencial.

1-14.2

Establecer un programa de mejoras pública (con plazos específicos) para las mejoras necesarias para la zona de empresa de la Ciudad.

1-14 Facilitar la provisión oportuna de instalaciones y servicios públicos a todas las áreas industriales de manera equitativa.

1-16.6

Iniciar esfuerzos (en cooperación con el Distrito de Riego de Fresno, ferrocarriles y otros propietarios de servidumbres y derechos de paso) para identificar e implementar medidas para prevenir el acceso vehicular inapropiado a estos derechos de paso.

1-16 Establecer una red de senderos de usos múltiples que utilizan arroyos, orillas de los canales de servicio público, las servidumbres de líneas eléctricas, derechos de vía del ferrocarril, y los corredores de carretera y la calle para maximizar los recursos del espacio de recreación y al aire libre de la comunidad.

1-20.3

Apoyar los esfuerzos para conservar la tierra agrícola fuera del área urbana planificada y preservar las áreas que contienen recursos naturales valorados y de hábitats naturales o sean necesarios para proteger la salud, seguridad y bienestar del público.

1-20 Proveer para la protección de espacios al aire libre sensibles o valiosos.

1-20.3

 RC-9-a, RC-9.b, RC-9-c

Capítulo 2 – Circulación

2-2 Preservar la capacidad del sistema de calles principales al minimizar los impactos de los usos de alta generación de tráfico, y acomodar el movimiento del tráfico regional a través de la comunidad al tiempo que minimiza los impactos sobre los usos sensibles del suelo.

2-2.5

MT-1-j, MT-11-c,
MT-11-d

T-10.1, 5-6

2-2.6

MT-1-j

T-10.1, 5-6

2-3 Establecer y mantener un sistema de calles que es compatible con los usos previstos, crear una imagen positiva de la comunidad, y contribuir a la mejora de calidad de la vida de la comunidad.

2-3.1

MT-8-a, NS-1-i,
NS-1-k, NS-1-l

2-2.5

Limitar las rutas de camiones designadas a arterias y autopistas específicamente firmadas para ese propósito, o las calles industriales locales y colectivas que sirven directamente a las áreas industriales planificadas.

2-2.6

Localizar el acceso de camiones a propiedades comerciales a la distancia práctica máxima de propiedades residenciales adyacentes o cercanas.

2-3.1

Diseñar alineaciones de calles principales y mejoras de transporte para distribuir adecuadamente el tráfico y minimizar los impactos excesivos de ruido en los usos adyacentes.

2-3.2

Ubicar y diseñar desarrollos residenciales, comerciales, de oficinas e industriales multifamiliares para evitar aumentar los niveles de tráfico en las calles residenciales locales.

2-4.1

Proporcionar desvíos de autobuses a lo largo de vías rápidas, arteriales y colectores cuando sea apropiado.

2-4.2

Requerir que nuevos desarrollos instalen bordillos con marcados para desvíos de autobuses, refugios de autobuses y otras mejoras públicas relacionadas con el tránsito, según corresponda.

2-4.3

Desarrollar lotes de estacionamiento y estacionamiento en lugares apropiados para apoyar el transporte público y el uso compartido de automóviles.

2-4.4

Desarrollar una o más estaciones de transferencia para enfocar los servicios de tránsito dentro del área del Plan.

2-4.5

Alentar a la Autoridad de Transporte del Condado de Fresno y al Consejo de Gobiernos del Condado de Fresno a considerar la posibilidad de construir un sistema de transporte público en los corredores de la Autopista 180 y 168.

2-4.6

Continuar con la implementación de una mayor frecuencia del servicio de autobuses a lo largo de las calles arteriales con fondos de la Medida C, fondos estatales de transporte y tarifas de impacto local de nuevos desarrollos.

2-4 Desarrollar un sistema de calles y políticas de uso del suelo que apoyen el transporte público, reduciendo así la congestión del tráfico y mejorando la calidad del aire.

2-4.1

☑ MT-8-a, MT-8-b, MT-8-c, MT-8-d

2-4.2

☑ MT-2, MT-8-c, MT-8-d

2-4.3

☑ MT-8-d

2-4.5

☑ MT-8-e

2-4.6

☑ MT-8-b

Capítulo 4 – Instalaciones y servicios públicos

4-1 Asegurar la provisión de tratamiento de aguas residuales y eliminación adecuados mediante la utilización de plantas de tratamiento de aguas residuales regional de la Ciudad de Fresno de todo el desarrollo existente y nuevos en el área del Plan de la Comunidad Roosevelt.

4-1.1

☑ PU-4-a

4-1.2

☑ PU-4-a, PU-4-b, PU-4-c, PU-4-d

4-1.3

☑ PU-4-e

4-1.4

☑ PU-6-a

4-1.5

☑ PU-5-a, PU-5-b

4-2 Asegurar la provisión de una línea principal de alcantarillado adecuada y capacidades principales de recolección para atender el desarrollo urbano existente y planificado dentro del área del Plan de la Comunidad Roosevelt.

4-2.4

☑ PU-4-d

4-2.5

☑ PU-6-b

4-1.1

Proporcionar mayor capacidad de la planta de tratamiento de aguas residuales de manera oportuna para facilitar el desarrollo urbano planificado dentro del área del Plan de la Comunidad Roosevelt.

4-1.2

Implementar medidas operacionales y de administración rentables y beneficiosas para el medio ambiente para maximizar la eficiencia de las instalaciones regionales de tratamiento de aguas residuales (como programas de pretratamiento industrial monitoreados, modelos computarizados de flujo, medidas de reducción de flujo máximo y medidas de conservación de agua para reducir la generación de aguas residuales).

4-1.3

Monitorear los flujos de la planta de tratamiento de aguas residuales en la medida de lo posible, y considerar los impactos del tratamiento de alcantarillado de los cambios en el plan de uso del suelo al evaluar las propuestas de enmienda del plan.

4-1.4

Requerir los hallazgos de ‘capacidad para servir’ antes de la aprobación de los permisos especiales, subdivisiones y mapas de parcelas de rezonificación.

4-1.5

Oponerse al uso de sistemas sépticos, plantas de tratamiento de ‘paquetes’ (excepto para pretratamiento industrial) u otros sistemas no regionales de tratamiento y eliminación de aguas residuales dentro del área del Plan de la Comunidad Roosevelt y su área de influencia de aguas subterráneas, si estas modalidades de tratamiento de aguas residuales dan como resultado descargas que podrían resultar en la degradación de las aguas subterráneas.

4-2.4

Continuar con la implementación, si es factible, de un sistema de monitoreo de flujo de aguas residuales y un programa de modelado de flujo computarizado para determinar la disponibilidad de las capacidades del sistema de recolección de aguas residuales para el desarrollo urbano planificado. Cuando esté disponible, esta información se considerará en la evaluación de las solicitudes de modificación del plan.

4-2.5

Requerir que el Departamento de Obras Públicas haga un descubrimiento del que se pueden proporcionar servicios adecuados de alcantarillado para servir a cada desarrollo propuesto antes de la aprobación de reclasificaciones, permisos especiales, mapas de zonas y mapas de parcelas.

4-4.1

Coordinar con el Distrito Metropolitano de Control de Inundaciones de Fresno para determinar la ubicación óptima para ubicar cuencas de estanqueidad.

4-4.2

Utilizar, cuando sea posible, los estanques de control de inundaciones del área metropolitana de Fresno para la recarga de aguas subterráneas.

4-4.3

Desarrollar cada instalación de cuenca de estanqueidad permanente, ubicada dentro o cerca de áreas residenciales, para maximizar el potencial para el uso recreativo compatible con las funciones de estanqueidad de aguas pluviales y de recarga de aguas subterráneas.

4-4.4

Fomentar la implementación de prácticas de administración de escorrentías urbanas por parte del Distrito Metropolitano de Control de Inundaciones de Fresno, como se identifica en el Informe del Proyecto del Programa Nacional de Escorrentías Urbanas, para asegurar que la calidad del agua subterránea no se vea afectada negativamente por las actividades de recarga y estancamiento de aguas pluviales.

4-4 Asegurar la provisión de instalaciones adecuadas de drenaje pluvial para proteger a los residentes y propiedades dentro del área del plan de las inundaciones causadas por la escorrentía de aguas pluviales.

4-4.1

☑ PU-4-d, NS-3-a

4-4.2

☑ NS-3-a, NS-3-c.
NS-3-d

4-4.3

☑ PU-7-e, NS-3-d

4-4.4

☑ NS-3-h

4-8 Proporcionar instalaciones y servicios adecuados para la recolección, transferencia, reciclaje y eliminación de desechos sólidos.

4-8.1

☑ D-5-a, D-5-b

4-8.2

☑ D-5-a, D-5-b

4-8.3

☑ RC-11-a, RC-11-b, RC-11-c

4-8.4

☑ LU-7-d

4-8.5

☑ RC-6-f

4-8.6

☑ D-5-a

4-8.1

Establecer programas de saneamiento comunitario para proporcionar servicios de limpieza de vecindarios y servicios de reducción de molestias en toda el área del plan, incluidas las áreas incorporadas y no incorporadas.

4-8.2

Continuar con la expansión del programa de limpieza del vecindario para brindar servicios a residencias de una o varias familias tres veces al año; y desarrollar e implementar programas adicionales según sea necesario.

4-8.3

Apoyar programas y nuevas técnicas de eliminación de residuos sólidos (como reciclaje, el abono y separación de residuos) para reducir el volumen y la toxicidad de los residuos sólidos que deben enviarse a las instalaciones de vertederos.

4-8.4

Establecer una estación pública de transferencia de desechos sólidos (que puede ser operada de forma privada) utilizando medidas de ubicación, desarrollo y operaciones para proteger la salud pública, la seguridad, el bienestar y los intereses estéticos.

4-8.5

Prohibir instalaciones de eliminación de residuos público o privado adicionales y estaciones de transferencia que generarían una cantidad excesiva de transporte y el procesamiento perjudicial a la salud, seguridad, bienestar y el bienestar estético del área.

4-8.6

Continuar con la implementación de medidas para eliminar el vertido ilegal de neumáticos (que es un problema obvio y significativo dentro del área del Plan de Roosevelt).

Capítulo 5 – Preocupaciones Ambientales

5-1.1

Determinar la ubicación óptima de las cuencas de recarga de agua para maximizar la capacidad de recarga de agua y desarrollar un sistema de recargas en cooperación con el Distrito Metropolitano de Control de Inundaciones de Fresno, el Distrito de Riego de Fresno y la División de Agua de la Ciudad.

5-1.2

Utilizar toda el agua superficial disponible para fines de recarga de aguas subterráneas (particularmente en años de alta precipitación) para equilibrar el rendimiento sostenible a largo plazo del acuífero de agua subterránea con la demanda de consumo proyectado.

5-1.3

Trabajar para resolver el problema de las deficiencias de los recursos de agua subterránea en las partes orientales del área de planificación.

5-1.4

Proteger los recursos hídricos subterráneos del área de planificación contra una mayor degradación de la calidad. Prohibir el desarrollo urbano en áreas no atendidas por el sistema sanitario regional de alcantarillado.

5-1.5

Proporcionar recursos hídricos sustitutos o suplementarios a áreas ya afectadas por la degradación de la calidad del agua subterránea.

5-1.6

Lograr un equilibrio continuo entre las demandas en competencia por el uso de los recursos hídricos.

5-1.7

Considerar cada propuesta para el uso de los recursos hídricos dentro del contexto de las necesidades y prioridades totales del área de planificación (es decir, la necesidad de transportar agua, la necesidad de recarga de aguas subterráneas, los requisitos de control de inundaciones, las necesidades recreativas y la conservación del hábitat ribereño).

5-1.8

Mantener programas efectivos de planificación cooperativa para administrar los recursos hídricos dentro del área de planificación.

5-1.9

Perseguir la adopción de un programa regional de administración del agua para utilizar los recursos superficiales y subterráneos de una manera que asegure un suministro sostenible a largo plazo de agua potable y coordinar los esfuerzos para conservar los suministros superficiales y subterráneos, tanto locales como importados.

5-1.10

Continuar con la búsqueda de un estudio de agua cooperativo de varias agencias (Ciudad de Clovis / Condado de Fresno / Ciudad de Fresno / FMFCD / FID) para identificar las características y la capacidad de los acuíferos, y esforzarse por desarrollar las mejores herramientas de manejo posibles (incluida una capacidad

5-1 Administrar todas las fuentes de agua disponibles para el área de planificación para garantizar que el recurso de agua segura y sostenible permanezca disponible para adaptarse al desarrollo urbano planificado.

5-1.1

RC-6-a, RC-6-b

5-1.2

RC-6-e, RC-6-g, RC-6-i

5-1.3

RC-6-b

5-1.4

PU-8-f, RC-6-c, RC-6-e, RC-6-g

5-1.5

PU-8-b, RC-6-b

5-1.6

PU-8-a, PU-8-c

5-1.7

PU-8-a, PU-8-g

5-1.8

PU-8-a, PU-8-g

5-1.9

RC-6-a, RC-6-b, RC-6-g

5-1.10

RC-6-a

computarizada de agua subterránea y modelo de consumo), para proporcionar un programa regional de administración del agua que maximice los recursos hídricos y minimice el potencial de contaminación de las aguas subterráneas.

5-1.11

Determinar la factibilidad de continuar con el uso conjunto de aguas pluviales y de recarga de cuencas, canales y canales de agua para brindar características de espacio al aire libre a la comunidad, como lagos pequeños, canales de inundación ribereños y entornos de humedales.

5-2 Alcanzar y mantener los estándares de calidad del aire estatales y federales en cooperación con otras agencias.

5-2.1
 RC-4-a, RC-5-b

5-2.2
 RC-4-a

5-2.3
 RC-4-b, RC-4-c

5-2.6
 MT-8-a

 T-11.3

5-2.8
 RC-4-d

5-2.10
 RC-4-d

5-2.1

Apoyar y alentar programas y acciones locales, regionales, estatales y federales para mejorar la calidad del aire.

5-2.2

Continuar apoyando la unificación de los distritos de control de la contaminación del aire en la Cuenca Aérea del Valle de San Joaquín para lograr la máxima implementación de las leyes existentes y proporcionar la mejor tecnología disponible para mejorar la calidad del aire

5-2.3

Desarrollar e incorporar consideraciones de mantenimiento de la calidad del aire en la revisión de todas las propuestas de uso y desarrollo del suelo.

5-2.4

Proporcionar estrategias de uso del suelo a y procesos de implementación relacionados para facilitar la integración de usos del suelo compatibles dentro de desarrollos de uso mixto.

5-2.5

Integrar usos de suelo compatibles y concentrar el desarrollo a lo largo de las calles principales y cerca de las principales áreas de empleo para reducir las millas recorridas de vehículos.

5-2.6

Desarrollar los medios para obtener o utilizar el terreno para los desvíos de autobuses y áreas de estacionamiento en el lugar, con instalaciones para empleados y pasajeros.

5-2.7

Apoyar y fomentar la construcción y mejora prioritarias de la Autopista 180 a la Avenida Clovis según lo establecido en la Ley de Mejora del Transporte del Condado de Fresno y la política 2-1.5 de este Plan.

5-2.8

Apoyar y alentar la implementación por parte de los empleadores de horarios laborales escalonados e incentivos para que los empleados utilicen vehículos compartidos, transporte público y otras medidas para reducir el uso vehicular y la congestión.

5-2.9

Continuar implementando medidas aprobadas por la Ciudad en su Programa de Política de Calidad del Aire de 1990.

5-2.10

Apoyar los esfuerzos para hacer cumplir los requisitos de registro de vehículos y el cumplimiento de los estándares de emisión de vehículos, y la eliminación de vehículos más antiguos por usos industriales como una estrategia de reducción o compensación de la contaminación del aire.

5-3.1

Identificar las áreas de la comunidad expuestas a niveles de ruido exterior existentes o proyectados que excedan Ldn/CNEL 60 dB como áreas impactadas por el ruido.

5-3.2

Prohibir el desarrollo de nuevos usos residenciales u otros usos sensibles al ruido en áreas impactadas por el ruido, a menos que se incorporen medidas de mitigación efectivas en el diseño del proyecto para reducir los niveles de ruido en áreas de actividad al aire libre a 60 dB o menos de LDN y niveles de ruido interior a 45 dB de LDN o menos en habitaciones sensibles al ruido.

5-3.4

Incorporar medidas de mitigación efectivas para minimizar los impactos de ruido adversos en los usos del suelo circundante sensibles al ruido a través de técnicas de diseño como:

- a. El uso de barreras tales como paredes, bermas u otros edificios puede reducir la exposición al ruido cuando se coloca entre la fuente de ruido y el receptor.
- b. Diseño del sitio: los edificios se pueden colocar en el sitio del proyecto para proteger otras estructuras o áreas, para eliminarlos de las áreas afectadas por el ruido y para evitar un aumento en el nivel de ruido causado por la reflexión del sonido.
- c. Diseño de la unidad: se puede lograr un ambiente de ruido interior aceptable colocando las partes sensibles a los ruidos de una vivienda en el lado de la unidad más alejado de la fuente de ruido.
- d. Diseño del edificio: la forma de las fachadas del edificio, así como la orientación del edificio, pueden influir en los niveles de ruido reflejado que afectan a los edificios adyacentes.
- e. La reducción de ruido mediante la construcción de fachadas: Cuando los niveles de ruido en el interior son de interés en un medio ambiente ruidoso, la reducción de ruido se puede obtener a través del diseño acústico de fachadas de edificios.
- f. Uso de la vegetación: aunque la vegetación no es un método práctico de control del ruido, a menos que grandes extensiones de follaje denso formen parte del paisaje existente, se puede utilizar para ‘suavizar’ acústicamente el suelo intermedio entre una fuente de ruido y un receptor, lo que aumenta la absorción de sonidos al suelo y así aumentan la atenuación del sonido con la distancia.

5-3 Minimizar el impacto del ruido en las personas a través de la implementación de técnicas de reducción y supresión de ruido, y políticas apropiadas de uso del suelo .

5-3.1
 NS-1-f, NS-1-i, NS-1-k

5-3.2
 NS-1-a, NS-1-b, NS-1-c, NS-1-f, NS-1-h

5-3.4
 NS-1-g

- g. Materiales que absorben el sonido: los materiales absorbentes, como la fibra de vidrio, la espuma, la tela y los paneles o paneles acústicos se utilizan para reducir la reflexión o la reverberación en espacios cerrados. Debido a que dichos materiales se dañan fácilmente con la luz solar y la humedad, su aplicación como herramienta de control de ruido en el exterior se limita a casos especiales en los que el control del ruido reflejado es crítico.
- h. Inclusión de técnicas de atenuación de ruido en el diseño de todas las nuevas calles arteriales.
- i. Evitar el uso de equipos mecánicos al aire libre (y otros productos de consumo) que generan niveles de ruido por encima de los estándares de nivel de ruido exterior de la Ciudad.

5-4 Proteger a los residentes actuales y futuros y las mejoras de propiedades dentro del área del Plan de la Comunidad Roosevelt de los peligros relacionados con las inundaciones.

5-4.2
 NS-3-g

5-4.1

Apoyar la finalización del Proyecto de control de inundaciones de Redbank-Fancher Creek y el mantenimiento continuo de las instalaciones de retención y transporte de agua de inundación.

5-4.2

Diseñar nuevos desarrollos para brindar protección contra los posibles impactos de las inundaciones durante un evento de inundación de ‘100 años.’

5-5 Fomentar el desarrollo que, por su ubicación y diseño, reduce la necesidad de recursos energéticos no renovables.

5-5.3
 RC-8-c

5-5.1

Promover el desarrollo en áreas servidas por transporte público y otros servicios existentes. Se debe alentar a las densidades residenciales más altas a ubicarse en áreas atendidas por rutas de tránsito público principales y cerca de los principales centros de empleo.

5-5.2

Se debe alentar a las instalaciones públicas a ubicarse en áreas de fácil acceso en transporte público.

5-5.3

La eficiencia energética de los nuevos desarrollos debe considerarse cuando se toman decisiones de revisión de uso y desarrollo del suelo. Técnicas de diseño de la Ciudad incluyen disposiciones para el acceso solar, para la ubicación de estructuras para maximizar la calefacción y refrigeración natural, jardinería para ayudar a la refrigeración pasiva, la protección de los vientos dominantes, y el acceso solar máxima durante todo el año.

5-5.4

Alentar a los propietarios y residentes de desarrollos existentes a implementar programas para usar la energía de manera más eficiente y explorar fuentes de energía alternativas.

Plan Específico del Triángulo Industrial de la Avenida North

1973

INTRODUCCIÓN

El Plan Específico del Triángulo Industrial de la Avenida North se desarrolló bajo la dirección del Concejo Municipal para lograr varios objetivos. Lo más importante fue programar un curso de acción mediante el cual la Ciudad de Fresno y las fuerzas de la industria privada, trabajando conjuntamente, podrían desarrollar un extenso distrito industrial pesado con acceso ferroviario dentro de la ciudad y podrían evitar o minimizar los problemas inherentes al cambio de un área de 930 acres dedicada principalmente a la agricultura a un distrito industrial que funcione sin problemas. Al coordinar los esfuerzos de la Ciudad y del sector privado, los problemas de drenaje, suministro de agua, alcantarillado, ampliación y mejora de las calles, y la extensión del servicio ferroviario y otras instalaciones podrían resolverse de manera más eficiente. El Triángulo Industrial beneficiará a la industria privada al ofrecer una oportunidad de inversión en una subdivisión industrial desarrollada de acuerdo con un plan integral, que brinda sitios con servicios completos para una comunidad de industria compatibles. El acceso activo y eficiente de ferroviarios y de camiones, el mercado laboral disponible y un entorno físico atractivo son bienes adicionales.

La Ciudad se beneficiaría de la utilización efectiva de sus recursos, lo que daría como resultado un mejoramiento de la base tributaria, una economía de escala en la prestación de servicios y la ampliación de oportunidades de empleo dentro de un diseño ordenado y viable para el crecimiento urbano. La conversión del Triángulo Industrial de la Avenida North a un distrito industrial ocurrirá como una serie de eventos interrelacionados. La primera es la anexión de una parte importante del distrito a la Ciudad para permitir el gasto de fondos de mejoras de capital para la extensión de los servicios de la ciudad al distrito. Actualmente, a través de una serie de tres anexiones, 592 acres adicionales han sido o están en proceso de ser incorporado a la ciudad. Esto colocará a casi toda el área al norte de la Avenida North dentro de la ciudad. Los 300 acres restantes al sur de esta calle se mantendrán en reserva para futuras ampliaciones según lo exija la demanda. Sin embargo, a través de este plan Específico, los métodos de extender los servicios de la ciudad a futuros desarrollos industriales en esa área habrán sido pre-planeados. La extensión de los servicios dentro del Triángulo Industrial de la Avenida North se realizará en tres fases básicas. Fase I logrará la extensión básica de servicio de agua y alcantarillado dentro de los límites de la ciudad. Este trabajo será realizado por la ciudad. Además, en conformidad con su política general de anexión, se instalarán farolas y hidrantes. Trabajando cooperativamente con el Distrito Metropolitano de Control de Inundaciones de Fresno, la Ciudad ayudará en la provisión de instalaciones permanentes de control de inundación. También se realizarán otros proyectos para los cuales la Ciudad puede asumir responsabilidad financiera. Se contempla que la mayoría de los proyectos de la Fase I se iniciarán o completarán en el año fiscal 1973-74.

La mayoría del trabajo que se realizará en la Fase II generalmente será responsabilidad del desarrollador privado. Esto se ocupará de la ampliación de calles, subdivisiones y otros desarrollos privados. Aquí nuevamente, la Ciudad puede ayudar al sector de la industria privada mediante el establecimiento de distritos de evaluación o extensiones menores de servicios públicos. Durante esta fase, se logrará cierta reconstrucción de la calle, la instalación de señales de tránsito y la provisión de una nueva protección según lo exija la demanda. La Fase III se ocupará del área al sur de la Avenida North, que consiste principalmente en la planificación de la instalación de las instalaciones necesarias en el momento en que se anexa y / o se desarrolla el área. Con el fin de establecer disposiciones de uso uniforme y estándares de desarrollo de propiedades en todo el Triángulo Industrial de la Avenida North, todas las propiedades dentro de la Ciudad que actualmente no están zonificadas para la actividad industrial pesada serán reclasificadas a M-3, distrito industrial pesado. Las solicitudes de cambio de zonificación necesarias para esto serán iniciadas por la Ciudad de Fresno sin costo para el propietario. Aquellas propiedades que ahora están en la parte no incorporada del distrito que será zonificada de forma similar M-3 en el momento de la anexión a la ciudad para mantener la integridad industrial del distrito.

FONDO

Muchos factores llevaron al reconocimiento de la necesidad de un desarrollo conjunto público y privado del Triángulo Industrial de la Avenida North. El factor más importante fue que muchas empresas experimentaron dificultades para ubicar sus operaciones en la Ciudad de Fresno porque la ciudad tenía un inventario inadecuado de lotes industriales desarrollados o desarrollables a los que se podía brindar una gama completa de servicios públicos.

La participación en la creación de este distrito industrial pesado representa la primera aventura de la Ciudad para superar esta deficiencia de suelo industrial. El precedente para tal acción fue establecido por la Fundación de Sitios Industriales de Fresno, que era una empresa sin fines de lucro de la Cámara de Comercio. Su objetivo básico era organizar el desarrollo de áreas industriales de tal manera que un prospecto industrial pudiera mudarse a una propiedad determinada y comenzar la construcción inmediata de su planta. Los desarrolladores privados continuaron el desarrollo industrial en menor escala en áreas no incorporadas. Si bien este desarrollo proporcionó sitios industriales razonablemente buenos, hubo una deficiencia general en cuanto a la disponibilidad de paquetes de mayor tamaño, transporte integrado y una amplia gama de servicios públicos. Parte de este desarrollo inicial se basó en un aplazamiento de mejoras y / o una relajación de los estándares, lo que ahora resulta en algunos problemas que necesitan corrección.

Durante 1970, se hizo evidente que la Ciudad de Fresno tendría que participar en la creación de un distrito industrial pesado adicional si la actual tasa de crecimiento industrial continuaba. Se iniciaron conversaciones preliminares con el ferrocarril de Santa Fe con respecto a la anexión de sus tierras a la ciudad. Desde ese contacto inicial, se han procesado todas las anexiones necesarias y se ha iniciado un esfuerzo de cooperación mutua para la planificación y el desarrollo de este distrito. Este esfuerzo de planificación

incluye la asistencia de la Cámara de Comercio, la Corporación de Desarrollo de Fresno, el Distrito Metropolitano de Control de Inundaciones de Fresno, el Ferrocarril de Santa Fe y otros propietarios individuales.

Sobre esta base, el Plan Específico del Triángulo Industrial de la Avenida North representa una declaración formal de los pasos y procedimientos que la Ciudad de Fresno y la industria privada emprenderán para lograr la implementación completa de este programa conjunto.

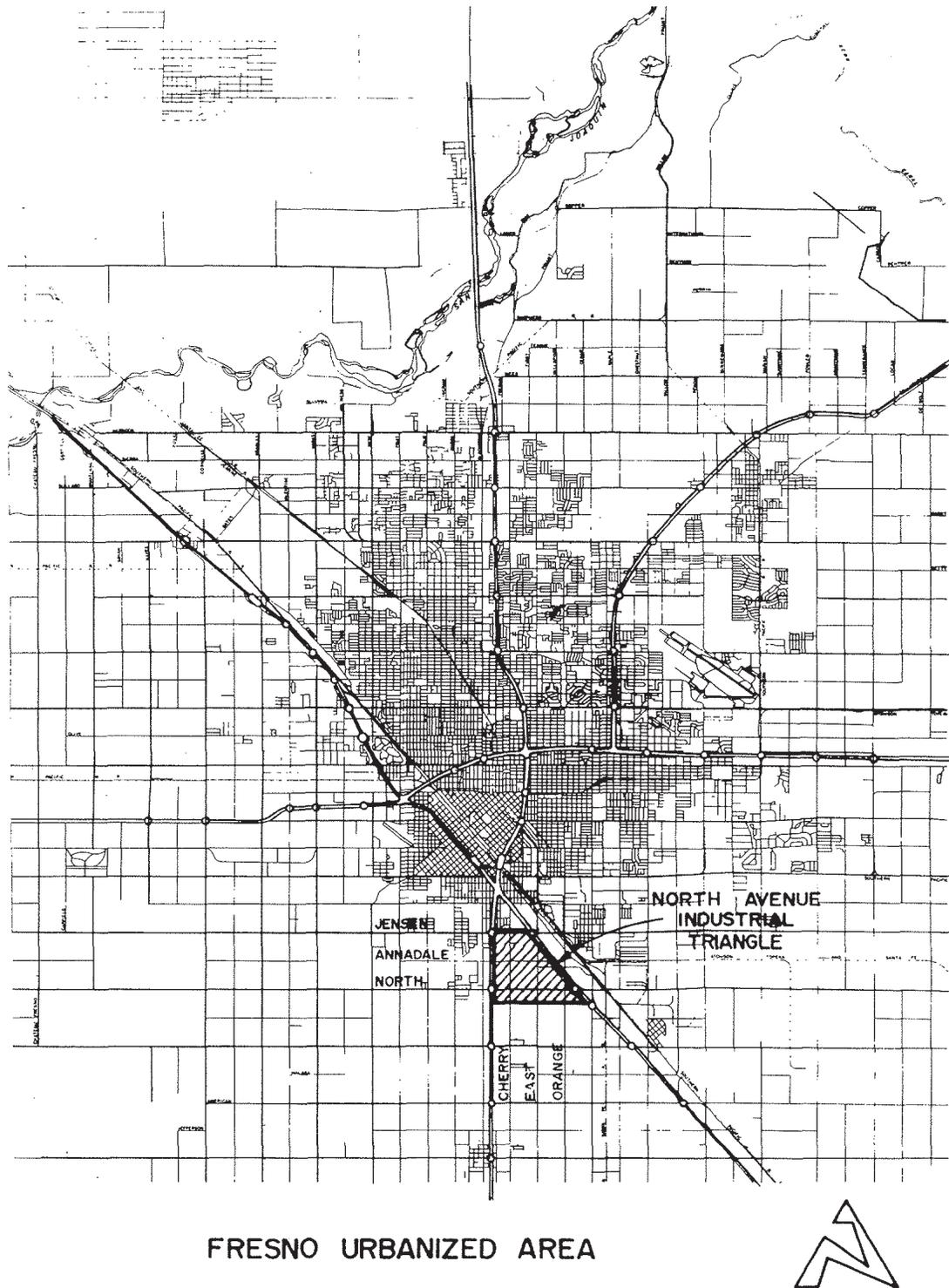


Figura 1: Ubicación

EL ÁREA DE PLANIFICACIÓN

El Triángulo Industrial de la Avenida North se encuentra en una ubicación ventajosa en la zona sur de Fresno, aproximadamente a 2-1/2 millas del centro de la Ciudad de Fresno. Está muy cerca de la concentración de la industria pesada del área metropolitana de Fresno. Está en un área designada para el desarrollo industrial pesado bajo el Plan General del Área Metropolitana de Fresno-Clovis. Se encuentra en la convergencia del servicio de transporte, está adyacente a la Autopista 99 y la Autopista 41 programada. Recibe el servicio ferroviario directo e indirecto de los ferrocarriles intercontinentales, y está interconectado con los mercados locales y regionales por autopistas y calles arteriales.

El distrito está cerca de un amplio grupo de trabajo. Los valores del suelo son razonablemente bajos, especialmente cuando se considera que se proporciona básicamente toda la gama de utilidades públicas y servicios públicos en forma de agua, alcantarillados, gas y electricidad. La expansión de estos servicios a todas las propiedades dentro del distrito se puede realizar sin dificultad indebida y, para ayudar a asegurar la viabilidad industrial del distrito, es el compromiso de la Ciudad ayudar a la extensión de estos servicios básicos, en particular el alcantarillado y el agua.

USO DEL SUELO

Debido a que el Triángulo Industrial de la Avenida North se encuentra en la etapa inicial de su crecimiento industrial, la característica predominante de uso del suelo de la zona sigue siendo la producción agrícola. Esto es particularmente cierto en el área de la reserva industrial al sur de la Avenida North, donde se encuentran las explotaciones más grandes. En la parte norte del distrito, se está experimentando una tendencia a que se abandone alguna producción agrícola en favor de las propiedades vacantes, lo que indica que la conversión a corto plazo al uso industrial sería factible.

El desarrollo industrial se concentra actualmente en la sección norte del distrito, principalmente entre las Avenidas Annadale y Jensen. La concentración de nuevas construcciones se está produciendo en el lado este de la Avenida Este, entre esta calle y la Autopista 99. Recientemente comenzó la subdivisión industrial, que generalmente brinda lotes de menor tamaño para los usuarios que no necesitan el servicio de trenes. Esto ha ocurrido adyacente a las Avenidas Este y Cherry.

El desarrollo residencial dentro del distrito sigue el patrón rural, y generalmente está compuesto por grupos de pequeñas parcelas ubicadas en franjas aisladas a lo largo de las calles principales. La calidad general de la vivienda es generalmente deficiente, con la excepción de las unidades recientemente trasladadas como un subproducto de la construcción de autopistas. La adición de estas unidades reubicadas al inventario de viviendas del distrito se realiza principalmente a lo largo de la Avenida Cherry en el área que se mantiene en reserva para futuras expansiones industriales.

El desarrollo residencial en un distrito industrial representa algunos problemas para el desarrollo industrial. Los dos usos no son compatibles entre sí, y las parcelas residenciales son generalmente demasiado pequeñas

para ser utilizadas eficazmente por la industria pesada. A medida que el distrito se desarrolle para usos industriales, se espera que los usos residenciales se eliminen gradualmente a través de la interacción de las demandas del mercado, y que los sitios de construcción residencial del distrito se vuelvan a ensamblar en parcelas industriales utilizables.

ZONIFICACIÓN

El área del Triángulo Industrial de la Avenida North está dividida en zonas, ya sea M-1, distrito de manufactura ligera, o M-3, distrito industrial pesado, excepto por un área pequeña de RA, distrito residencial unifamiliar, en el lado norte de la Avenida North al oeste de la Avenida Cherry. La zonificación en el área de la reserva industrial se divide de manera relativamente equitativa entre R-A y AE-5, distrito agrícola de cinco acres, con la excepción de dos parcelas M-3 adyacentes al canal norte central.

En última instancia, y en conformidad con el Plan General y el Plan Específico del Triángulo Industrial de la Avenida North todos los 930 acres del distrito serán reclasificados a M-3 para asegurar que todas las propiedades tengan la más amplia gama de áreas industriales. Posibles usos y que los estándares de desarrollo inmobiliario serán uniformes.

Esto no corregirá la incompatibilidad residencial-industrial mencionada anteriormente. Sin embargo, dentro de la porción de la ciudad del distrito, el desarrollo residencial se convertirá en un uso no conforme, que legalmente se puede continuar y mantener, pero no se puede ampliar.

Esto colocará un techo en el nivel de los conflictos industriales y residenciales, lo que ayudará a mantener y proteger el entorno industrial del distrito. También debería ayudar a acelerar la eliminación de unidades residenciales a través del proceso de demanda del mercado.

Esta condición no se aplicará a la parte R-A del área de reserva, que permanecerá temporalmente bajo la jurisdicción del Condado de Fresno. Aquí, el desarrollo residencial puede continuar. Si se ampliará mucho más allá de su nivel actual, particularmente a lo largo de la Avenida Cherry, podría ocurrir una situación en la que una distribución más amplia de unidades residenciales podría impedir la creación de un desarrollo industrial viable en esa área.

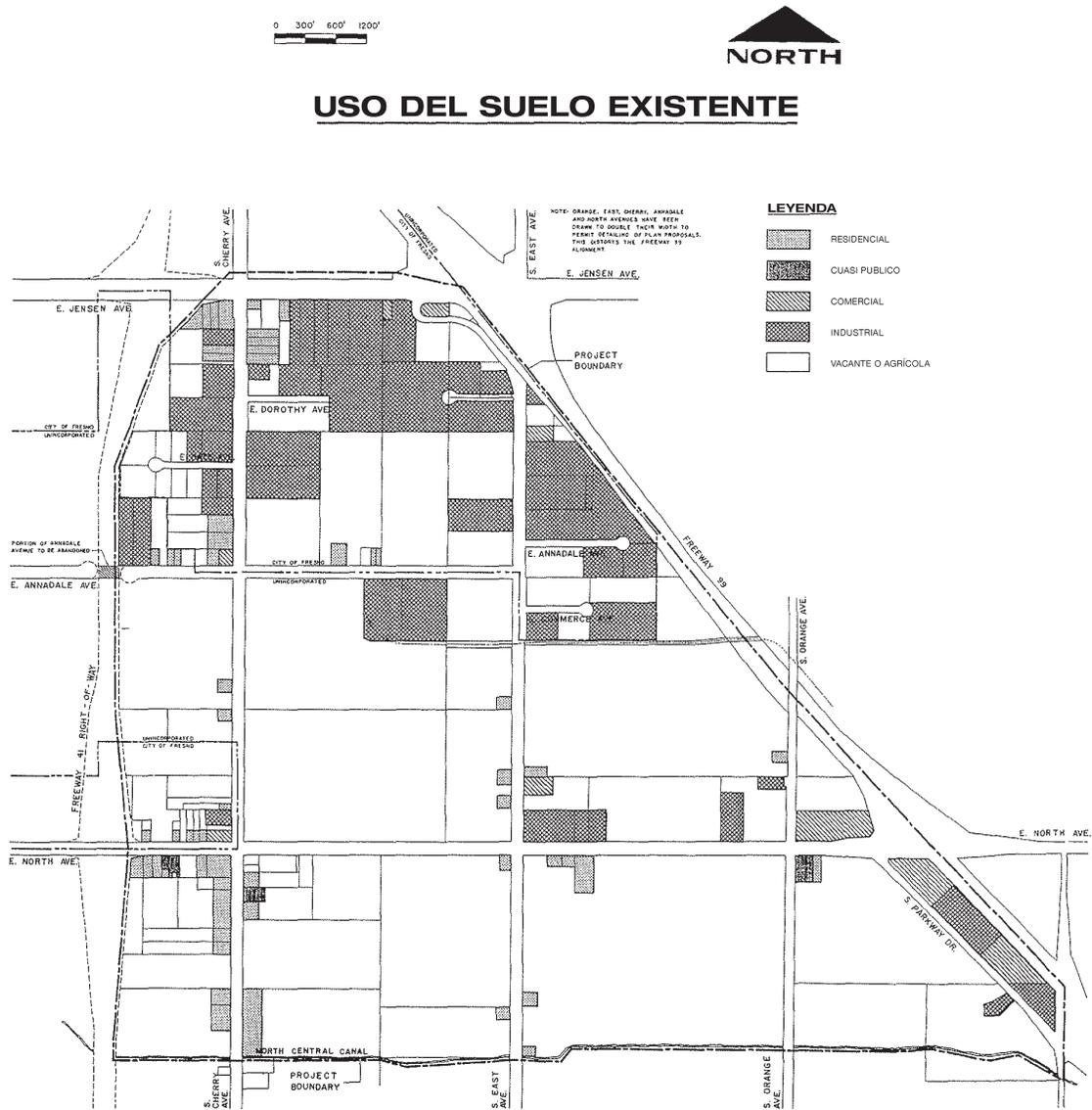


Figura 2: Uso del Suelo Existente

CIRCULACIÓN

Con la finalización del sistema de circulación diseñado para esta zona, el Triángulo Industrial de la Avenida North tendrá la combinación más extensa de autopistas, calles arteriales y calles de colección de cualquier distrito industrial en el área metropolitana de Fresno. Como resultado, también tendrá el sistema de calles industriales más eficiente en el área de Fresno.

Dos autopistas brindarán acceso regional al Triángulo Industrial de la Avenida North. Estas son las Autopistas 99 y Autopista 41, que están programadas para su construcción en algún momento después de 1977. El sistema de autopistas proporcionará un importante beneficio secundario, ya que este será el único distrito industrial, que disfrutará de una separación o aislamiento casi completo de los dispositivos incompatibles adyacentes. Áreas de uso del suelo por el efecto amortiguador.

Dos calles arteriales atraviesan el Triángulo Industrial de la Avenida North que proporciona acceso al sistema de autopistas y acceso.

Al equilibrio del área metropolitana, la Avenida Jensen está completamente desarrollada, con la excepción de sus islas medianas.

La Avenida North es una calle de dos carriles bien pavimentada, que se ensancha parcialmente en el área de su intercambio con la Autopista 99. En última instancia, se ampliará completamente a una calle dividida de cuatro carriles con islas medianas apropiadas dentro de un derecho de paso de 106 pies. Esto es provisto por la Línea del Plan Oficial # 62 adoptada conjuntamente por la Ciudad y el Condado de Fresno. Los movimientos del tractor-remolque no deben ser un problema en esta calle si las fachadas de propiedades son lo suficientemente grandes y los controles de acceso están diseñados correctamente. Una posible excepción a esto puede ser el uso residencial en lotes pequeños entre la Avenida Cherry y la Autopista 41. Si estas parcelas más pequeñas no se pueden agregar en lotes industriales más grandes al finalizar el uso residencial, es posible que no se pueda diseñar un acceso adecuado para esa área.

Tres calles colectoras proporcionan los movimientos básicos de norte a sur en el distrito. La Avenida Orange es una carretera estrecha de dos carriles con pavimento en condiciones moderadas. El Plan de Línea Oficial # 72 contempla la ampliación de esta calle. Será necesario analizar los futuros movimientos esperados de camiones en esta calle para determinar la validez del derecho de paso de 84 pies. Si eso fuera excesivo, se diseñará de nuevo la línea del plan oficial. La Avenida Este y la Avenida Cherry son calles de dos carriles que tienen pavimento en buenas condiciones. Estas calles están experimentando actualmente un ensanchamiento gradual a medida que se desarrollan las propiedades de los pilares individuales. Estas calles finalmente tendrán caminos de cuatro carriles sin dividir dentro de los 84 pies de los derechos de paso.

Todas las demás calles, excepto el callejón sin salida privado hacia el oeste desde la Avenida East la alineación de la Avenida Dorothy, serán calles locales con 48 pies de pavimentación dentro de un derecho de paso de 64 pies. La Avenida Annadale, que se encuentra en mal estado, será cortada por la Autopista 41.

Las calles de callejón sin salida recientemente instaladas se han desarrollado según los estándares industriales. Estos son Avenida Commerce, Avenida Annadale al este de la Avenida East y Avenida Date. La Avenida Dorothy es una calle incompleta, que debe terminarse en un callejón sin salida. Las futuras calles locales se desarrollarán como una opción de subdivisión.

Una vez completada la anexión, el sistema básico de alumbrado público será instalado por la Ciudad. Tras la subdivisión o el desarrollo de propiedades individuales, los desarrolladores instalarán el resto del sistema. Como lo exigen las demandas de tráfico, las intersecciones principales recibirán señales de tráfico. Las aceras se han desarrollado sólo de manera espasmódica dentro del distrito. Los estándares de desarrollo actuales requieren aceras en las calles arteriales y colectoras. En vista del hecho de que no se esperan movimientos pesados de peatones dentro del distrito, se permitirá el ancho de acera mínimo en consonancia con las normas estatales.

UTILIDADES PUBLICAS

El Triángulo Industrial de la Avenida North está muy bien servido por una red básica de servicios públicos, particularmente en la parte norte del distrito. El servicio eléctrico primario es de 12,000 voltios, que se extiende a lo largo de todas las calles del distrito. La distribución de gas se produce en líneas de transmisión de 12 y 16 pulgadas en todo el distrito, y el servicio local se realiza mediante líneas de distribución de alta presión de dos y cuatro pulgadas.

SERVICIO DE AGUA

La distribución del servicio de agua dentro del distrito se basa en una red primaria de red eléctrica de 10 y 12 pulgadas y la distribución local en una red secundaria de líneas de ocho pulgadas. En la actualidad, solo se sirve la porción norte del distrito, y la distribución primaria se ha extendido a la Avenida Cherry hasta la Avenida Date, y en la Avenida East hasta la Avenida Commerce. Las subdivisiones recientemente desarrolladas han sido provistas de agua. La red eléctrica existente se ampliará a la Avenida North, donde se interconectan con el servicio de agua existente fuera del distrito en la Avenida Elm.

Se contempla que se puedan requerir hasta cuatro estaciones de bombeo en el área si las industrias que consumen mucha agua se ubican en el distrito. Es prematuro que especifique el número exacto de estaciones de bombeo que deben instalarse, pero no importa cuál sea la demanda final de agua, se puede disponer progresivamente de un volumen adecuado de agua para todos los propósitos.

SERVICIOS DE ALCANTARILLADO

El Triángulo Industrial de la Avenida está bien provisto de servicio de alcantarillado y la mayoría de las instalaciones industriales están adyacentes o conectadas a líneas de alcantarillado existentes. El área está atravesada por líneas troncales que sirven a otras partes del área metropolitana, con la Avenida Jensen con una línea de 48 pulgadas, Avenida North con una línea de 60 pulgadas y la Avenida Cherry con una línea de 36 pulgadas. Las líneas de alcantarillado en todas las calles norte-sur son capaces de brindar un servicio inmediato a las propiedades colindantes.

Para el área al norte de la Avenida North, sólo se deberán instalar tres líneas de alcantarillado para dar servicio a todas las fachadas de la calle. Estas serán líneas de ocho o diez pulgadas en las Avenidas Dorothy, Annadale y North. El área de la reserva industrial al sur de la Avenida North será finalmente arrastrada por líneas de tamaño apropiado como requiere el desarrollo. Para acomodar ciertos desarrollos especiales, se puede prever que las líneas de alcantarillado mantenidas públicamente deberán colocarse dentro de las servidumbres. Esto será permisible, pero requerirá la instalación de tubería de hierro fundido en lugar de la arcilla vitrificada convencional o las tuberías de transita normalmente permitidas.

CONTROL DE INUNDACIONES

El Triángulo Industrial de la Avenida North no ha alcanzado el nivel de desarrollo suficiente para causar graves problemas de drenaje. La topografía está casi plana ligeramente cuesta abajo y con la elevación general cayendo unos cinco pies por milla. Se necesitará una cantidad moderada de relleno de tierra en algunas áreas, y se necesitará un programa de control de inundación a medida que se modifiquen las características de drenaje a través de la construcción de edificios y la pavimentación de las instalaciones de estacionamiento.

El área abarca partes de tres distritos de drenaje. El área al oeste de la Avenida Cherry está en el Distrito KK. Las aguas pluviales serán controladas por la superficie, con una recolección máxima en la Avenida Annadale para su entrega a una cuenca de drenaje al oeste de la Autopista 41. La división de drenaje al este de la Avenida Cherry es Ward Ditch, que separa el Distrito LL al norte del Distrito AW en el sur. El Distrito LL será atendido por una cuenca de drenaje ubicada al norte de la Avenida Annadale, mientras que el Distrito AW será atendido por dos cuencas más pequeñas al sur de la Avenida North.

El control de inundaciones será administrado por el Distrito Metropolitano de Control de Inundaciones de Fresno. La Ciudad de Fresno participará en la instalación de la cuenca de drenaje del Distrito LL, la instalación inicial que se instalará en el Triángulo Industrial de la Avenida North. Sin embargo, como medida provisional, es posible que el control de inundaciones tenga que manejarse temporalmente para cada lote desarrollado hasta que las cuencas de drenaje propuestas se pongan en funcionamiento. Se reconoce que el desarrollo de instalaciones de drenaje temporales en el sitio por parte del desarrollador representa un doble pago por el servicio de control de oleaje, una condición que la Ciudad y el distrito de control de inundaciones están intentando prevenir.

Mientras que el distrito de control de inundaciones y la Ciudad comenzarán la fase inicial. La fase del sistema de drenaje detallado en el Elemento de Control de Inundación, el desarrollo de un sistema completo de drenaje se financiará mediante las tarifas de drenaje pagadas por los desarrolladores en el momento en que se expiden los permisos de construcción, lo que permite la instalación de instalaciones a medida que se produce el desarrollo industrial.

SERVICIOS DE PROTECCIÓN

Dos niveles de servicios de protección, protección policial y extinción de incendios se proporcionan en el Triángulo Industrial de la Avenida North. En el área no incorporada, la protección policial está a cargo de la Oficina del Alguacil, y el Departamento de Bomberos de MidValley proporciona la extinción de incendios. Dentro de la parte del área de la Ciudad, estos servicios son proporcionados por el Departamento de Policía de la Ciudad y el Departamento de Bomberos.

Las propiedades dentro de la Ciudad reciben una gama completa de servicios de policía, incluida la patrulla móvil regular. Este nivel más alto de servicio de protección se proporcionará de inmediato a propiedades adicionales dentro del distrito al completar su anexión a la Ciudad.

Tras la anexión, el nivel urbano de los servicios de protección contra incendios de la ciudad se sustituirá por el servicio de bomberos rural que actualmente se proporciona para áreas no incorporadas. En la mayoría de los casos, especialmente cuando se proporcionan hidrantes de agua y de incendios de la ciudad, la calificación de seguro rural Clase 8 puede reducirse a la calificación de seguro Clase 2 de la ciudad. Una excepción a esto sería para exposiciones a incendios ubicadas a más de 300 pies de una boca de incendio de la Ciudad, o más de 300 pies de la línea de la propiedad. En estos casos, se produciría una calificación de seguro de Clase 9. En el caso del desarrollo industrial de las parcelas más profundas, se puede obtener una calificación de seguro de Clase 2 mediante la extensión privada de las líneas de agua en el sitio y la provisión de hidrantes adecuados. Para ayudar a la industria a lograr primas de seguro aún más bajas, el Triángulo Industrial de la Avenida North podría ser designado como un distrito rociado en el que todas las exposiciones a incendios serían protegidas por sistemas de rociadores instalados a través de fondos conjuntos públicos y privados.

Con respecto a la disponibilidad de hidrantes dentro de los 300 pies de la propiedad a ser servida, ya que se extienden las tuberías de agua, se instalarán elevadores contra incendios a intervalos apropiados para permitir la instalación del hidrante mientras se construyen nuevas instalaciones industriales.

En la actualidad, la supresión de incendios en la ciudad ocurrirá desde la estación ubicada en las Avenidas Church y Holly. Para mejorar las capacidades de protección contra incendios tanto en el Triángulo Industrial Avenida como en West Fresno, la estación de la Avenida Church se reubicará de sitio en la Avenida Cherry al sur de la Avenida Jensen.

SERVICIO DE FERROCARRIL

La parte media del Triángulo Industrial de la Avenida North recibe el servicio ferroviario a través de una vía de ferrocarril de Santa Fe. Potencialmente, más de la mitad de las tierras sin desarrollar en el distrito serán capaces de recibir este servicio. Para lograr esto, la pista principal tendría que extenderse en un bucle que cruza la Avenida North y dejar el distrito en su esquina sureste para interconectarse con la línea principal al este de la Avenida Cedar. En la actualidad, solo hay un cruce de grado en la Avenida East. Para lograr un nivel completo de servicio ferroviario en el distrito, será necesario desarrollar cruces de grado adicionales en las Avenidas Cherry, North, East y Orange dentro del distrito, y la Avenida Cedar fuera del distrito.

La extensión de la pista principal con protección completa, incluidas las luces de la calle y las puertas, será responsabilidad exclusiva del Ferrocarril de Santa Fe debido a los aspectos de propiedad privada del desarrollo. Sin embargo, dado que el servicio ferroviario es un requisito previo primordial para el éxito de un distrito industrial pesado, la Ciudad de Fresno ayudará siempre que sea posible en esta extensión.

IRRIGACIÓN

El agua de riego para la producción agrícola es proporcionada por dos instalaciones: el Canal Central Norte y Ditch Ward. El Canal Central Norte distribuye el agua en toda la zona y tendrá que permanecer como una instalación permanente. Ditch Ward debe considerarse una instalación de corta duración que debe eliminarse o reemplazarse. Esto constituye un problema importante dentro del distrito. Un objetivo básico de establecer un distrito industrial sería la conversión de tierras agrícolas para usos industriales, pero mientras esto ocurre, se debe cumplir con el compromiso legal de continuar el servicio de agua de riego. La subdivisión o el desarrollo del terreno adyacente a Ditch Ward requerirán que la zanja sea canalizada. Esto es ilógico en el sentido de que se deberá desarrollar una alternativa costosa y permanente para servir por uso temporal. La situación con respecto a la zanja es que dos propiedades, que totalizan aproximadamente 60 acres, están ubicadas en el lado oeste de la Autopista 41, fuera del Triángulo Industrial de la Avenida North. El derecho a agua permanecerá vigente hasta que se construya la autopista. Dos propiedades entre la Avenida Cherry y la autopista utilizan agua, y una propiedad en el lado oeste de la Avenida East hace lo mismo. Estas propiedades tienen derecho a recibir agua hasta que el uso agrícola se abandone voluntariamente o hasta que se acuerde una solución alternativa. El logro de una solución requerirá la cooperación entre las partes públicas y privadas afectadas por este problema. Las alternativas potenciales van desde la adquisición directa de estas propiedades por parte de una agencia pública, la compra de una propiedad agrícola.

PROPUESTAS DE PLANES ESPECÍFICOS

OBJETIVO

La implementación de este Plan Específico ayudará a lograr el objetivo de causar la expansión industrial con la Ciudad de Fresno de conformidad con los objetivos y políticas del Plan General del Área Metropolitana de Fresno-Clovis (1958)¹ y con los del Plan de Política Provisional. En el contexto de que el Triángulo Industrial de la Avenida North es solo una parte del área metropolitana de Fresno-Clovis, el cumplimiento de este plan Específico con los objetivos y políticas de la Ciudad ocurrirá en los siguientes aspectos:

Objetivos generales del plan:

Para lograr un desarrollo ordenado del Área Metropolitana proporcionando un diseño viable para el crecimiento urbano;

Desarrollar un patrón de uso del suelo bien equilibrado para satisfacer las necesidades de todos los residentes del Área Metropolitana y fortalecer la economía local.

Política general del plan:

Como se muestra en el mapa del Plan General, para fomentar el desarrollo industrial en la comunidad del área metropolitana de Fresno del Sur. (Sin embargo, se debe tener en cuenta que, como resultado de la modificación de los límites de la planificación de la comunidad, el Triángulo Industrial de la Avenida North se ha convertido en parte de la comunidad de Fresno del Oeste).

Plan de política en el ínterin - Objetivo general:

Para lograr un desarrollo ordenado en el Área Metropolitana proporcionando un diseño viable para el crecimiento urbano;

Para asegurar un desarrollo económico, bien ordenado, saludable y oportunidades de empleo iguales para todos los residentes.

Plan de política provisional - Crecimiento urbano y objetivo de desarrollo:

Promover el desarrollo y la reurbanización en áreas que ya cuentan con servicios adecuados de servicios públicos municipales y servicios de protección.

¹ Las Propuestas del Planes que se mencionan en esta sección del Plan Específico del Triángulo Industrial de la Avenida North se refieren al Plan General del Área Metropolitana de Fresno-Clovis de 1958, que no está actualizado. El Plan General actual fue adoptado el 18 de diciembre, 2014.

Plan de política en el ínterin - Política de crecimiento y desarrollo urbano:
Fomentar el desarrollo dentro de los límites corporativos actuales de la ciudad.

- a. Suministre niveles de servicios municipales suficientemente altos para alentar y retener el desarrollo dentro de los límites corporativos actuales de la ciudad.
- b. Desarrollar sitios de parques industriales y promover su ocupación a través de un Comité de Desarrollo Industrial de la Ciudad.
- c. Utilice los planes metropolitanos, comunitarios y Específicos como la base para las decisiones de zonificación para que el Asesor Fiscal del Condado pueda confiar en los planes adoptados como la base para determinar el valor justo de mercado.

Plan de política en el ínterin - Objetivo económico:
Para aumentar el ingreso real y el beneficio real de riqueza de la economía para todos los residentes de la Ciudad de Fresno.

Plan de política en el ínterin - Políticas económicas:
Promover la creación de más empleos en Fresno;
Para mejorar la calidad de las oportunidades de empleo en Fresno;
Para promover una gama más amplia de actividades económicas y empleos en Fresno;
Promover la expansión de los negocios y la industria existentes en Fresno;
Para avanzar en las habilidades profesionales de la fuerza laboral en Fresno;
Promover una distribución óptima y equitativa del desarrollo en Fresno;
Para ampliar la base imponible de la Ciudad de Fresno;
Para perseguir un programa de desarrollo de parques industriales bien planificado y administrado en Fresno mediante el desarrollo de un plan detallado específico para el desarrollo de parques industriales.

Plan de política provisional - Objetivo de uso del suelo:
Promover un patrón de desarrollo industrial en el Área Metropolitana de Fresno — Clovis que satisfaga las necesidades económicas tanto del individuo como de la comunidad en una relación complementaria con el rango total de usos del suelo urbano.

Plan de política provisional - Políticas de uso del suelo:
Promover el desarrollo industrial planificado para reducir el conflicto de uso del suelo con las actividades vecinas;

- a. Los usos comerciales y residenciales del suelo en conflicto deben eliminarse en áreas industriales;
- b. Las áreas industriales principales deben contar con un área adecuada para la expansión que esté protegida contra la invasión por usos conflictivos;

- c. La aplicación de los principios de diseño debería ser obligatoria en las áreas industriales para reducir el conflicto potencial con las áreas contiguas.

Promover el desarrollo industrial planificado, promover la economía en la provisión de servicios locales y maximizar el atractivo de los sitios industriales locales.

- a. La industria debe ubicarse sólo en áreas, a las que los servicios públicos y las empresas de servicios públicos pueden atender de manera eficiente, según se determina en el Elemento de Crecimiento y Desarrollo Urbano.
- b. Las concentraciones industriales deben ubicarse sólo en áreas que puedan ser atendidas eficientemente por las instalaciones de transporte metropolitanas y regionales.
- c. Los usos de los terrenos industriales deben agruparse con referencia a sus necesidades y compatibilidad comunes para maximizar la eficiencia operativa de actividades similares.

Plan de política en el ínterin - Política de transporte y circulación:

Desarrollar un sistema de transporte tan amplio como sea posible, para mantener y mejorar la posición económica regional de Fresno, a fin de garantizar que todos los componentes de un sistema de transporte puedan estar interrelacionados con programas de expansión comercial e industrial públicos y privados y programas de redesarrollo.

ELEMENTO DE USO DEL SUELO

Con la adopción del Plan General del Área Metropolitana de Fresno-Clovis el 17 de julio de 1958, el Consejo de la Ciudad de Fresno señaló que el desarrollo industrial pesado sería el uso de suelo más apropiado para el Triángulo Industrial de la Avenida North. El área al norte de la Avenida North fue designada como tierras susceptibles de desarrollo industrial dentro del período de planificación de ese Plan General. El área al sur de la Avenida North fue designada como área de reserva industrial. Con la modificación del Plan General el 27 de agosto de 1964, el Consejo de la Ciudad designó a todo el Triángulo Industrial de la Avenida North como un distrito industrial pesado. La implicación de estas acciones es que establecen un historial de planificación de más de 15 años, durante el cual se ha considerado que esta área se desarrollaría para usos industriales pesados.

La declaración de propósito de los estados del distrito M-3, 'El M-3, distrito industrial pesado, tiene la intención de proporcionar el establecimiento de usos industriales esenciales para el desarrollo de una base económica equilibrada'. De acuerdo con el propósito del Plan General, el Plan Específico del Triángulo Industrial de la Avenida North tiene como objetivo básico la creación de un distrito industrial autónomo con todos los servicios que permita la más amplia gama de actividades industriales. Para lograr esto, todas las tierras dentro de la porción de la ciudad del distrito que actualmente no se encuentra en la zona M-3 serán reclasificadas a esa categoría. A medida que se anexan tierras adicionales, su clasificación de zonificación también se cambiará a M-3.

Los efectos de este programa de rezonificación serán los siguientes: los usos permitidos y los estándares de desarrollo de propiedad se volverán uniformes. Esos usos industriales pesados, permitidos bajo el proceso de permiso de uso condicional, podrían ubicarse en el área, pero bajo controles razonables que protegerían el medio ambiente contra los impactos del humo, el olor, el polvo o la apariencia visual. Las limitaciones de altura serían eliminadas, lo que no representa una ventaja ni una desventaja ya que pocas instalaciones industriales nuevas sobrepasan una altura de dos pisos.

La adopción de la zonificación M-3 no eliminará los conflictos de uso de suelo residencial-industrial dentro del distrito. Sin embargo, dicha rezonificación impondrá un límite a la cantidad de este conflicto y ofrecerá un incentivo económico eventual para el ensamblaje de sitios residenciales en parcelas industriales.

El efecto de no reclasificar todas las propiedades sería la retención de disposiciones de uso disímiles dentro del distrito y la perpetuación de los usos residenciales dentro de un complejo industrial, lo que sería perjudicial para el entorno industrial. Perpetuar los patrones residenciales no es una alternativa adecuada, ya que restringiría la capacidad de la ciudad para desarrollar un sistema de calles industriales, particularmente en la Avenida North, donde esta calle se intercambia con la Autopista 41.

Uso del suelo en fase

Fase I

Tras la adopción de la ordenanza que aprueba el Plan Específico del Triángulo Industrial de la Avenida North, y bajo la iniciación por parte del Concejo Municipal, recalificar aquellas propiedades que están dentro de la Ciudad de Fresno y que están zonificadas de otra manera que no sea M-3 a M-3.

Fase III

Luego de la anexión de propiedades dentro del Triángulo Industrial de la Avenida North que actualmente se encuentran dentro del área no incorporada del distrito, vuelva a unir aquellas propiedades zonificadas que no sean M-3 a M-3.

Elemento de circulación

El patrón de circulación y la clasificación funcional de las calles en el Triángulo Industrial de la Avenida North han sido predeterminadas por el Elemento de Circulación del Plan General del Área Metropolitana de Fresno-Clovis. Esto fue para proporcionar un sistema de calles industriales capaz de soportar la actividad industrial pesada esperada y planificada en este distrito. Debido a la necesidad de construir calles, que puedan manejar el movimiento de remolques y otros equipos pesados, se ofrece que no hay alternativas prácticas para la construcción de este sistema de calles.

Autopistas

La construcción de la Autopista 41 se llevará a cabo en función del Departamento de Transporte del Estado de California. La responsabilidad impuesta a la Ciudad de Fresno y al Condado de Fresno en este proyecto será la preparación de la Avenida North para aceptar los movimientos de tránsito hacia y desde la autopista. A medida que continúe la industrialización del Triángulo Industrial de la Avenida North, se generarán mayores movimientos de tráfico en la Avenida North hasta el cruce de la autopista. Esto causará impactos adversos en las áreas residenciales ubicadas entre la Avenida Cherry y la autopista. Esto no se puede evitar si el objetivo de la industrialización del Triángulo Industrial de la Avenida North es que se logre.

Calles arteriales

Las dos calles arteriales que atraviesan el Triángulo Industrial de la Avenida North son las Avenida Jensen y North. La Avenida Jensen se ha completado con la excepción de la construcción de sus islas medianas. Esta demora reflejó las preocupaciones de los dueños de propiedades en el lado sur de esta calle de que los camiones pesados no tendrían acceso adecuado a sus negocios. Para eliminar este conflicto, el plan específico propone la construcción de una carretera de acceso que se extiende desde la Avenida Cherry hasta la parte posterior de estas propiedades y luego se extiende hacia el norte hasta la Avenida Jensen. Como se propuso originalmente, el desarrollo de esta vía de acceso sería por distrito de evaluación. La necesidad de construir este camino de acceso es variable, dependiendo de los juicios de valor empleados. Si los propietarios

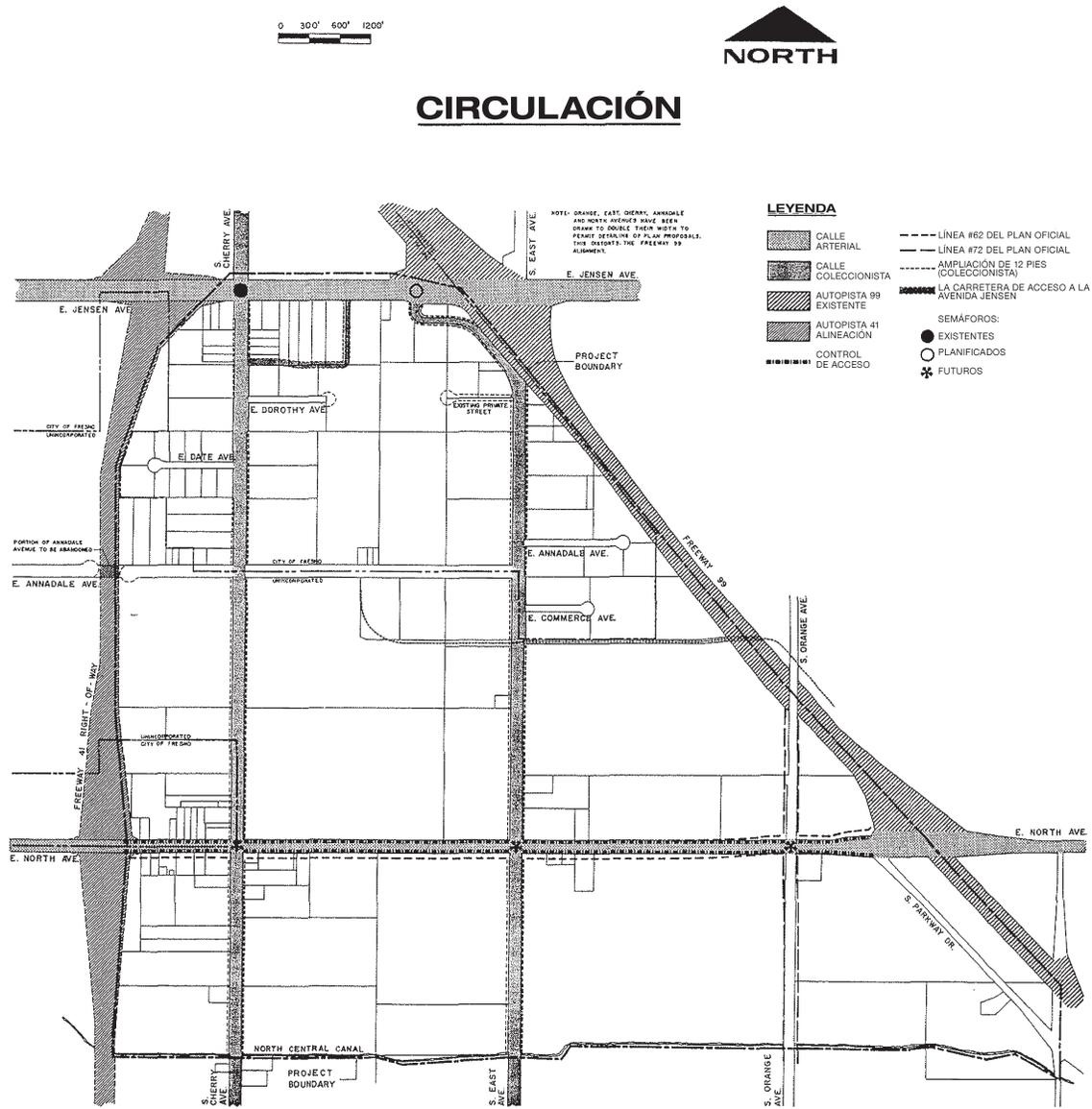


Figura 4: Circulación

afectados por el distrito de evaluación propuesto determinan que el camino de acceso no estaba en su mejor interés, no se construiría. Sin embargo, tal decisión no eliminará la necesidad de desarrollar las islas medianas de la Avenida Jensen. A medida que aumenta el volumen de tráfico, esta calle tendrá una mezcla potencialmente peligrosa de vehículos livianos y de movimiento lento y vehículos pesados de movimiento lento. Si las islas medianas necesarias impiden los movimientos de giro de los camiones pesados, los camioneros adoptarán patrones de viaje alternativos para facilitar su movilidad. Una ruta alternativa, por ejemplo, sería un movimiento fuera de la Autopista 99, lo que resultaría en un viaje en dirección norte en la Avenida Cherry, lo que llevaría a un giro a la derecha en la Avenida Jensen para acceder a esas propiedades.

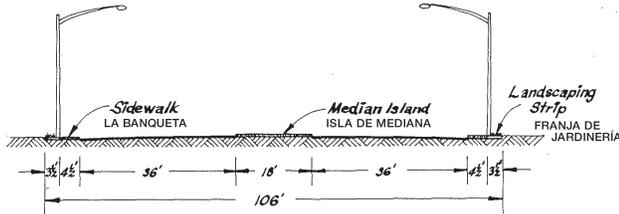
La Avenida North está protegida por la Línea 62 del Plan Oficial, que prevé la construcción de su calle como una carretera dividida de cuatro carriles dentro de un derecho de paso de 106 pies. Será extremadamente importante, tanto para los propietarios de propiedades contiguas como para la Ciudad, que la eficiencia de la actividad industrial futura o del uso de esta vía no se vea afectada por accesos diseñados incorrectamente.

Para ayudar a lograr la mayor seguridad posible, dos requisitos de este plan específico tratarán el control de acceso. Se requerirá que el ingeniero de tráfico de la ciudad revise y apruebe las propuestas de acceso para las propiedades que se encuentran en la Avenida North dentro de la parte de la ciudad del Triángulo Industrial de la Avenida North como condición para emitir los permisos de construcción. También se requerirá que todos los movimientos de camiones en las instalaciones de carga se realicen en la propiedad a la que se presta servicio y que las vías de acceso y las instalaciones de carga se diseñen de manera que los camiones puedan entrar y salir de las propiedades solo con un movimiento de avance.

DISEÑO DE LA CALLE

(SIN ESCALA)

CALLE ARTERIAL



CALLE COLECCIONISTA

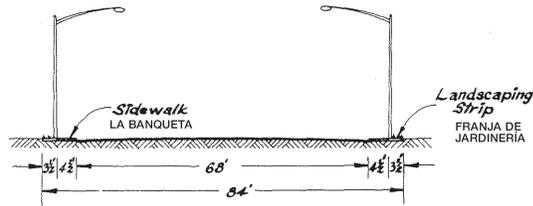


Figura 5: Diseño de la calle

DISEÑO DE CRUCE DE CARRIL

PARA CALLES COLECCIONISTAS

SIN ESCALA

SECCIÓN "A-A"

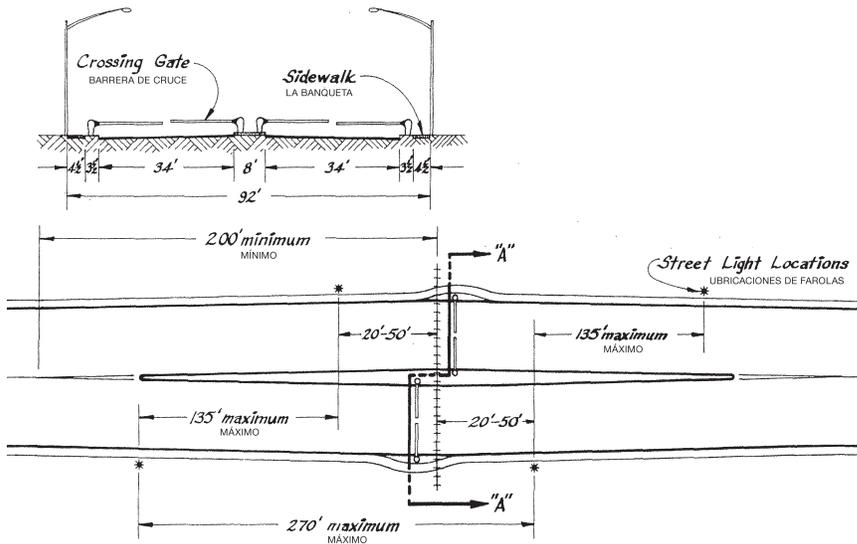


Figura 6: Diseño de cruce de carril

Calles coleccionistas

Los estándares de calles del Elemento de Circulación del Plan General del Área Metropolitana de Fresno-Clovis controlarán el desarrollo de las calles colectoras. A menos que se determine que un ancho de calle diferente sea factible o necesario, y se determine por un análisis del tipo proyectado y el volumen de los movimientos del tráfico, el requisito de un camino de cuatro carriles no dividido de 68 pies dentro de un derecho de paso de 84 pies prevalecerá. Esto se logrará con una dedicación uniforme de 12 pies en cada lado de las Avenidas East y Cherry. Para acomodar el alto volumen anticipado de movimientos de camiones pesados, también se requerirá un retorno de frenada de 50 pies en las intersecciones principales.

Las condiciones en la Avenida Orange difieren un poco en que el derecho de paso está protegido por la Línea 72 del Plan Oficial, que exige una dedicación variable. Se considera que el derecho de paso de 84 pies requerido es excesivo y que podría reducirse al estado del recolector local de 64 pies. En consecuencia, es la recomendación de este plan específico que la línea del plan oficial se vuelva a analizar para determinar si se puede hacer tal reducción. Para proporcionar una mayor seguridad de movimiento, se debe aumentar el estándar de la calle en los cruces de nivel ferroviario para proporcionar suficiente espacio para la instalación de equipos de puerta de cruce. Como se muestra en el diagrama de Estándares de la calle, se recomienda que el estándar de la calle del colector se incremente a 92 pies en el punto en que la vía cruza la carretera.

Calles locales

El estándar para una calle local es un camino de 48 pies dentro de un derecho de paso de 64 pies. Para permitir movimientos de giro de camiones dentro de una bombilla de calle sin salida que termina en una calle local, la bombilla debe tener un radio de 65 pies para la carretera y 73 pies para el derecho de paso.

Convencionalmente, las ubicaciones precisas para las calles locales se especifican en el Elemento de Circulación de un plan específico. La falta de cobertura de las calles locales es intencional en este plan Específico para permitir la mayor libertad razonable en el diseño de subdivisiones industriales en el Triángulo Industrial de la Avenida North. Para eliminar las posibilidades de crear parcelas o lotes sin litoral con acceso a la calle inadecuado, el personal de la Ciudad ayudará a los propietarios y desarrolladores industriales a diseñar las redes de calles necesarias para el desarrollo de los lotes industriales.

Equipo de circulación

La instalación de farolas, señales de tráfico, letreros de nombres de calles y otros muebles de calle se realizará de acuerdo con los estándares de la ciudad y de acuerdo con los códigos y regulaciones de la ciudad. Se requerirán aceras en las calles arteriales y colectoras, pero no en las calles locales. No se les exigirá en la Avenida Orange si los requisitos de la línea del plan oficial se reducen a un derecho de paso de 64 pies. Es la recomendación de este plan Especifico que se construya un área de acera de cuatro pies adyacente al bordillo para proporcionar un ancho total de 4-1 / 2 pies sin obstrucciones dentro del área de la acera de ocho pies. Para lograr esto, los servicios públicos y el mobiliario urbano deben colocarse en el área detrás de la acera siempre que sea posible. La zona de utilidad de 3-1 / 2 pies debe mantenerse despejada y retenida para el paisajismo. No se puede utilizar con pavimentos asfálticos para estacionamiento u otros usos en este sitio.

Fase de circulación:

Fase I

Establecer procedimientos para que el ingeniero de tráfico de la ciudad revise el control de acceso a la Avenida North. Realizar un análisis de la Línea del Plan Oficial de la Avenida Orange (OPL # 72) y prepara nuevas líneas del plan si es necesario. Instalar las luces de la calle en las intersecciones existentes y en los desarrollos industriales existentes. Implementar las normas viales revisadas adoptadas en el Plan Especifico.

Fase II

Construir las islas medianas de la Avenida Jensen. Tras la aprobación del distrito de evaluación necesario, construir la carretera de acceso a la Avenida Jensen. A través de un programa combinado público y privado, se amplían las Avenidas Orange, East y Cherry. A través de subdivisión privada, abrir nuevas calles locales. Ampliar el sistema de alumbrado público a medida que avanza el desarrollo industrial. Instalación de señales de tráfico según lo exija la demanda. Instalación de aceras en las calles arteriales y colectoras donde se requiere esta instalación.

Fase III

Construir la Autopista 41. Ampliar la Avenida North. Mejorar las Avenidas Orange, East, Cherry y Parkway Drive al sur de la Avenida North. Instalar luces a la anexión de las propiedades al sur de la Avenida North.

ELEMENTO DE INSTALACIONES PÚBLICAS

Los requisitos para las instalaciones públicas se definieron generalmente cuando el Plan General designó el Triángulo Industrial de la Avenida North como un distrito industrial pesado. De ello se deduce que el distrito debe tener un suministro de agua pública adecuado, que permita el procesamiento de materias primas, cumplir con los requisitos de salud pública y proporcione potenciales adecuados de protección contra incendios. El servicio público de alcantarillado es un requisito obligatorio para asegurar la recolección y el tratamiento adecuado de los desechos industriales líquidos. Debido al grave potencial de los distritos industriales para una conflagración de gran magnitud, es esencial un alto nivel de servicio de protección contra incendios. En relación con el terreno plano de Fresno, la necesidad de instalaciones de control de inundaciones localizadas y dimensionadas adecuadamente es una tarea necesaria y, dentro de las posibilidades legales y económicas, se deben abordar los problemas asociados con la distribución del agua de riego.

En términos generales, el uso de los servicios enumerados anteriormente sería más intenso en un distrito industrial que en otros distritos. Para desarrollar el distrito industrial autónomo propuesto en este plan Específico, no habría alternativas prácticas para proporcionar los niveles de servicio recomendados a continuación. De todos los servicios recomendados, los dos más necesitados urgentemente son agua y alcantarillados. Estos también representan las instalaciones, que la Ciudad puede proporcionar con mayor facilidad, tanto en términos de inmediatez de instalación como de contribuciones de dinero para el desarrollo.

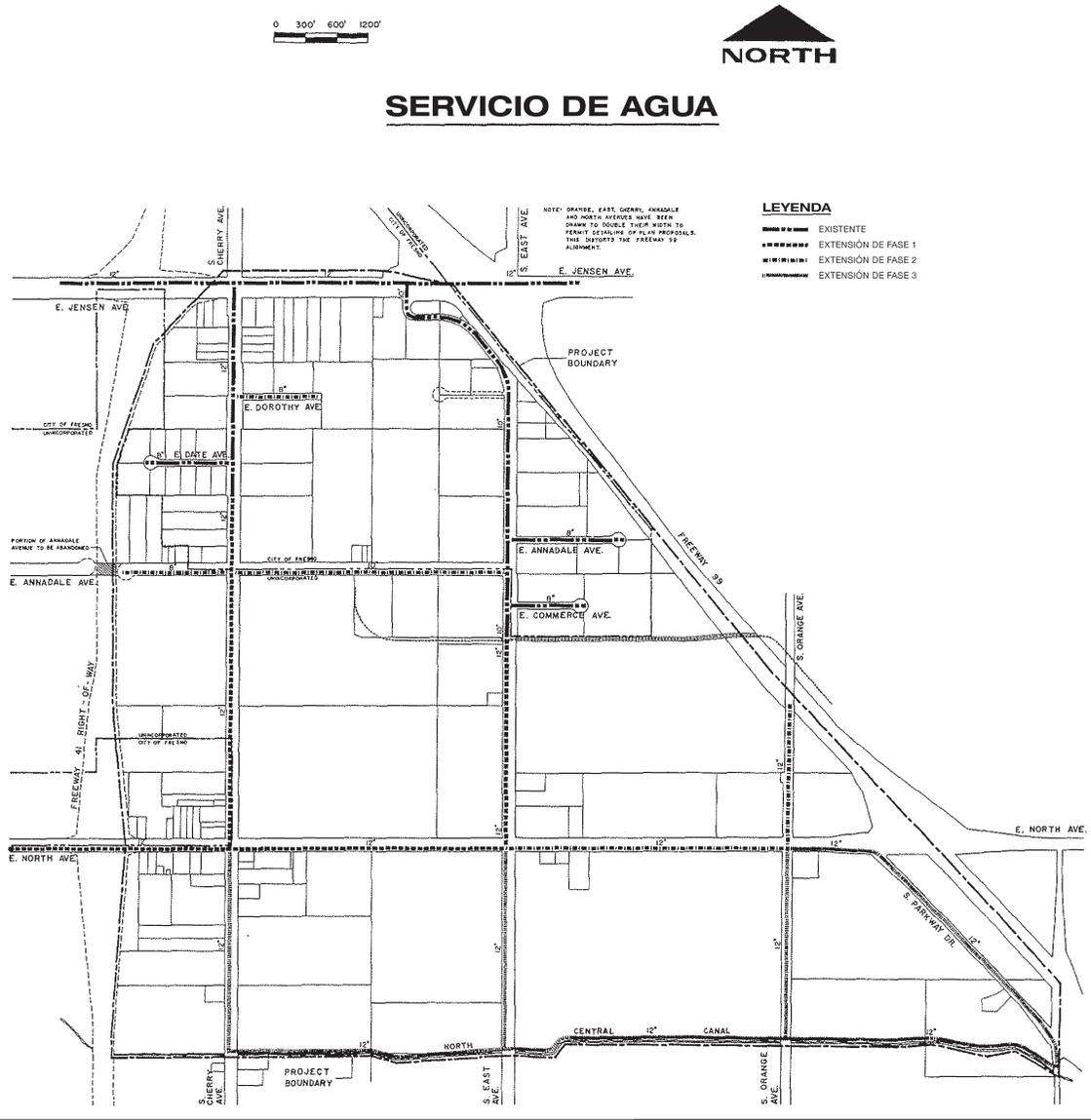


Figura 8: Servicio de Agua

Servicio de agua

El nivel máximo de consumo de agua en el Triángulo Industrial de la Avenida North no se conocerá hasta que el distrito se desarrolle sustancialmente para uso industrial. Independientemente de cuál sea el nivel de esta demanda, se puede hacer que un volumen adecuado de agua para todos los propósitos esté disponible progresivamente. Para asegurar esto, se contempla que hasta cuatro estaciones de bombeo deban ser adquiridas y desarrolladas si una gran cantidad de industrias de alta demanda de agua se ubican en el distrito. En esta etapa temprana de desarrollo, solo se pueden hacer declaraciones generales sobre las condiciones de control de calidad del agua. La ubicación del desarrollo industrial de alta intensidad en el Triángulo Industrial de la Avenida North no debería afectar la calidad del agua en el suministro de agua subterránea, ya que las aguas residuales industriales no se recirculan a través del reservorio subterráneo. La reducción potencial del nivel freático no se puede predecir en este momento. Existe la posibilidad de que la reducción pueda ser mínima en virtud del hecho de que este distrito se encuentra en una elevación más baja que la mayor parte de la Ciudad de Fresno, lo que causaría que reciba una parte de su suministro de agua por presión hidrostática a través de la zona interurbana de la ciudad. Como declaración general de las condiciones actuales, el servicio de agua todavía no se proporciona al sur de la Avenida Annadale. Bajo las recomendaciones de este plan específico, los servicios de agua se ampliarán en tres fases básicas, de la siguiente manera:

Fase I

El servicio existente en las Avenidas Cherry y East se extenderá a la Avenida North. El servicio en la Avenida North se extenderá desde la Avenida Elm, al oeste del distrito, para interconectar las líneas de agua de las Avenidas Cherry y East con el resto del sistema de agua de la ciudad.

Fase II

A través de una combinación de extensiones privadas, a medida que se desarrollen las propiedades y las futuras extensiones de la ciudad, se proporcionará el servicio de agua en las Avenidas Annadale y Dorothy. La extensión del servicio en la Avenida North ocurrirá según lo requiera la demanda, o cuando el servicio a la Avenida Orange sea necesario. Instalar las estaciones de bombeo de agua de la ciudad según sea necesario.

Fase III

Para el área de reserva industrial al sur de la Avenida North, la extensión del servicio no se contempla hasta que el área sea anexada a la ciudad o las condiciones especiales de la demanda de agua lo requieran. Para brindar un servicio de agua efectivo a esta área, las extensiones hacia el sur a lo largo de Parkway Drive, Orange, Avenidas East y Cherry a tendrán que estar interconectadas por una red de agua ubicada adyacente al Canal Norte Central.

Una función secundaria, pero igualmente importante, del sistema de distribución de agua es la provisión de agua de reserva para la extinción de incendios. Recientemente se instalaron diecisiete bocas de incendio en la parte norte del distrito, que se acaba de anexar a la ciudad, en conformidad con la política de la ciudad. A medida que se produce la extensión principal

de agua de la Fase I, también se instalarán elevadores de hidrantes contra incendios para que cualquier desarrollo industrial adyacente a estas tuberías principales pueda recibir la instalación inmediata de uno o más hidrantes.



Figura 9: Servicio de alcantarillado

Servicio de alcantarillado

La red básica de alcantarillado para el Triángulo Industrial de la Avenida North ya está instalada, lo que permite la conexión inmediata de la mayor parte de las propiedades ubicadas al norte de la Avenida North. Bajo las recomendaciones de este plan específico, el servicio de alcantarillado se ampliará en tres fases básicas, a saber:

Fase I

La Avenida Annadale recibirá un servicio de 8 pulgadas hacia el oeste desde la Avenida Cherry hasta el límite este de la alineación de la Autopista 41. El servicio de 10 pulgadas se extenderá desde la Avenida Cherry hasta la Avenida East para la porción restante de esta calle.

Fase II

Las extensiones públicas y privadas combinadas lograrán un servicio de 8 pulgadas en la Avenida Dorothy y la porción restante de la Avenida Orange no está actualmente alcantarillado.

Fase III

Se colocará un alcantarillado de 10 pulgadas en paralelo a la línea principal de alcantarillado de 60 pulgadas en la Avenida North entre la Avenida Cherry y la Autopista 41 para atender el bolsillo residencial en esta área. Dicho servicio consistirá en eliminar el daño potencial a la línea troncal al colocar demasiadas conexiones pequeñas dentro de una distancia corta. Las Avenidas Cherry, East, Orange, y Parkview Drive en el área de reserva industrial recibirán combinaciones de servicios de 10 y 8 pulgadas en el momento en que el área esté anexada a la ciudad o las condiciones especiales de la demanda de servicios de alcantarillado lo requieran.

No existen alternativas prácticas para la propuesta de instalaciones de este sistema de alcantarillado. La recolección de desechos industriales líquidos es imprescindible para evitar la posible contaminación del suministro de agua subterránea. Dicha recolección requerirá que estos desechos se transporten a la planta de tratamiento de alcantarillado de la ciudad para su procesamiento. En esta etapa temprana de desarrollo, no se puede determinar qué efectos tendrá la industrialización del Triángulo Industrial de la Avenida North sobre la operación de esa planta de tratamiento.

Cada vez más, los gobiernos federales y estatales están emitiendo regulaciones que requieren que las agencias locales de alcantarillado y otros descargadores de desechos líquidos cumplan con los controles de descarga; Cualquier industria, que produzca residuos líquidos de carácter inusual, puede estar sujeta a uno o más controles, que serían uniformes en todo el sistema Metropolitano de Fresno. El Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Fresno proporcionará al desarrollador industrial toda la información esencial al respecto.

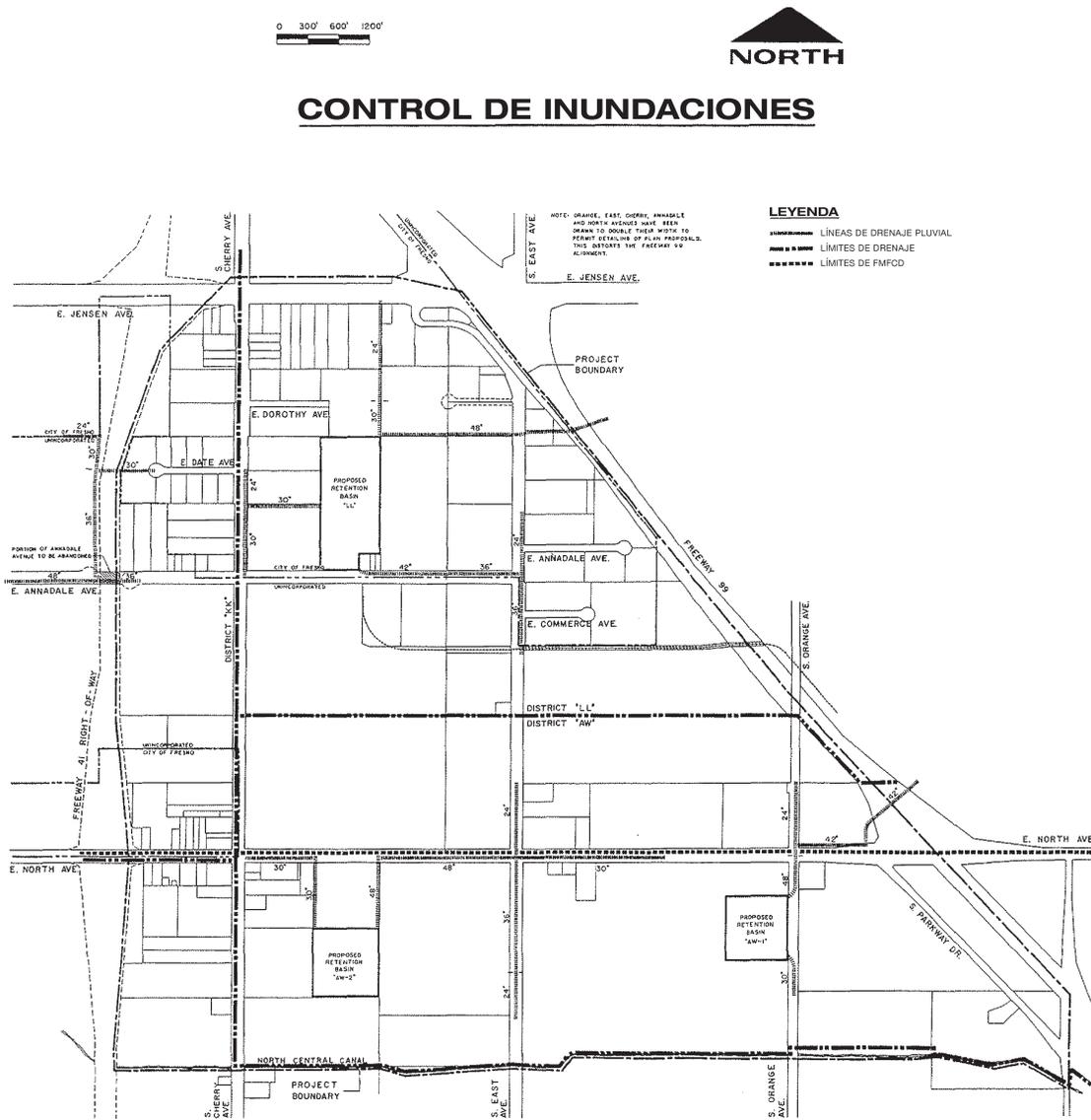


Figura 10: Control de inundaciones

Control de inundaciones

La ingeniería básica de las instalaciones de control de inundaciones propuestas se ha completado. Salvo cambios menores, que se producirían debido a la degradación de algunas de las propiedades más grandes y ubicadas en el centro, los requisitos de control de inundaciones diseñados recientemente se mantendrán firmes. El terreno generalmente plano y el uso de suelo propuesto por el distrito dictan que no hay alternativas a proporcionar el nivel de servicio de control de inundaciones recomendado. Hasta el momento en que se pueda completar el calendario de fases recomendado a continuación, también se debe tener en cuenta que algunas propiedades podrían tener que proporcionar instalaciones de drenaje temporales en el lugar.

Fase I

Adquirir la Cuenca de Drenaje LL y realizar trabajos preliminares de preparación para la instalación de líneas de drenaje y excavación.

Fase II

Excavación de la Cuenca de Drenaje LL e instalación de líneas de drenaje pluvial en todo el Distrito LL. Instalación de bordillos y canaletas en el lado oeste de la Avenida Cherry para facilitar el flujo de drenaje en la superficie del Distrito KK. La instalación de la línea de drenaje pluvial en la Avenida Annadale se coordinará con el desarrollo de la Cuenca de Drenaje KK, al oeste del Triángulo Industrial de la Avenida North. En forma interina, donde sea necesario, se proporcionarán instalaciones temporales de drenaje en el lugar donde se desarrollen antes de la extensión de las líneas de drenaje de tormentas de control de inundaciones.

Fase III

Adquirir y excavar las cuencas de drenaje AW-1 y AW-2, e instalar líneas de drenaje pluvial. Eliminar las instalaciones de drenaje temporales en el sitio en los distritos KK, LL y AW.

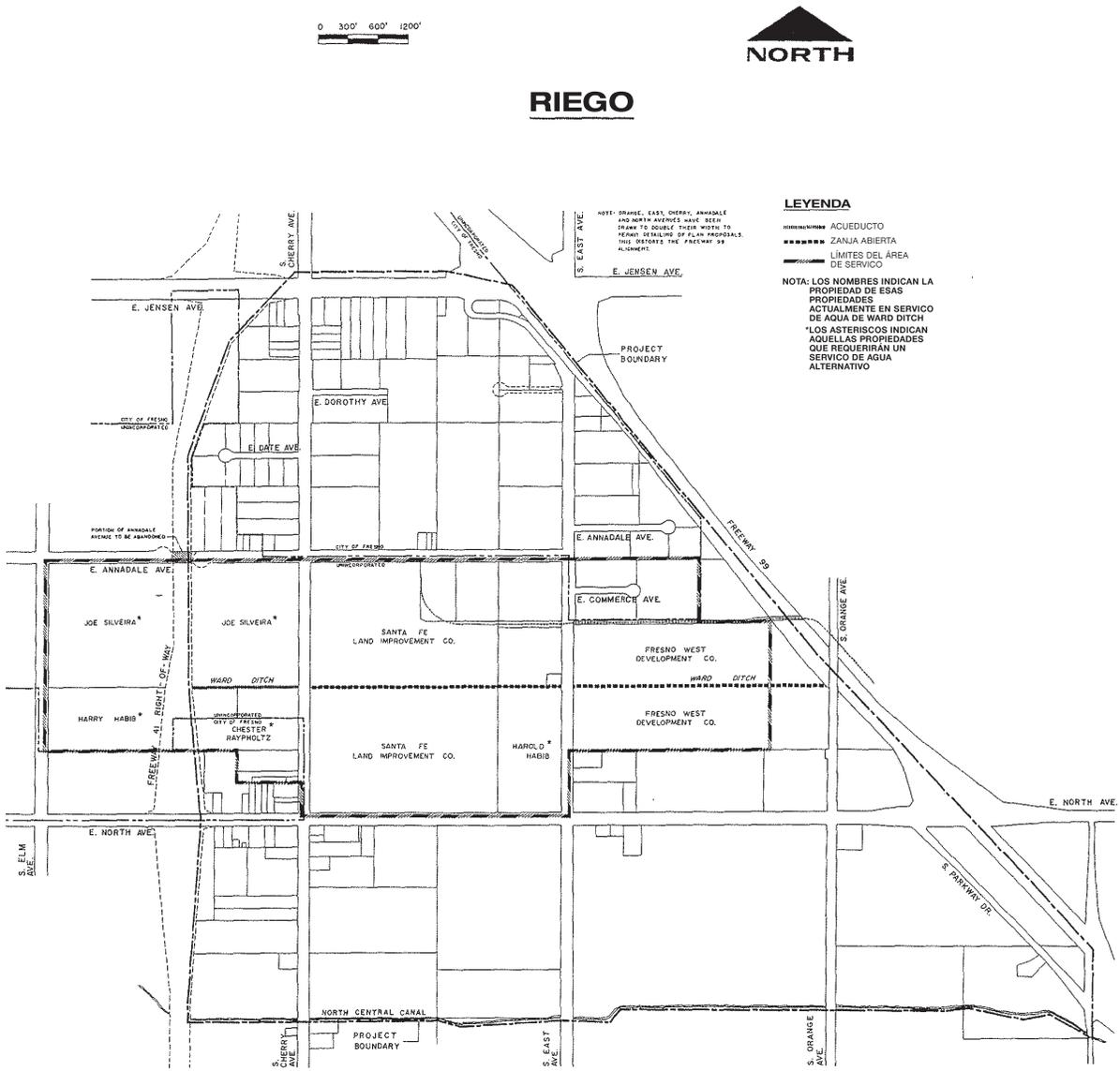


Figura 11: Riego

Irrigación

El suministro de agua de riego, a través de Ditch Ward, debe mantenerse hasta el momento en que las tierras agrícolas que reciben este servicio interrumpan su uso agrícola. Para subdividir las propiedades más susceptibles al desarrollo industrial a corto plazo, los desarrolladores deben asumir el gasto de canalizar esta zanja para asegurar la entrega continua de esta agua. Esto representa la construcción de una instalación costosa y permanente para servir un uso, que finalmente se eliminará. En esta situación, existe la oportunidad para que los desarrolladores participen con la ciudad en una solución conjunta de costo compartido, que servirá a los intereses públicos y privados. Hacia esto, se recomiendan dos soluciones alternativas, cualquiera de las cuales podría aplicarse.

Fase I

Alternativa A

A través de un programa de financiamiento mutuo, construir una estación de bombeo de agua de la ciudad, que, como una función secundaria para proporcionar el servicio de agua al distrito, proporcionará el suministro de agua de riego a la tasa de entrega actualmente programada para usos de riego.

Alternativa B

A través de un programa financiado mutuamente, construir pozos en las propiedades agrícolas afectadas, que proporcionen entregas de agua iguales a cambio de la interrupción del servicio de Ditch Ward.

ELEMENTO DE SERVICIOS DE PROTECCIÓN

Parte de las recomendaciones incluidas en el elemento de servicios de protección se refieren a la instalación de instalaciones físicas y a los servicios que la ciudad puede poner a disposición del industrial de forma opcional.



Figura 12: Protección contra incendios

Protección contra incendios

En este plan específico se recomienda, en conformidad con los Variaciones Planificados Vecindario 1 del Plan Preliminar del Oeste de Fresno que la estación de bomberos de la Avenida Church se traslade a un sitio en la Avenida Cherry, un poco más de 300 pies al sur de la intersección de las Avenidas Jensen y Cherry. La estación debe estar diseñada para albergar a dos compañías de bomberos que permitan la expansión de los servicios de protección contra incendios cuando el crecimiento del Triángulo Industrial de la Avenida North lo justifique.

En conformidad con las propuestas formuladas por la Fuerza de Tareas de Sistemas de Control de Incendios designadas por el alcalde, se recomienda que el Triángulo Industrial de la Avenida North se designe como un distrito de rociadores en el que se ubicaran todos los edificios, estructuras permanentes y el almacenamiento peligroso al aire libre. En última instancia estará equipado con sistemas de rociadores automáticos. Hasta que un programa de este tipo se adopte en toda la ciudad, este sería un programa voluntario en el que el personal de la ciudad analizaría las instalaciones existentes o los planes de construcción de nuevas instalaciones para ayudar al desarrollador con la instalación de dicho sistema. Los beneficios que se obtendrían de esto serían un ahorro sustancial en las primas de seguro para el industrial y el desarrollo de un nivel más alto de servicio de protección contra incendios a costos reducidos para la Ciudad de Fresno.

Fase I

Adquirir el sitio de la estación de reemplazo de la Avenida Church.

Fase II

Construir el sitio de la estación de reemplazo e inicialmente opere la estación con la mano de obra y el equipo existentes de la estación de la Avenida Church. Instituir de manera voluntaria la designación del Triángulo Industrial de la Avenida North como un distrito de rociadores. Cuando la demanda industrial lo amerite, equipar y hacer una segunda compañía en la estación de la Avenida Cherry.

Protección policial

La gama completa de servicios policiales se pondrá a disposición de manera convencional inmediatamente a medida que las tierras se anexen a la Ciudad de Fresno. Además, es una recomendación de este plan específico que el Triángulo Industrial de la Avenida North sea designado como un distrito de protección policial, con la participación de los propietarios y desarrolladores industriales de forma voluntaria. Bajo esta designación, los propietarios de las instalaciones existentes pueden hacer que sus propiedades sean examinadas por el personal de la policía para saber qué métodos o procedimientos deben seguirse para hacer que sus propiedades estén más seguras contra el vandalismo y los intentos de robo. El mismo servicio se puede obtener en el momento en que el desarrollador industrial envíe sus planos de construcción para que el personal los revise.

Fase II

Instituir de manera voluntaria la designación del Triángulo Industrial de la Avenida North como un distrito de protección policial.



Figura 13: Servicio de ferrocarril

SERVICIO DE FERROCARRIL

Un objetivo básico de este plan específico es asegurar el nivel más alto de servicio de transporte posible dentro del distrito. Para lograrlo, la Ciudad de Fresno ayudará al Ferrocarril de Santa Fe a extender su vía principal a lo largo del distrito, pero con la estipulación de que la extensión de esta instalación privada será a cargo y programación del ferrocarril.

La preocupación principal de este plan específico está dirigida al cruce de la Avenida North por la vía principal. Debido a los posibles flujos de tráfico en esta calle, sólo se puede permitir un cruce de grado en la Avenida North dentro del Triángulo Industrial de la Avenida North. Sin embargo, dentro del distrito existen varios puntos de cruce de una octava milla igualmente adecuados. Con el propósito de representar este cruce en el mapa del plan específico, se muestra la ubicación adyacente a la propiedad que es propiedad del Ferrocarril de Santa Fe, pero con el entendimiento de que las ubicaciones designadas por un asterisco se permitirían como sustitutos.

Los puntos de cruce de un octavo de milla, como regla general, también se requerirán en las calles colectoras. La ubicación de la pista principal en el área de reserva industrial al sur de la Avenida North representa solo una ubicación esquemática. El propósito básico es indicar aproximadamente cómo se puede interconectar el circuito de la pista principal con la línea principal del ferrocarril de Santa Fe al este de la Avenida Cedar. Cuando se determine el diseño final de esta pista principal, el Ferrocarril de Santa Fe y las agencias gubernamentales afectadas tendrán que colaborar ampliamente para determinar los puntos de cruce precisos.

FASE I: PROGRAMA DE MEJORA DE CAPITAL TRIÁNGULO INDUSTRIAL DE LA AVENIDA NORTE			
	COSTOS DEL PROYECTO	REEMBOLSOS	COSTOS TOTALES
CONTROL DE INUNDACIONES - CUENCA DE DRENAJE DEL DISTRITO LL Adquirir un sitio de 18 acres e instalar tuberías menores en las Avenidas Annadale y East.	\$175,000	\$122,250	\$52,750
SERVICIO DE AGUA La extensión del servicio existente en las Avenidas Cherry, East a la Avenida North; Interconexión del servicio de la Avenida North con la Avenida Elm; Instalación de 36 elevadores de boca de incendio menos hidrantes.	131,200	65,600	65,600
SERVICIO DE ALCANTARILLADO Instalación de alcantarillados en la Avenida Annadale, desde la Avenida East hasta el límite este de la Autopista 41.	45,000	45,000	-0-
ILUMINACIÓN DE LA CALLE Instale las luces de la calle en el lado sur de la Avenida Jensen y el servicio eléctrico subterráneo existente. Balance del área desarrollada existente a ser cubierta por P.G. & E. instalación sin cargo de instalación.	45,000	-0-	45,000
SERVICIO DE PROTECCIÓN CONTRA INCENDIOS Adquirir el sitio de reemplazo de la estación de bomberos para la estación de la Avenida Church.	40,000	40,000	-0-
SERVICIO DE RIEGO Corregir el problema de Ditch Ward mediante la sustitución del suministro alternativo de agua de riego a través del programa financiado conjuntamente.	52,000	26,000	26,000
Total	\$488,200	\$298,850	\$189,350

HORARIO DE FASES

FASE I: ESFUERZO PÚBLICO

La Fase I se ocupa de los gastos públicos que la Ciudad de Fresno y el Distrito Metropolitano de Control de Inundaciones de Fresno realizarán para instalar instalaciones públicas y para proporcionar servicios públicos dentro del Triángulo Industrial de la Avenida North.

Elemento del uso

- Reclassificar esas propiedades dentro de la Ciudad de Fresno zonificada que no sea M-3 a M-3, por aplicaciones iniciadas por la ciudad.

Elemento de circulación

- Establecer procedimientos para que el ingeniero de tráfico de la ciudad revise el desarrollo de acceso para la Avenida North.
- Realizar un análisis de la Línea del Plan Oficial de la Avenida Orange (OPL # 72) y preparar nuevas líneas del plan si se justifica.
- Instalar las luces de la calle en las intersecciones existentes y en los desarrollos industriales existentes.
- Implementar las normas viales revisadas adoptadas en el Plan Específico.

Elemento de instalaciones públicas

Servicio de agua

- Extender el servicio existente en la Avenida Cherry hasta la Avenida North.
- Extender el servicio existente en la Avenida East hasta la Avenida North.
- Extender el servicio en la Avenida North para interconectar las líneas de agua Cherry y Avenida East con el resto del sistema de agua de la ciudad en la Avenida Elm.

Servicio de alcantarillado

- Instalar alcantarillado en la Avenida Annadale entre la Avenida East y la alineación de la Autopista 41.

Control de inundaciones

- Adquirir Cuenca de Drenaje LL.
- Realizar trabajos preliminares de preparación para la instalación de grandes líneas de desagüe y excavación.

Irrigación

- Alternativa A
Construir una estación de bombeo de agua de la ciudad para proporcionar, como función secundaria, sustituir el agua de riego en los horarios actuales de entrega.
- Alternativa B
Construir pozos en las propiedades agrícolas afectadas a cambio de la interrupción del servicio de Ditch Ward.

Elemento de servicios de protección

Protección contra incendios

- Adquirir el sitio de la estación de reemplazo de la Avenida Church.

FASE II: ESFUERZO PÚBLICO Y PRIVADO COMBINADO

La Fase II se ocupa de los gastos privados que realizarán el desarrollador industrial y/o el subdivisor. Para desarrollar su propiedad, más los gastos públicos adicionales que la Ciudad deberá realizar para mantener la seguridad pública o para ayudar al crecimiento industrial en el Triángulo Industrial de la Avenida North.

Elemento de circulación

- Construir las islas medianas de la Avenida Jensen.
- Construir el camino de acceso a la Avenida Jensen.
- Ensanchar la Avenida Orange.
- Ampliar la Avenida East.
- Ampliar la Avenida Cherry.
- Desarrollar nuevas calles locales a través de la actividad de subdivisión.
- Ampliar el sistema de alumbrado público.
- Instalar señales de tráfico, según se justifique.
- Instalar aceras.

Elemento de instalaciones públicas

Extensiones de servicio de agua según sea necesario:

- Extender el servicio en la Avenida Annadale.
- Extender el servicio en la Avenida Dorothy.
- Extender el servicio en la Avenida North al este de la Avenida East.
- Extender el servicio en la Avenida Orange.
- Brindar servicio a nuevas subdivisiones.
- Instalar estaciones de bombeo de agua de la ciudad.

Extensiones de servicio de alcantarillado según sea necesario:

- Extender el servicio en la Avenida Orange.
- Extender el servicio en la Avenida Dorothy.

Control de inundaciones:

- Excavar la cuenca de drenaje LL.
- Instalar líneas de drenaje pluvial en todo el Distrito II.
- Instalar bordillos y canalones en el lado oeste de la Avenida Cherry para el flujo de drenaje superficial al Distrito KK.
- Instalar la línea de drenaje pluvial en la Avenida Annadale en coordinación con el desarrollo de la Cuenca de Drenaje KK.
- Proporcionar instalaciones de drenaje temporal en el lugar, cuando sea necesario.

Elemento de servicios de protección

Protección contra incendios

- Construir la estación de la Avenida Cherry.
- Instituir del distrito de aspersores del Triángulo Industrial de la Avenida North.
- Equipar y hacer una segunda compañía en la estación de la Avenida Cherry.

Protección policial

- Instituir el distrito protector del Triángulo Industrial de la Avenida North.

FASE III ACCIONES FUTURAS

La Fase III se ocupa de la planificación previa de la instalación de las instalaciones necesarias en el momento en que las partes no incorporadas del Triángulo Industrial de la Avenida North se anexan a la Ciudad y se desarrollan.

Elemento de uso del suelo

- Reclassificar las propiedades anexas a la Ciudad de Fresno zonificada de manera diferente a M-3 a M-3.

Elemento de circulación

- Construir la Autopista 41.
- Ampliar la Avenida North.
- Mejorar la Avenida Orange al sur de la Avenida North.
- Mejorar la Avenida East al sur de la Avenida North.
- Mejorar la Avenida Cherry al sur de la Avenida North.
- Mejorar Parkway Drive.
- Instalar luces de la calle tras la anexión de propiedades al sur de la Avenida North.

Elemento de instalaciones públicas

Servicio de agua

- Extender el servicio de agua al sur de la Avenida North ya que las propiedades se anexan, o como lo exige la demanda industrial.
- Interconectar servicios de agua extendidos con balance del sistema de agua de la ciudad.

Servicio de alcantarillado

- Construir una alcantarilla paralela de 10 pulgadas para el servicio residencial existente junto a la línea troncal de la Avenida North de 60 pulgadas.
- Extender el servicio de alcantarillado al sur de la Avenida North ya que las propiedades se anexan, o según lo exija la demanda industrial.

Control de inundaciones

- Adquirir y excavar cuencas de drenaje AW-land AW-2.
- Instalar líneas de drenaje en el Distrito AW.
- Eliminar las instalaciones de drenaje temporales en el sitio en los distritos KK, LL y AW.

Glosario

Acuífero. Una capa subterránea y acuática de tierra, roca porosa, arena o grava, a través de la cual el agua puede filtrarse o almacenarse de forma natural. Los acuíferos generalmente tienen suficiente agua para ser utilizada como suministro de agua.

Administración de aguas pluviales. Una estrategia coordinada para minimizar la velocidad y el volumen de la escorrentía de aguas pluviales, controlar la contaminación del agua y maximizar la recarga de agua subterránea.

Administración de la demanda de transporte. Medidas para mejorar el movimiento de personas y bienes a través de una mejor y más eficiente utilización de los sistemas de transporte existentes (por ejemplo, calles y carreteras, autopistas y sistemas de autobuses) y medidas para reducir el número de vehículos de un solo ocupante utilizados para viajes diarios.

Administración del Crecimiento Urbano (UGM, por sus siglas en inglés). La Administración del Crecimiento Urbano de la Ciudad de Fresno (UGM) identifica métodos para proporcionar servicios, instalaciones municipales, o mejoras al servicio del desarrollo propuesto. Su propósito es mejor definido en los Códigos de Desarrollo de la Ciudad que describe el proceso de UGM en la Sección 12 a 4,501:

Una parte integral de la Administración del Crecimiento Urbano es un proceso al que se hace referencia aquí como el Proceso de Administración del Crecimiento Urbano. El Proceso de Administración del Crecimiento Urbano no pretende impedir ningún desarrollo o crecimiento ni permitir el desarrollo o crecimiento libre o desorganizado en el Área de Administración del Crecimiento Urbano. Dicho proceso está destinado a identificar las demandas en instalaciones municipales, mejoras o servicios creados por cualquier desarrollo residencial, comercial, industrial u otro tipo de desarrollo propuesto y proporcionar los medios para satisfacer dichas demandas; para identificar los efectos perjudiciales de cualquier desarrollo de este tipo y proteger a la ciudad y sus residentes contra tales efectos minimizando los costos de las instalaciones municipales, mejoras y servicios; y mantener una alta calidad de tales instalaciones, mejoras y servicios. (Agregado Ord. 76-6, § 1, ef. 2-22-76; A.m. Ord. 98-54, § 2, 8-27-98).

Administración del sistema de transporte. Un conjunto de estrategias que tienen como objetivo principal reducir las emisiones de GEI al reducir la congestión, principalmente al mejorar la capacidad y eficiencia del sistema de transporte. Las estrategias de TSM también pueden abordar una amplia gama de otras externalidades asociadas con la conducción, como la seguridad, la congestión, el tiempo de viaje y la satisfacción del conductor. Algunas estrategias de TSM están diseñadas para reducir la congestión total y sistémica y mejorar la eficiencia de todo el sistema, mientras que otras estrategias se enfocan en áreas particularmente problemáticas donde las mejoras podrían afectar en gran medida la congestión, la seguridad, la eficiencia y las emisiones de GEI.

Agua subterránea. Agua debajo de la superficie del suelo a menudo limita a los acuíferos capaces de suministrar pozos y manantiales.

Área de crecimiento. Todos los terrenos dentro de los límites de la Ciudad a partir del 31 de diciembre de 2012, pero fuera de los límites de la ciudad del que requiere la anexión a incorporar en la Ciudad de Fresno.

Área de detención. Un área de detención es un área en el entorno natural donde aguas pluviales y tormentas de aguas se acumula naturalmente. La actividad humana y la construcción de viviendas tienen el efecto de cambiar el tamaño y la forma de un área de detención.

Área de desarrollo. Las Áreas de Desarrollo son áreas geográficas específicamente definidas dentro del Plan General que se utilizan para administrar el desarrollo urbano a través de la aplicación de políticas y medidas de implementación para asegurar que se proporcionen instalaciones y mejoras públicas urbanas proporcionales según sea necesario para acomodar el desarrollo planificado. Ver Figura I-3 para la representación de Áreas de Desarrollo.

Área de planificación. Se refiere al área del terreno dirigido por un Plan General, incluida el terreno dentro de los límites de la ciudad y el terreno fuera de los límites de la ciudad que guarda una relación con la planificación de la Ciudad. Esta área no es todo para el desarrollo; El Diagrama General de Plan de Uso del Suelo muestra el área de desarrollo futuro. El Área de Planificación establecido por la Ciudad de Fresno incluye todas las áreas dentro de los límites actuales de la Ciudad, incluido el Fondo de Fresno-Clovis de Aguas Residuales Regional de Recuperación, el área dentro de la corriente de la esfera de influencia (SOI), y una zona al norte de la mayor parte noreste de la ciudad.

Área de planificación del centro. Se refiere al área de terreno que se aborda en el Plan Comunitario de Vecindarios del Centro e incluye el Distrito Central de Negocios, el Centro Cívico y otros centros del Centro, Chinatown, South Stadium/South Van Ness, vecindarios del Centro y distritos especiales.

Área de retención. Un estanque, piscina, laguna o cuenca utilizada para el almacenamiento de escorrentía de agua, que no se bombea a otra ubicación.

Área del sitio. El área de terreno de un lote restante después de la dedicación de todas las áreas para calles públicas, senderos regionales y humedales certificados o llanuras aluviales.

Área urbana. El área planificada para usos residenciales, comerciales, industriales, cívicos e institucionales según este Plan General.

Arterial. Carreteras divididas de cuatro a seis carriles (separación mediana de islas), con acceso limitado para vehículos motorizados a propiedades colindantes, y con el propósito principal de mover el tráfico dentro y entre vecindarios y desde y hacia las autopistas. Además de las intersecciones de calles principales, las intersecciones de calles locales diseñadas de forma apropiada y espaciadas pueden permitir movimientos de giro a la izquierda hacia y desde las calles arteriales.

Atenuación de ruido. Reducción del nivel de una fuente de ruido utilizando una sustancia, material o superficie.

Autobús de tránsito rápido (BRT, por sus siglas en inglés). Un sistema de transporte público basado en autobuses con diseño, servicios e infraestructura especializados para mejorar la calidad del sistema y eliminar las causas típicas de demora. BRT combina la velocidad, la confiabilidad y las comodidades de los sistemas de tránsito rápido basados en trenes con la flexibilidad de los autobuses.

Autopista. Carreteras divididas de cuatro a seis carriles (separación mediana de la isla) que dan servicio principalmente a través de cruce de tráfico de vehículos, con intersecciones de calles principales ubicadas a intervalos de aproximadamente media milla y sin entradas para el acceso directo de vehículos motorizados a la propiedad contigua.

Autovía. Las autovías proporcionan movilidad intrarregional e interregional. El acceso a la autovía está restringido a arterias primarias a través de intercambios. Carreteras divididas en varios carriles (separación mediana de la isla) en las alineaciones de rutas estatales adoptadas que prestan servicio a través del tráfico y cruce, sin acceso a la propiedad colindante y sin intersecciones en el grado. Las autovías están bajo la jurisdicción del Estado, fuera del control de la Ciudad de Fresno. Una referencia general a un área geográfica ubicada dentro de la jurisdicción de la Ciudad de Fresno y su esfera de influencia.

Ayuntamiento. El Consejo de la Ciudad es el órgano de gobierno de la Ciudad de Fresno y, excepto dónde está expresamente limitado por la Constitución de la Ciudad, está investido con todos los poderes de la legislación en asuntos municipales. Como órgano legislativo, el Consejo de la Ciudad es responsable de la adopción del Plan, sujeto a veto o referéndum de la Alcaldía, y cualquier enmienda al Plan.

Barrio completo. Se refiere a un vecindario donde uno tiene acceso seguro y conveniente a las mercancías y servicios necesarios en la vida diaria. Esto prevé una variedad de opciones de vivienda, tiendas de comestibles y otros servicios comerciales, escuelas públicas de calidad, espacios públicos abiertos e instalaciones recreativas, opciones de transporte activo y servicios cívicos. Un elemento importante de un vecindario completo es que está construido a una escala humana transitable y apta para bicicletas, y satisface las necesidades de personas de todas las edades y capacidades.

Barrios establecidos. Desarrollo dentro de los límites de la ciudad que tiene más de 10 años.

Base económica. Los sectores económicos básicos en una comunidad de aquellos que producen productos y servicios que se venden fuera de la comunidad, lo que genera ingresos para los trabajadores y las empresas locales.

Calle, local. Significa una calle que no es una calle mayor.

Calle, mayor. Significa una carretera designada por el Diagrama de Circulación General del Plan como un Conector, Recolector, Arterial, Súper Arterial, Autopista o Ruta Estatal.

Calles completas. Las calles están diseñadas y operadas para permitir el acceso y el viaje seguros, atractivos y cómodos para todos los usuarios, incluidos los automovilistas, peatones, ciclistas, niños, personas mayores, personas con discapacidades y usuarios del transporte público.

Calles principales. Ver *Calle, mayor* para la definición.

Calles verdes. Un aspecto del bosque de la ciudad urbana que consiste en variedad bien equilibrada y el esparcimiento de los árboles y dosel continuo para el sombreado y la continuidad visual de cada paisaje urbano.

Cambio climático. El cambio climático, o cambio climático global, se refiere a un cambio en el clima promedio del suelo que puede medirse por los patrones de viento, las tormentas, las precipitaciones y la temperatura. La línea de base por la cual se miden estos cambios se origina en registros históricos que identifican los cambios de temperatura que se han producido en el pasado, como en las épocas glaciales.

Caminable. Una característica de un área en la cual una variedad de tipos de viviendas, usos comerciales, parques, escuelas y otros destinos están muy cerca y bien conectados por calles y caminos que proporcionan un buen ambiente peatonal.

Carretera. Una vía pública que se mantiene públicamente y está abierta al público con el propósito de viajar en vehículos para conectar ciudades y pueblos.

Casa. Una vivienda ocupada.

Centro. Ver *El centro* para la definición.

Centro de actividad primaria. Las áreas de uso mixto del centro que se encuentran dentro del área de planificación del centro.

Centro de actividades. Un tipo de desarrollo urbanizado que puede ocurrir en múltiples escalas en función planificada por su densidad, intensidad y ubicación. Los centros de actividad suelen incluir edificios en terrenos de usos mixtos y conectados por múltiples tipos de tránsito, como caminar, andar en bicicleta y transporte público, que proporcionan un único destino donde las personas pueden vivir, trabajar y hacer compras. Los Centros de Actividades, según se definen para su uso en este Plan General, son áreas de uso mixto a lo largo de BRT y otros corredores de tránsito. Las designaciones de uso mixto dentro del área de planificación del centro de la ciudad se consideran el Centro de actividad principal para los fines de este Plan General. Ver Centro de Actividad Primaria.

Centro del vecindario. Área de uso mixto ubicada dentro de un vecindario que brinda servicios locales y comodidades que se basan en el carácter y la identidad de los vecindarios y comunidades circundantes. Los centros de vecindarios pueden tener, como foco, instalaciones públicas como parques o centros comunitarios, o incluir centros comerciales a escala de vecindarios con acceso multimodal directamente a los vecindarios en los que se encuentran. Tienen una menor intensidad de uso que un centro de actividades ubicado dentro de un corredor de tránsito.

Cero desperdicios. Una filosofía que fomenta el rediseño de los ciclos de vida de los recursos para que todos los productos se reutilizan. No se envía basura a vertederos e incineradores. Es una meta que es ética, económica, eficiente y visionaria, para guiar a las personas a cambiar sus estilos de vida y prácticas para emular ciclos naturales sostenibles, donde todos los materiales desechados están diseñados para convertirse en recursos para que otros los utilicen. Significa diseñar y administrar productos y procesos para evitar y eliminar sistemáticamente el volumen y la toxicidad de los desechos y materiales, conservar y recuperar todos los recursos, y no quemarlos ni enterrarlos. La implementación de Cero desperdicios eliminará todas las descargas a tierra, agua o aire que sean una amenaza para la salud planetaria, humana, animal o vegetal.

Ciudad (en mayúsculas) y ciudad (sin mayúsculas). ‘Ciudad’ en mayúsculas se refiere a la entidad municipal y sus funciones como una entidad del gobierno local que también se conoce como ‘Ciudad de Fresno’, mientras que ‘ciudad’ sin mayúsculas se refiere al área geográfica o la gente de Fresno a la que también se hace referencia como ‘Ciudad de Fresno.’

Ciudad de Fresno (ciudad en mayúsculas) y Ciudad de Fresno (ciudad sin mayúsculas). Ver Ciudad (en mayúsculas) para definición de ‘Ciudad de Fresno y ciudad (sin mayúsculas) para definición de ‘Ciudad de Fresno.’

Clasificación de tierras de cultivo. Sistema del Departamento de Conservación de California para clasificar las tierras agrícolas con respecto a su potencial de productividad agrícola basado en el tipo de suelo y otras características físicas.

Código. Ver *Código de Desarrollo* para la definición.

Código basado en formulario. Un método de regulación del desarrollo para lograr una forma urbana específica. Los códigos basados en formularios crean un reino público predecible principalmente mediante el control de la forma física, con un menor enfoque en el uso del suelo, a través de las regulaciones de la ciudad del condado.

Código de desarrollo. Se refiere al Código Municipal de la Ciudad de Fresno, Capítulo 15, Código de desarrollo el cual contiene los reglamentos de zonificación y subdivisión de la ciudad y es el nuevo código de planificación, zonificación, y el desarrollo de ejecución.

Código de zonificación y reglamento de zonificación. Ver *Código de Desarrollo* para la definición.

Coleccionista. Caminos de dos a cuatro carriles no divididos (carriles de viaje opuestos no separados por una isla mediana), con la función principal de conectar las calles y arterias locales y los generadores de tráfico del vecindario y brindar acceso a propiedades adyacentes.

Comisión de Planificación. La Comisión de Planificación de la Ciudad de Fresno. La Comisión de Planificación escucha, revisa y hace recomendaciones al Consejo Municipal sobre temas de desarrollo, uso del suelo y medio ambiente, como el Plan General, las ordenanzas de zonificación y subdivisión y otras regulaciones sobre el uso del suelo.

Comodidad. Un derecho otorgado por el propietario de los terrenos a otra parte para el uso limitado específico de esa tierra. Un gobierno puede adquirir una servidumbre mediante la dedicación cuando la compra de un interés total en la propiedad puede ser demasiado costosa o innecesaria; por lo general se necesita para servicios públicos o estacionamiento compartido.

Compatible. Capaz de existir juntos sin conflicto ni efectos nocivos.

Compra Local. Una preferencia para comprar mercancías y productos producidos localmente sobre aquellos producidos más lejos.

Comunidades no incorporadas en desventaja (DUC, por sus siglas en inglés).

Lugares establecidos que no están dentro de los límites de la ciudad donde el ingreso medio por hogar es 80 por ciento o menos que el ingreso promedio por hogar en todo el estado.

Condado (en mayúsculas) y condado (sin mayúsculas). El condado sin mayúsculas se refiere al área geográfica o a las personas del Condado de Fresno. Condado en mayúsculas se refiere al gobierno local que también se conoce como el Condado de Fresno.

Conectividad. La calidad de los patrones de calles y caminos peatonales que permiten el movimiento a través de y dentro de los vecindarios.

Conector. Carreteras no divididas de dos a tres carriles planeadas para brindar acceso a vecindarios más grandes y bien integrados que normalmente tienen un tamaño de 40 a 160 acres y generalmente tienen un rango de densidades residenciales y uno o más usos de apoyo, como el vecindario que sirven espacio al aire libre recreativo, escuela, ciudadanía, cuasi público, y compras.

Consejo. Ver *Ayuntamiento* para la definición.

Conservación. El manejo de los recursos naturales para evitar el desperdicio, la destrucción o negligencia.

Consistente. Libre de variaciones o contradicciones. Las políticas y los programas en el Plan General deben ser consistentes, no contradictorios.

Construcción del Plan General. El nivel de desarrollo caracterizado por la ocupación total de todos los sitios que se puedan desarrollar de acuerdo con la Construcción del Plan General no necesariamente asume que las parcelas se desarrollen a las intensidades máximas permitidas. Construcción del Plan General ocurrirá más allá de 2050.

Contaminantes del aire criterios. Seis contaminantes identificados por la EPA en virtud de la Ley Federal de Aire Limpio que prevalecen en los entornos urbanos y para los cuales se han establecido normas estatales y nacionales de calidad del aire ambiental basadas en la salud. Estos son ozono, monóxido de carbono (CO), dióxido de nitrógeno (NO₂), dióxido de azufre (SO₂), materia partícula (PM) y plomo.

Contornos de ruido. Líneas dibujadas sobre una fuente de ruido que indica niveles iguales de exposición al ruido. CNEL y Ldn son las métricas utilizadas aquí para describir la molestia debida al ruido y para establecer los criterios de planificación del uso del suelo para el ruido.

Corredor BRT. Un corredor de transporte que permite el servicio de autobús rápido con características tales como paradas dedicadas y/o carriles de viaje, o prioridad de señal (verde temprano para adelantarse a otros autos) para permitir tiempos de viaje más rápidos. Los corredores de BRT en la Ciudad incluyen, entre otros, los siguientes: Corredor Blackstone/Abbey desde el centro hasta Audubon; Corredor Ventura/Kings Canyon desde el centro hasta la Avenida Clovis, con fases futuras al este de Temperance; Corredor de la Avenida Shaw; Corredor de la Avenida California del centro de Hughes/Marks para conectar la propuesta comunidad de los veteranos con el centro de la ciudad.

Corte de bordillo. La abertura a lo largo de la línea de la acera en la que los vehículos u otras formas de transporte con ruedas pueden entrar o salir de la carretera. Los cortes de bordillos son esenciales en las esquinas de las calles para los usuarios de sillas de ruedas.

Cuenca de detención. Las instalaciones se clasifican de acuerdo con la amplia función que desempeñan, como almacenamiento, desviación o detención. Las instalaciones de detención están construidas para retardar la escorrentía de las inundaciones y minimizar el efecto de las inundaciones.

Cuenca. El área total por encima de un punto dado en un curso de agua que contribuye con el agua al flujo del curso de agua; toda la región drenada por un curso de agua.

Cuenca de estanque. Ver *Cuenca de detención* para la definición.

Decibelio (dB). Una unidad de medida utilizada para expresar la intensidad relativa del sonido escuchada por el oído humano que describe la amplitud del sonido, igual a 20 veces el logaritmo a la base 10 de la relación entre la presión del sonido medida y la presión de referencia, que son 20 micropascales (20 micronewtons por metro cuadrado).

Decibelio, ponderado A (dBA). El 'ponderado' la escala para medir el sonido en decibelios; aumenta o reduce los efectos de las frecuencias bajas y altas para estimular la audición humana. Cada aumento de 10 dBA duplica la intensidad percibida, aunque el ruido es diez veces más intenso.

Dedicación. El compromiso por parte de un propietario o desarrollador de terrenos privados para uso público, y la aceptación de terrenos para dicho uso por parte de la agencia gubernamental que tenga jurisdicción sobre la función pública para la cual se utilizará. A menudo, la ciudad exige que se dediquen a las carreteras, parques, sitios escolares u otros usos públicos como condiciones de aprobación en un desarrollo.

Dedicación, en lugar de. Ciertos pagos en efectivo que pueden ser requeridos de un propietario o desarrollador como sustituto de una dedicación de terrenos, generalmente calculados en dólares por lote, y se mencionan como tarifas o contribuciones en lugar de cuotas.

Densidad residencial. Ver *Densidad* para la definición

Derecho de paso. Una franja continua de tierra reservada para o realmente ocupada por una carretera, cruce de peatones, vías férreas, líneas de transmisión eléctrica, oleoducto o gasoducto, línea de agua, tormenta sanitaria alcantarillado u otro uso similar, que puede ser una servidumbre, tarifa (propiedad), u otro interés en la tierra.

Desarrollador. Un individuo que, o un negocio que, prepara terrenos para la construcción de edificios o construye o hace que se construyan espacios físicos de edificios para su uso principalmente por parte de otros, y en los cuales la preparación del terreno o la creación de espacios de edificios es en sí misma un negocio y no es incidental a otro negocio o actividad.

Desarrollo. La extensión física y/construcción de usos del terreno urbano. Las actividades de desarrollo incluyen, pero no se limitan a: subdivisión del terreno; construcción o alteración de estructuras, caminos, servicios públicos y otras instalaciones; instalación de sistemas sépticos; calificación depósito de desperdicios, escombros, o materiales de relleno; y limpieza de la cubierta vegetal natural (con excepción de las actividades agrícolas). Las actividades rutinarias de reparación y mantenimiento no se consideran como ‘desarrollo’.

Desarrollo de bajo impacto. Las características de planificación y desarrollo del sitio que reducen las áreas de superficie impermeables y aumentan la infiltración, como el uso de pavimentos permeables, cunetas con vegetación e instalaciones de retención de agua.

Desarrollo orientado a peatones. Desarrollo diseñado con énfasis en la acera de la calle y en el acceso peatonal al edificio, en lugar de un acceso automático y áreas de estacionamiento.

Desarrollo orientado al tránsito. Un concepto de desarrollo o planificación tipificado por la ubicación de los distritos residenciales y comerciales alrededor de una estación de tránsito o corredor con servicio de alta calidad, buena accesibilidad, manejo del estacionamiento y otras características de diseño que facilitan el uso del tránsito y maximizan la accesibilidad general.

Designación de uso del suelo.

Ver *Uso* para la definición.

Desvío de residuos. La prevención y reducción de los residuos generados mediante la reducción de la fuente, el reciclaje, la reutilización o el convertir en abono. El desvío de desechos genera una gran cantidad de beneficios ambientales, financieros y sociales, que incluyen la conservación de energía, la reducción de los costos de eliminación y la reducción de la carga sobre los vertederos y otros métodos de eliminación de desechos.

Distrito de superposición. Una designación de zonificación que se puede aplicar además del distrito de zonificación ‘subyacente’, para cumplir un objetivo adicional específico, como fomentar viviendas asequibles o permitir la flexibilidad con los requisitos de estacionamiento.

Distrito del centro. Ver *El centro* para la definición.

Edificio ecológico. Un edificio ecológico generalmente se refiere a uno que es respetuoso con el medio ambiente en términos de consumo de energía, o los residuos que producen durante todo su ciclo de vida. Un edificio ecológico tendrá poco o ningún impacto significativo en el medio ambiente. Los edificios ecológicos se clasifican por sistemas de calificación, como el sistema de calificación de Liderazgo en Diseño de Energía y Medio Ambiente (LEED) desarrollado por el Consejo de Construcción Verde de los EE. UU. Green Globes de GBI y otros sistemas de calificación desarrollados localmente.

Efecto significativo. Un impacto beneficioso o perjudicial sobre el medio ambiente. Pueden incluir, pero no se limita a, cambios significativos en los recursos de aire, agua y tierra del área.

El centro. El área en la Ciudad de Fresno limitada por las rutas estatales 99, 41 y 180.

Energía renovable. Cualquier fuente de energía de origen natural, teóricamente inagotable, como biomasa, energía solar, eólica, de mareas, de olas e hidroeléctrica, que no se derive de combustibles fósiles o nucleares.

Energía solar. Energía del sol que se convierte en energía térmica o eléctrica, ya sea directamente usando energía fotovoltaica o indirectamente usando energía solar concentrada.

Erosión. El proceso por el cual se elimina material de la superficie de los terrenos (incluyendo la meteorización, disolución, a la abrasión, y el transporte), más comúnmente por el viento o el agua.

Escorrentía de aguas pluviales. El excedente de agua superficial generado por la lluvia que no se filtra hacia la tierra sino que fluye por tierra hacia un curso de agua.

Esfera de influencia (SOI, por sus siglas en inglés). El área de servicio definitiva de una ciudad incorporada, según lo establecido por la Comisión de Formación de la Agencia Local de Fresno (LAFCo).

Espacio abierto. Cualquier parcela o área de tierra o agua que esencialmente no esté mejorada. El Plan General designa tierras de pastoreo/rurales de propiedad privada, y áreas de espacios abiertos dedicados según lo define la ley de planificación de California.

Estado. El estado sin mayúsculas se refiere a la zona geográfica o las personas del estado de California. Estado en mayúsculas se refiere al gobierno estatal que también se conoce como el Estado de California.

Estándares de desempeño. Una declaración que representa un compromiso por parte de una agencia pública para alcanzar un nivel específico o calidad de desempeño a través de sus programas y políticas.

Estructura histórica. Una estructura considerada históricamente significativa en función de su calidad visual, diseño, historia, asociación, contexto y/o integridad.

Falla. Una fractura de la corteza del terreno formando un límite entre las masas de roca que se han desplazado. Una falla activa es una falla que se ha movido recientemente y que probablemente vuelva a producirse. Una falla inactiva es una falla que no muestra evidencia de movimiento en el tiempo geológico reciente y poco potencial de movimiento.

Forma urbana y diseño urbano. Se refiere a la ubicación, masa y diseño de varios componentes urbanos y combina elementos de planificación urbana, arquitectura y arquitectura paisajística.

Fuente estacionaria. Una fuente de contaminación del aire que no es móvil, como una planta de calefacción o una chimenea de escape de un laboratorio.

Gases de efecto invernadero. Los gases de efecto invernadero son gases en la atmósfera que absorben y emiten radiación dentro del rango del infrarrojo térmico. Este proceso es la causa fundamental del efecto invernadero. El dióxido de carbono, el metano y el ozono son ejemplos de gases de efecto invernadero.

Generación de viajes. La cantidad de extremos de viaje del vehículo asociados con (es decir, producidos por) un sitio de estudio de tráfico o tráfico en particular. Un final de viaje se define como un solo movimiento del vehículo. Los viajes de ida y vuelta consisten en dos extremos de viaje.

Hábitat. El medio ambiente natural de una planta o animal.

Hallazgos. Los hallazgos se definen como los resultados de una investigación, llevada a cabo por un equipo de investigación.

Hora pico, hora principal. El período de mayor tráfico para una hora durante un período de 24 horas. La hora pico de la tarde es el período de mayor tráfico de una hora durante el período de viaje por la noche. La hora pico de la mañana es el período más ocupado de una hora durante el viaje de la mañana.

Huella de carbono. La cantidad de gases de invernadero y específicamente de dióxido de carbono emitido por algo (como las actividades de una persona o un producto fabricado y transportado) durante un período determinado.

Humedales. Áreas que están permanentemente húmedas o cubiertas periódicamente con aguas poco profundas, como marismas de agua salada y de agua dulce, marismas salobres, pantanos, planicies y pantanos.

Implementación. Acciones, procedimientos, programas o técnicas que llevan a cabo políticas.

Informe de Impacto Ambiental (EIR, por sus siglas en inglés). Un documento utilizado para evaluar los posibles impactos ambientales de un proyecto, evaluar alternativas razonables al proyecto e identificar las medidas de mitigación necesarias para minimizar los impactos. La Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA, por sus siglas en inglés) requiere que la agencia con la responsabilidad primaria sobre la aprobación de un proyecto (el organismo principal) evaluar las posibles repercusiones del proyecto en un Informe de Impacto Ambiental (EIR).

Infraestructura. Instalaciones de servicios públicos permanentes, incluidas carreteras, líneas de suministro de agua, tuberías de recolección de aguas residuales y líneas de energía y comunicaciones.

Instalación regional de recuperación de aguas residuales de Fresno-Clovis (RWRf, por sus siglas en inglés). Operado por la Ciudad de Fresno, esta instalación brinda servicios de tratamiento de aguas residuales para el área metropolitana de Fresno con el fin de proteger la salud pública y el medio ambiente. Se encuentra en las Avenidas Jensen y Cornelia en el sudoeste de Fresno. Las aguas residuales generadas por los hogares y negocios en el área metropolitana de Fresno/Clovis viajan a través de 1,500 millas de líneas sanitarias de alcantarillado a la Instalación. Actualmente, el RWRf es una planta de tratamiento de nivel biológico secundario. Los futuros proyectos de mejoras de capital mejorarán esta instalación para poder tratar una parte de las aguas residuales entrantes a un nivel terciario.

Intensidad. Se refiere a la magnitud relativa del uso o actividad que puede ocurrir en una propiedad o área de terreno determinada y se refleja típicamente en la relación entre el área de construcción y el área de tierra calculada como relación de área de piso (es decir, el área de construcción dividida por el área del terreno). La intensidad también puede medirse por otras características, como la velocidad a la que los usos de una propiedad generan demanda de consumo de agua, demanda de eliminación de aguas residuales o genera demanda de viajes como un vehículo privado, transporte público, andar en bicicleta o caminar.

Inundación de 100 años. Un evento de inundación que tiene una probabilidad de ocurrencia del uno por ciento en cualquier año.

Inundación de 500 años. La magnitud de una inundación que se espera que ocurra en promedio cada 500 años, según datos históricos. La inundación de 500 años tiene una probabilidad de 1/500, o 0.2 por ciento, de ocurrir en un año determinado.

Isla del Condado. Terrenos no incorporados totalmente rodeados por la ciudad.

LEED. El Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental (LEED, por sus siglas en inglés) Sistema de Clasificación de Edificios Verdes™ es el punto de referencia aceptado a nivel nacional para el diseño, construcción y operación de alto rendimiento de los edificios verdes.

Límites de la ciudad. Los límites incorporados de la Ciudad de Fresno.

Límites de la Ciudad de Fresno. Ver *Límites de la ciudad* para la definición.

Llanura de inundación. Un área adyacente a un lago, arroyo, océano u otro cuerpo de agua que se encuentra fuera de las orillas ordinarias del cuerpo de agua y periódicamente inundado por flujos de inundaciones. A menudo se le conoce como el área que probablemente será inundada por la inundación de 100 años.

Material peligroso. Un material se considera peligroso si aparece en una lista de materiales peligrosos preparados por una agencia federal, estatal o local, o si tiene características definidas como peligrosas por dicha agencia. El Código de Regulación de California define un material peligroso como una sustancia que, debido a sus propiedades físicas o químicas, su cantidad, concentración u otras características, puede (1) causar un aumento en la mortalidad o un aumento de enfermedades graves, irreversibles o incapacitantes, enfermedad, o (2) representan un peligro presente o potencial importante para la salud humana o el medio ambiente cuando se trata, almacena, transporta o desecha de manera inadecuada, o se administra de otra manera.

Medidas de atenuación. Medidas tomadas para evitar, minimizar o eliminar los impactos ambientales. La mitigación incluye: evitar el impacto por completo al no tomar una determinada acción o partes de una acción; minimizar los impactos al limitar el grado o la magnitud de la acción y su implementación; rectificar el impacto reparando, rehabilitando o restaurando el ambiente afectado; reducir o eliminar el impacto a lo largo del tiempo mediante la conservación y el mantenimiento durante la vida de la acción; y compensar el impacto reparando o proporcionando recursos o entornos sustitutos.

Mejores Prácticas de Administración (BMP, por sus siglas en inglés). La combinación de medidas de conservación, estructura o prácticas de administración que reducen o evitan efectos adversos del desarrollo en terrenos colindantes, el agua o los cursos de agua, y los cuerpos de agua.

Metas y términos relacionados:

Meta. Una meta es un establecimiento general de dirección. Es un final de futuro ideal relacionado con la salud pública, la seguridad o el bienestar general. Una meta es una expresión general de los valores de la comunidad y, por lo tanto, puede ser de naturaleza abstracta y generalmente no se puede cuantificar ni depende del tiempo.

Objetivo. Un objetivo es un fin, condición o estado especificado que es un paso intermedio hacia la consecución de un objetivo. Debe ser alcanzable, y preferiblemente medible.

Política. Una política es una declaración específica que guía la toma de decisiones e indica un compromiso del cuerpo legislativo local con un curso de acción particular para lograr metas y objetivos.

Medida de implementación. Una medida de implementación es una acción, procedimiento, programa o técnica que lleva a cabo la política del Plan General.

Mitigación. Una acción específica tomada para reducir los impactos ambientales. Las medidas de mitigación se requieren como un componente de un informe de impacto ambiental (EIR) si se identifican medidas significativas.

Modo (transporte). Cada forma de transporte es un modo: transporte público, andar en bicicleta, caminar y conducir.

Multimodal. Soportando más de un modo de transporte.

Nivel equivalente de ruido comunitario (CNEL, por sus siglas en inglés). El nivel de sonido promedio durante un día de 24 horas, obtenido después de la adición de cinco decibelios a los niveles de sonido en la noche de 7 pm a 10 pm y después de la adición de 10 decibelios a los niveles de sonido en la noche de 10 pm a 7 a.m.

Nivel equivalente de sonido equivalente (Leq). Una representación de un solo número del nivel de sonido fluctuante en decibelios durante un período de tiempo específico. Es un promedio de energía sonora del nivel fluctuante.

Ozono. Un compuesto que consta de tres átomos de oxígeno que es el constituyente principal del smog. Se forma a través de reacciones químicas en la atmósfera que involucran compuestos orgánicos volátiles, óxidos de nitrógeno y luz solar. El ozono de superficie puede provocar daños en los pulmones, así como daños en árboles, cultivos y materiales. Hay una capa natural de ozono en la atmósfera superior, que protege a la tierra de la radiación ultravioleta dañina.

Perspectiva del Plan General. El nivel de desarrollo previsto para 2035, de acuerdo con el Plan General.

Plan. Ver *Plan General* para la definición.

Plan Comunitario. Un refinamiento del Plan General para un área geográfica componente del Plan General. Un plan comunitario hace avanzar las disposiciones del Plan General a un nivel de detalle más preciso. Un plan comunitario es adoptado, enmendado o revocado por resolución del Concejo Municipal.

Plan Conceptual. Un marco para el crecimiento que identifica los usos futuros del suelo, las principales redes de carreteras y otros desafíos y oportunidades de crecimiento dentro del área más grande adyacente o que rodea un proyecto propuesto. Los planes conceptuales requieren que la implementación del proyecto implique la coordinación entre las nuevas áreas de crecimiento y el desarrollo existente que incluye subdivisiones, algunas de las cuales se construyeron hace muchos años, para lograr Vecindades Completas. Los planes conceptuales pueden incluir parques, escuelas, senderos y otros servicios públicos y comodidades. Los Planes conceptuales deben demostrar cómo las subdivisiones, los desarrollos comerciales propuestos y otros pueden afectar las propiedades circundantes y cómo se logrará la conectividad entre los sitios.

Plan Específico. Se refiere a un plan que proporciona herramientas detalladas de diseño e implementación para una parte específica del área cubierta por un Plan General. Un Plan Específico puede incluir todas las regulaciones, condiciones, programas y/o legislación propuesta que pueda ser necesaria o conveniente para la implementación sistemática de cualquier elemento del Plan General.

Plan General. Este documento, que incluye el Elemento de Vivienda adoptado, que es un conjunto de metas, objetivos, políticas, medidas de implementación y diagramas integrados, coherentes internamente, integrales y de largo alcance para el desarrollo físico general de la ciudad y cualquier terreno fuera de los límites de la Ciudad que guarda relación con la Planificación de la Ciudad.

Plan para los Comunidades Vecinas al Centro (DNCP, por sus siglas en inglés). Un plan comunitario que refina el área de planificación del centro de la ciudad. Un documento visionario que establece los objetivos de la comunidad a largo plazo para el Área del Plan Centro y proporciona políticas de desarrollo relativas a una amplia gama de temas, incluyendo el uso del suelo y el desarrollo, el transporte, el ámbito público de calles y parques, infraestructura, recursos históricos, y la salud y el bienestar en general.

Plantas de tratamiento satelital.
Ver la Planta de tratamiento satelital y recuperación para la definición.

Planta de tratamiento satelital y recuperación. Los sistemas satelitales de aguas residuales se utilizan para tratar las aguas residuales en o cerca del punto de generación y reutilización de residuos. Las plantas de tratamiento satelital generalmente no tienen instalaciones de procesamiento de sólidos; los sólidos se devuelven al sistema de recolección para su procesamiento en una planta de tratamiento central con aguas ubicadas abajo. Los sistemas satelitales individuales se pueden usar para la recuperación de agua y para la reutilización de aplicaciones como el riego de jardines, la descarga de inodoros, las aplicaciones de enfriamiento y las características del agua. El uso de sistemas satelitales se basa en el supuesto de que el sistema de recolección existente puede ser utilizado para el transporte de sólidos y flujo reducido. Los sistemas de recuperación in situ pueden obviar la necesidad de sistemas de tuberías dobles a gran escala, que son generalmente prohibitivos en áreas urbanizadas y reducen la necesidad de expandir las plantas de tratamiento existentes para cumplir con las proyecciones de crecimiento futuro.

Plantas de tratamiento ‘paquete’. Un método prefabricado para tratar las aguas residuales con un proceso aeróbico para eliminar la mayoría de los contaminantes del agua. El efluente final puede ser liberado de forma segura en el medio ambiente, como arroyos receptores, ríos, etc. El agua no potable tratada también se puede utilizar como una nueva fuente de agua para promover la producción agrícola y acuícola, usos industriales, sostenibilidad del agua y usos de recuperación. Como el riego, el lavado y la recarga artificial.

Plantas de tratamiento de aguas residuales de ‘paquete’. *Ver Plantas de tratamiento ‘paquete’ para la definición.*

Plantas tolerantes a la sequía. Plantas que se adaptan a condiciones áridas o de sequía. Una vez establecidas, estas plantas son capaces de soportar largos períodos de sequía sin deterioro, pasando varias semanas o una temporada entre riegos.

Pueblo de tránsito. Una comunidad predominantemente residencial con algunas actividades minoristas cercanas planeadas alrededor de un centro de transporte, como una parada de autobús o una estación de tren, con la intención de que sea conveniente para los habitantes de las aldeas ir o venir del trabajo o hacer recados y viajar a través de una red de transporte público. Algunos componentes clave son un área comercial central con oficinas y comercios que rodean una parada de tránsito respaldada por desarrollos residenciales y de uso mixto de alta densidad con desarrollos progresivamente de menor densidad que se extienden hacia afuera desde el centro con un enfoque en crear un sentido de lugar, lugares comunes, tales como plazas públicas y centros cívicos, y viviendas diversificadas. Múltiples desarrollos orientados hacia el tránsito pueden ocurrir dentro de una aldea de tránsito. Para los propósitos de este Plan, una Aldea de Tránsito es un Centro de Actividades.

Programa de Mejora de Capital (CIP, por sus siglas en inglés). La programación plurianual de mejoras físicas públicas basada en estudios de recursos fiscales disponibles y la elección de mejoras específicas que se construirán.

Promedio de Nivel de sonido de día-noche (Ldn). El promedio de nivel de sonido ponderado a para un área determinada (medido en decibelios) durante un período de 24 horas con una ponderación de 10 dB aplicada a los niveles de sonido nocturno (después de las 10 pm y antes de las 7 am). El Ldn es aproximadamente numéricamente igual al CNEL para la mayoría de las configuraciones ambientales.

Recarga de aguas subterráneas. El proceso natural de infiltración y percolación de agua de lluvia de áreas terrestres o arroyos a través de suelos permeables en rocas que contienen agua que proporcionan almacenamiento subterráneo (es decir, acuíferos).

Receptores sensibles. Personas o usuarios de terrenos que son más sensibles a los efectos negativos de los contaminantes del aire. Las personas que son receptores sensibles son los niños, los ancianos, los enfermos graves y los enfermos crónicos. El término ‘receptores sensibles’ también puede referirse a las categorías de uso de suelo donde estas personas viven o pasan una cantidad significativa de tiempo. Tales áreas incluyen residencias, escuelas, patios de recreo, centros de cuidado infantil, hospitales, casas de retiro y casas de convalecencia.

Reciclaje de agua. La reutilización de aguas residuales con tratamiento terciario para jardinería, refrigeración industrial, riego, recarga de aguas subterráneas u otros usos.

Recurso Cultural. Evidencia colectiva de actividades pasadas y logros de las personas. Edificios, objetos, características, sitios y estructuras con valor científico, histórico y cultural son todos ejemplos de recursos culturales.

Recurso histórico. Cualquier edificio, estructura, objeto o sitio con más de cincuenta años de antigüedad que posea integridad de ubicación, diseño, configuración, materiales, mano de obra, sentimiento y asociación, y se asocie con eventos históricos o con la vida de personas significativas en el pasado de Fresno, o encarna las características distintivas de un tipo, período o método de construcción, o representa el trabajo de un maestro o posee altos valores artísticos; o refleja, información importante sobre la prehistoria o la historia, y ha sido designado por el Concejo Municipal al Local según lo exige la HPO.

Regulador. Una designación de uso del suelo que pretende separar los usos urbanos de los usos agrícolas a largo plazo para preservar las áreas agrícolas viables a largo plazo.

Relleno. Los términos ‘área de relleno’ y ‘desarrollo de relleno’ están destinados a ser usados de manera intercambiable, y se definirán de acuerdo con la definición de ‘área de relleno’ establecida en el Objetivo UF-12 de la siguiente manera: ‘Localizar aproximadamente la mitad de los futuros residenciales. Desarrollar en áreas de relleno - definido como dentro de la Ciudad el 31 de diciembre de 2012 - incluyendo el área central del Centro y los vecindarios circundantes, centros de uso mixto y desarrollo orientado al tránsito a lo largo de los principales corredores de BRT y otras áreas de relleno que no son corredores, y terreno vacante.’ En la medida en que la Ciudad deba cumplir con las definiciones legales alternativas, las definiciones de ‘relleno’ contenidas en el Código de Recursos Públicos 21061.3 y en las Directrices de CEQA 15332, según puedan ser enmendadas, pueden ser aplicables.

Residuo sólido. Categoría general que incluye desechos orgánicos, productos de papel, metales, vidrio, plásticos, telas, ladrillos, rocas, suelos, cuero, caucho, desechos de jardinería y madera.

Residuos peligrosos. Materiales que ya no tienen un uso práctico, como sustancias que se han desechado, descargado, derramado, contaminado o que se almacenan antes de su eliminación adecuada. Los materiales peligrosos y los desechos peligrosos se clasifican según cuatro propiedades: tóxicos (causan efectos en la salud humana), inflamables (tienen la capacidad de quemar), corrosivos (causan quemaduras graves o daños a los materiales) y reactivos (provocan explosiones o generan gases tóxicos).

Ribereña. Vegetación característica relacionada con o ubicada en la orilla de un curso de agua natural a menudo descrita como ‘corredores ribereños.’

Ruta estatal (oficialmente conocida como ruta de la autopista estatal). Un número asignado a una carretera estatal de California.

Sísmico. Causado por o sometido a terremotos o vibraciones del suelo.

Sistema de calificación de edificios ecológicos. Un sistema de certificación de edificios que califica o recompensa niveles relativos de cumplimiento o desempeño con objetivos y requisitos ambientales específicos. Los sistemas de clasificación y los sistemas de certificación se usan indistintamente con frecuencia. Los sistemas de calificación de edificios ecológicos abordan cada tipo de proyecto, desde casas una familia y edificios comerciales hasta vecindarios completos, y están disponibles para nuevas construcciones y edificios existentes. El objetivo de los sistemas de calificación es mejorar el diseño y las operaciones de los edificios para que funcionen de manera más sostenible al abordar lo que la industria de los edificios ha identificado como los principales aspectos de los edificios ecológicos (es decir, emplazamiento, energía, agua, gases de efecto invernadero, etc.) materiales, ambiente interior, contenido reciclado, confort térmico, iluminación natural, control de humedad, acústica, controles de sistemas de construcción, diseño integrado, y puesta en marcha).

Sobregiro. Una cuenca de agua subterránea está en condiciones de sobregiro cuando la cantidad de agua extraída excede la cantidad de agua que se está recargando.

Suelos expansivos. Suelos que se hinchan cuando absorben agua y se encogen cuando se secan.

Super Arterial. Carreteras divididas de cuatro a seis carriles (separación mediana de islas) con el propósito principal de mover múltiples modos de tráfico de viaje hacia y desde los principales generadores de tráfico y entre áreas de planes comunitarios.

Tarifa de impacto. Una tarifa, también llamada tarifa de desarrollo, impuesta al desarrollador de un proyecto por una ciudad, condado u otra agencia pública como compensación por los impactos no mitigados que el proyecto producirá. El Código de Gobierno de California § 54990 especifica que las tarifas de desarrollo no deben exceder el costo razonable estimado de proporcionar el servicio por el cual se cobra la tarifa. Para imponer legalmente una tarifa de desarrollo, la agencia pública debe verificar su método de cálculo y documentar las restricciones apropiadas sobre el uso del fondo.

Toda la Ciudad (en mayúsculas) y toda la ciudad (sin mayúsculas). Las referencias a ‘Toda la Ciudad’ están relacionadas con una característica, regulación u otro factor que ocurre dentro de los límites incorporados de la Ciudad de Fresno, mientras que ‘toda la ciudad’ puede referirse a ocurrencias dentro del Área de Planificación de Fresno (FPA).

Tren de alta velocidad de California. El servicio de trenes de alta velocidad está diseñado para conectar las mega-regiones de California. Para el año 2029, el sistema funcionará desde San Francisco hasta Los Ángeles y el Valle Central en menos de tres horas a velocidades que pueden alcanzar más de 200 millas por hora. Se espera que eventualmente el sistema se extienda a Sacramento y San Diego, con un total de 800 millas hasta con 24 estaciones.

Uso. El propósito por el cual un lote o estructura es o puede ser arrendado, ocupado, mantenido bajo el Código de Desarrollo y el Plan General, designación de uso de suelo.

Uso mixto. Un tipo de desarrollo que consiste en una diversidad de usos residenciales y no residenciales, que pueden incluir, entre otros, oficinas, comercios, lugares públicos o de entretenimiento, en una forma urbana compacta con una fuerte orientación peatonal.

Uso mixto horizontal. Un desarrollo integrado de uso mixto que consiste en usos adyacentes residenciales y no residenciales.

Uso mixto vertical. Un desarrollo que contiene al menos un edificio de uso mixto de varios pisos.

Vías de alta velocidad y tren de alta velocidad. Servicios ferroviarios con velocidades máximas de 110 MPH a 150 MPH o más, según lo define el Departamento de Transporte de los EE. UU. Véase también Tren de alta velocidad de California.

Zona de inundación. El área de terrenos relativamente plana a ambos lados de las orillas de un arroyo que está sujeto a inundaciones bajo una inundación de 100 años o de 500 años.

Zona de oportunidad de relleno (IOZ, por sus siglas en inglés). Áreas geográficas generales o específicamente definidas para las cuales se establecen políticas y medidas de implementación para promover el desarrollo o usos planificados del suelo. Incluye muchos de los vecindarios establecidos de Fresno, que necesitan grandes proyectos de reinversión catalítica e intervenciones estratégicas a pequeña escala.

Lista de acrónimos

BRT: Autobús de tránsito rápido	DPW: Departamento de Obras Públicas de la Ciudad de Fresno
Caltrans: Departamento de Transporte de California	du: Unidad de vivienda
CalGreen o Código de CalGreen: Código de normas de construcción ecológica de California	du/ac: Unidades de vivienda por acre (medida de densidad)
CAP: Plan de Acción Climática	EIR: Informe de Impacto Ambiental (CEQA)
CBC: Código de Construcción de California	EPA: Agencia de Protección Ambiental
CBD: Distrito Central de Negocios	FAX: Fresno Area Express
CEQA: Ley de Calidad Ambiental de California	FEMA: Ley Federal de Manejo de Emergencias
CIP: Programa de Mejora de Capital	FCSP: Plan Específico del Corredor Fulton
CLG: Gobierno Local Certificado	FID: Distrito de Riego de Fresno
CNEL: Nivel Equivalente de Ruido Comunitario	FMC: Código Municipal de Fresno
COFCG o FCOG: Consejo de Gobiernos del Condado de Fresno	FMFCD: Distrito Metropolitano de Control de Inundaciones de Fresno
COG: Consejo de Gobiernos	FPU: Universidad Fresno Pacific
CSUF: Universidad Estatal de California, Fresno	FUSD: Distrito Escolar Unificado de Fresno
CUSD: Distrito Escolar Unificado de Clovis	FYI: Aeropuerto Internacional de Fresno Yosemite
CWMA: Autoridad de Administración de Residuos Consolidados	GCC: Cambio Climático Global
DARM: Departamento de Desarrollo de Recursos y Administración de Recursos de la Ciudad de Fresno	GED: Diploma de educación general
dB: Decibelio	GEI: Gases de efecto invernadero
dba: Decibel ponderado A	SIG: Sistemas de información geográfica.
DDC: Código de Desarrollo del Centro	GP: Plan General
DNCP: Plan Comunitario de Vecindarios del Centro	HSR: Tren de alta velocidad de California
DNL: Nivel de ruido medio de día-noche	IDA: Ley de Desarrollo de Rellenos
DPM: Materia partícula de diésel	LAFCO: Comisión de Formación de la Agencia Local de Fresno
DPU: Departamento de Servicios Públicos de la Ciudad de Fresno	LEED: Liderazgo en Energía y Diseño Ambiental.
	Leq: Nivel de sonido equivalente

Ldn: Nivel de sonido promedio del día-noche

MEIR: Informe Maestro de Impacto Ambiental

mgd: Millones de galones por día
(agua o aguas residuales)

MOU: Memorando de Entendimiento

NESWTF o SWTF: Instalación de
tratamiento de aguas superficiales del noreste

NFIP: Programa Nacional de
Seguros contra Inundaciones

PACE: Evaluación de energía
limpia de propiedad

PG&E: Pacific Gas and Electric

RTP: Plan de transporte regional

RWRF: Planta Regional de Recuperación
de Aguas Residuales de Fresno/Clovis

SCCCD: State Center Community
College District

SIP: Plan de Implementación del
Estado (Contaminación del Aire)

SJVAPCD: Distrito de Control de
Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín

SJVAB: Cuenca Aérea del Valle de San Joaquín

SOI: Esfera de influencia

Sq. Ft.: Pies cuadrados

SR: Ruta del Estado

SWMP: Plan de administración
de aguas pluviales

SWTF: Planta de tratamiento de agua superficial

TAZ: Zona de análisis de tráfico

TOD: Desarrollo orientado al tránsito

TTCIS: Estudio de Impacto de Tráfico,
Transporte y Conectividad

UGM: Administración del Crecimiento Urbano.

UP: Union Pacific Railroad

USBR: Oficina de Reclamación
de los Estados Unidos

USD: Distrito Escolar Unificado

UWMP: Plan de administración de agua urbana

