

Estudio de desvío de camiones de la comunidad del centro-sur de Fresno AB617

Informe sobre rutas de camiones y
estrategias de implementación

ABRIL 2024

Contenido

| | | |
|-----|--|----|
| 1 | Introducción y antecedentes | 2 |
| 2 | Desarrollo de estrategias | 3 |
| 3 | Lista de estrategias | 9 |
| 4 | Mapa de estrategias | 28 |
| 5 | Rutas de camiones propuestas | 29 |
| 6 | Estrategias no relacionadas con la infraestructura | 33 |
| 7 | Implementación | 36 |
| 7.1 | Estrategias de la política de la Ciudad..... | 36 |
| 7.2 | Estrategias de financiación | 37 |
| 7.3 | Marco de establecimiento de prioridades | 46 |
| 8 | Próximos pasos..... | 65 |

1 Introducción y antecedentes

La ciudad de Fresno y el Distrito de Control de la Contaminación del Aire del Valle de San Joaquín (SJVAPCD, por sus siglas en inglés) tienen como objetivo desarrollar soluciones y estrategias de movilidad innovadoras e implementables para apoyar a la comunidad del centro-sur de Fresno. Existe una importante presencia industrial operando en la parte suroeste de la comunidad, que incluye una instalación de generación de energía eléctrica a base de combustibles fósiles junto con otras fuentes industriales. Los usos industriales en la comunidad del centro-sur de Fresno han creado una elevada carga acumulativa de exposición a la contaminación del aire. Esto, a su vez, ha afectado a un número considerable de zonas censales que han sido designadas como comunidades desfavorecidas, así como a lugares vulnerables como escuelas, guarderías y hospitales.

La comunidad fue priorizada por el Comité Directivo de Justicia Ambiental AB 617 del Valle de San Joaquín. El Valle de San Joaquín ha sido objeto de numerosos estudios sobre la calidad del aire que sientan las bases necesarias para el desarrollo de un programa de reducción de emisiones en esta comunidad urbana. La comunidad también tiene altos índices de asma e impactos de enfermedades cardiovasculares, junto con altos índices de pobreza, desempleo y aislamiento lingüístico. El estudio de desvío de camiones identificará, analizará y evaluará las posibles estrategias que las comunidades afectadas por el transporte de carga en el área AB 617 podrían adoptar en cooperación con la ciudad de Fresno para reducir los impactos de los camiones. Estos impactos incluyen la contaminación del aire, el ruido, las escorrentías contaminadas, los accidentes de tráfico, la congestión del tráfico, los conflictos de transporte activo, los impactos residenciales y escolares, y el desgaste excesivo de pavimentos y puentes locales.

Este estudio determinará en última instancia si los camiones pesados que circulan dentro de la comunidad pueden desviarse para reducir la exposición a las emisiones de los residentes de la comunidad del centro-sur de Fresno. Sin embargo, el propósito de este informe es recomendar estrategias específicas para mitigar los impactos negativos del transporte de mercancías, mejorar la calidad del aire, y mejorar la calidad de vida en general de los miembros de la comunidad de centro-sur de Fresno. Este informe también recomienda un posible plan de implementación que considere fuentes y disponibilidad de financiamiento, medidas de desempeño del proyecto, así como un marco de priorización para las estrategias propuestas.

2 Desarrollo de estrategias

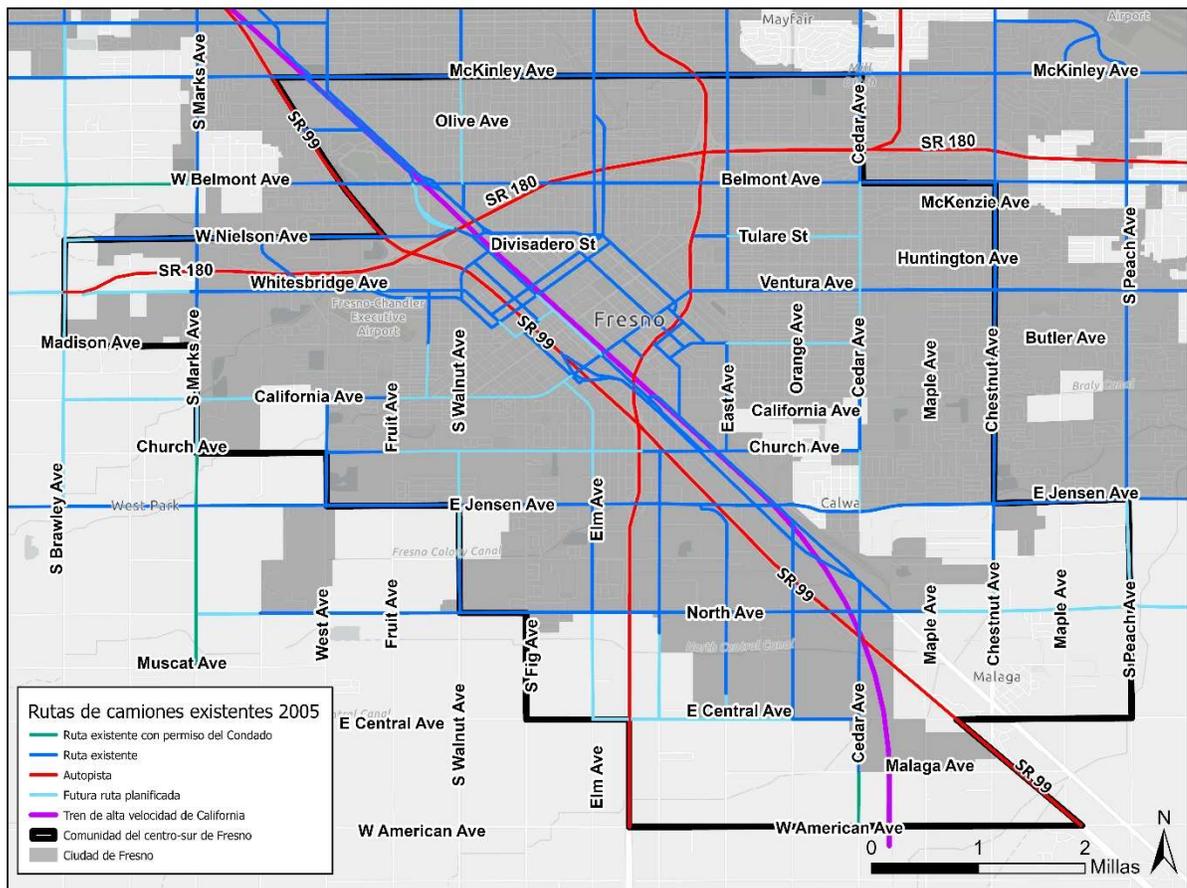
El *Estudio de desvío de camiones de la comunidad del centro-sur de Fresno* identificó una serie de estrategias de desvío de camiones para implementar en todo el centro-sur de Fresno. Las estrategias se desarrollaron mediante la combinación de los resultados de la evaluación de las condiciones existentes, los aportes de la comunidad en eventos de divulgación y reuniones de las partes interesadas, el estudio de salud pública en curso de la Universidad de California, Merced (UCM, por sus siglas en inglés), así como las mejores prácticas de enrutamiento de camiones, manteniendo al mismo tiempo la productividad del movimiento de mercancías y productos. Este enfoque se resume en la Figura 1. Una vez implementadas, las estrategias tienen como objetivo mejorar la salud, la seguridad y las condiciones de movilidad para los residentes en todo el sur-centro de Fresno, así como agilizar el enrutamiento de camiones en la región.

FIGURA 1: CONSIDERACIONES PRINCIPALES PARA ESTRATEGIAS FACTIBLES DE DESVÍO



En el desarrollo de las estrategias de desvío de camiones, se creó un conjunto de herramientas para estrategias de desvío de camiones. El conjunto de herramientas de estrategias de desvío de camiones presenta nueve categorías de estrategias únicas que utilizan tratamientos que promueven la seguridad de los residentes o desvían el tráfico de camiones a lo largo de las rutas de camiones existentes. La Figura 2 ilustra las rutas de camiones existentes en la ciudad, publicadas por última vez en 2005.

FIGURA 2: RUTAS DE CAMIONES EXISTENTES (2005)



Las categorías de estrategias elegidas proceden de una o varias fuentes, incluyendo la evaluación de las condiciones existentes, el estudio de salud pública en curso, los aportes de la comunidad en los eventos de divulgación y reuniones con las partes interesadas, el plan anterior y las metas y objetivos del estudio, así como las mejores prácticas en materia de rutas de camiones. Dado que la opinión del público es fundamental para este estudio, cabe señalar que los comentarios recibidos durante la primera ronda de divulgación pública pueden clasificarse en tres temas principales:

- **Problemas de seguridad para peatones y ciclistas:**
 - Faltan aceras y cruces peatonales cerca de destinos importantes
 - No hay suficiente separación entre los camiones y otros usuarios.
 - Falta de carriles bici
 - Las colas en las rampas de entrada a las autopistas provocan condiciones inseguras
- **Problemas de comportamiento de los camiones:**
 - Los camiones circulan a velocidades inseguras y no respetan las señales, especialmente cerca de las escuelas
 - Vehículos con el motor encendido pero parados debido a la falta de sincronización de los semáforos
- **Problemas de infraestructura vial**
 - Superficies de calles dañadas, baches

Una cuidadosa atención a estos temas y los comentarios detallados de los residentes y las partes interesadas ayudaron a desarrollar las categorías de estrategias. Las nueve categorías del conjunto de herramientas de estrategias de desvío de camiones, sus descripciones y el origen de las estrategias del conjunto de herramientas se muestran en la Tabla 1 a continuación. Los objetivos del plan anterior dentro de la Tabla 1 van acompañados de un número que se relaciona directamente con el título de una sección del Informe de condiciones existentes. Del mismo modo, las mejores prácticas dentro de la Tabla 1 van acompañadas de un número que se relaciona con el título de una sección del Informe de mejores prácticas.

TABLE 1: CONJUNTO DE HERRAMIENTAS DE LA ESTRATEGIA DE DESVÍO DE CAMIONES DEL CENTRO-SUR DE FRESNO

| N.º | Estrategia | Descripción | Origen | | | | Estudio de salud de la UCM |
|-----|--|---|------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------|----------------------------|
| | | | Aporte de la comunidad | Objetivos del plan anterior | Análisis de las condiciones | Mejores prácticas | |
| 1 | Nuevas aceras | Cerrar brechas en la red de aceras existente, mejorar las partes degradadas o estrechas de las aceras existentes y mejoras según la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) | ✓ | ✓ (4.25) | ✓ | | |
| 2 | Nuevos cruces peatonales | Cruces peatonales adicionales para mejorar la movilidad y conectividad de los peatones, nueva demarcación de los cruces peatonales existentes o mejoras que aumenten la visibilidad en los cruces peatonales existentes | ✓ | ✓ (4.17) | ✓ | | |
| 3 | Nuevos carriles para bicicletas | Carriles de circulación exclusivos para ciclistas, ya sea en la calle, fuera de la calle o en instalaciones protegidas para mejorar la accesibilidad y seguridad de las bicicletas. | ✓ | ✓ (4.19/ 25/ 26) | ✓ | | |
| 4 | Repavimentación de carreteras | La eliminación de baches y grietas reduce el mantenimiento de los camiones y los niveles de emisiones de gases de efecto invernadero (GHG, por sus siglas en inglés) | ✓ | | ✓ | | |
| 5 | Calmar el tráfico | Implementa medidas para reducir la velocidad de los camiones o desviarlos por completo mediante el estrechamiento de la | ✓ | | ✓ | ✓ (1.1.6) | ✓ |

| N.º | Estrategia | Descripción | Origen | | | | Estudio de salud de la UCM |
|-----|--|--|------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-------------------|----------------------------|
| | | | Aporte de la comunidad | Objetivos del plan anterior | Análisis de las condiciones | Mejores prácticas | |
| | | carretera, los resaltos o túmulos y las rotondas. | | | | | |
| 6 | Señalización orientada a los camiones | Informa y proporciona confirmación a los conductores de camiones sobre las rutas de los camiones y las áreas reguladas. | | | | ✓ (1.3) | ✓ |
| 7 | Mejora de la señalización del tráfico | Mejora la señalización de una intersección para mejorar la seguridad y el flujo de movimientos vehiculares | ✓ | | | | |
| 8 | Reconfiguración de carreteras | Reconfigura una calzada o intersección para acomodar el acceso de vehículos, peatones y ciclistas o alterar los movimientos de camiones. | ✓ | ✓ (4.4) | | | |
| 9 | Área regulada para camiones | <p>Crea un límite alrededor de los receptores vulnerables que puede utilizarse para limitar el paso de camiones, ya sea por hora del día o en todo momento. El reglamento puede permitir la entrada o salida de camiones si su origen o destino se encuentra dentro de los límites.¹</p> <p>Las áreas reguladas para camiones limitan efectivamente algunas rutas designadas para camiones establecidas bajo el mapa y plan de rutas de camiones de Fresno de 2005.</p> | ✓ | | ✓ | ✓ (2.2) | ✓ |

¹ Código de Vehículos de California 35703

De las estrategias enumeradas en la tabla anterior, la Estrategia n.º 9, Áreas reguladas para camiones, es la que tiene el impacto más directo en las rutas permitidas para camiones en el centro-sur de Fresno. Los conceptos e impactos de estas áreas se examinan a continuación.

Áreas reguladas para camiones

Como se menciona en la Tabla 1, las Áreas reguladas para camiones crean un límite alrededor de los receptores vulnerables que puede utilizarse para limitar el paso de camiones, ya sea por hora del día o en todo momento. Las regulaciones aún pueden permitir la entrada o salida de camiones si su origen o destino se encuentra dentro del límite. Las áreas reguladas para camiones limitan efectivamente algunas rutas designadas para camiones establecidas en el mapa y plan de rutas de camiones de Fresno de 2005, ya sea eliminando las rutas de camiones existentes o introduciendo señalización que restrinja el acceso de camiones, implementando restricciones de horario y reduciendo la velocidad de los camiones. La enmienda propuesta a la ordenanza de rutas de camiones de la ciudad se describe en la sección de Estrategias de la política de la Ciudad (Sección 7.1) de este informe.

Las áreas reguladas para camiones no limitan ningún punto de acceso de entrada o salida de ninguna autopista, incluidas las SR 41, SR 99 y SR 180. No obstante, las áreas reguladas para camiones pueden provocar el desvío de camiones en determinadas calles arteriales y colectoras por las que circulan un número indeterminado de receptores vulnerables. Aunque las áreas reguladas para camiones se recomendaron para reducir el desvío de camiones cerca de receptores vulnerables, están diseñadas de forma que mantengan las principales conexiones de camiones sin interrumpir gravemente el movimiento. Las áreas reguladas para camiones recomendadas también se basaron en la evaluación del impacto en la salud realizada por UC Merced, que descubrió que las cifras de partos prematuros (PTB) y de mortalidad infantil (IM) eran más altas entre quienes vivían a menos de 1000 pies de una carretera o ruta de camiones. Las áreas reguladas para camiones se diseñaron para reducir el número de áreas residenciales que se encuentran dentro de esta zona de amortiguamiento, reduciendo así el riesgo de consecuencias para la salud como los nacimientos prematuros y la mortalidad infantil. La adición de áreas reguladas para camiones tiene como objetivo reducir la cantidad de rutas de camiones presentes en áreas residenciales. La incorporación de esta recomendación se analiza con más detalle en la Sección 5, en la que se presenta el nuevo y propuesto mapa de rutas de camiones.

3 Lista de estrategias

Las estrategias del conjunto de herramientas van acompañadas de una lista exhaustiva de proyectos que especifican las ubicaciones en las que se recomienda implantar cada mejora dentro del centro-sur de Fresno. Debido a la naturaleza de las estrategias, estas se presentan ya sea como un punto único (como una intersección), un corredor (como una carretera) o un polígono (que representa un vecindario). La lista de proyectos puede incluir un número de identificación (ID en inglés), la identificación de la estrategia (ID) el nombre de la estrategia, una calle/cruce de calle, límites de inicio y fin del área, o nombre de vecindario, dependiendo del tipo de estrategia. Las estrategias de corredor también muestran su longitud en millas, y las estrategias de polígono en la lista de proyectos muestran su área en millas cuadradas.

En total, hay 236 propuestas de mejoras individuales que pueden utilizarse para mejorar la red de transporte en el centro-sur de Fresno, especialmente en relación con los movimientos de camiones. De estas mejoras, 159 son mejoras de "punto (intersección)", 65 son mejoras de "corredor" y 13 están representadas como "polígonos". Estas estrategias se han actualizado desde la primera ronda de estrategias presentadas en noviembre de 2023, en base a los resultados de la encuesta en línea distribuida en diciembre de 2023, y la revisión del personal de la Ciudad. Las adiciones clave incluyen nuevas ubicaciones para cruces peatonales, medidas para calmar el tráfico, mejoras en la señalización del tráfico, reconfiguración de carreteras y nuevas áreas reguladas para camiones. La Ciudad puede optar por implementar estas estrategias propuestas en función de la seguridad y la viabilidad. La implementación se analiza con más detalle en la Sección 7 de este informe.

Un desglose completo por tipo de estrategia del conjunto de herramientas se denota en la Tabla 2 a continuación.

TABLA 2: RESUMEN DE LAS ESTRATEGIAS DE DESVÍO DE CAMIONES DEL CENTRO-SUR DE FRESNO

| N.º | Estrategia | Tipo | Total | Longitud total / área |
|-----|---------------------------------------|-------------|-------|-----------------------------|
| 1 | Nuevas aceras | Línea | 16 | 32.2 millas |
| 2 | Nuevos cruces peatonales | Punto | 103 | N/A |
| 3 | Nuevos carriles para bicicletas | Línea | 24 | 37.6 millas |
| 4 | Repavimentación de carreteras | Línea | 13 | 11.6 millas |
| 5 | Calmar el tráfico | Línea | 12 | 26.6 millas |
| 6 | Señalización para camiones | Punto | 26 | N/A |
| 7 | Mejora de la señalización del tráfico | Punto | 16 | N/A |
| 8 | Reconfiguración de carreteras | Punto/Línea | 14 | 6.2 millas + intersecciones |
| 9 | Área regulada para camiones | Polígono | 13 | 11.33 millas cuadradas |

La siguiente tabla enumera cada estrategia y el tipo de proyecto en el que se clasifica, la ubicación propuesta, la longitud o el tamaño del área de cada mejora, y en qué categoría de financiación se puede clasificar la estrategia. Los tipos de proyecto se enumeran a continuación como referencia:

- Autopista/Carretera
- Transporte activo
- Gestión del sistema de transporte (TSM, por sus siglas en inglés)
- Gestión de la demanda de transporte (TDM, por sus siglas en inglés)
- Sostenibilidad
- Transporte de mercancías

Este desglose será útil para futuros análisis de costos donde el costo por unidad sea relevante. Las categorías de financiación enumeradas en esta tabla coinciden con las enumeradas en la Sección 6.1 de este informe, donde las subvenciones se clasifican por categoría de financiación.

TABLA 2: CATEGORÍAS DE FINANCIACIÓN

| ID | ID de la estrategia | Estrategia | Ubicación | Calle Transversal | Tipo de Proyecto | | | | | |
|----|---------------------|--------------------------|---------------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----|-----|----------------|--------------------------|
| | | | | | Autopista / Carretera | Transporte Activo | TSM | TDM | Sostenibilidad | Transporte de mercancías |
| 1 | NC1 | Nuevos cruces peatonales | Cedar | Kaviland | | X | | | | |
| 2 | NC2 | Nuevos cruces peatonales | Rowell | Kaviland | | X | | | | |
| 3 | NC3 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Cedar | | X | | | | |
| 4 | NC4 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Holloway | | X | | | | |
| 5 | NC5 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Rowell | | X | | | | |
| 6 | NC6 | Nuevos cruces peatonales | Jensen Bypass | Cedar | | X | | | | |
| 7 | NC7 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Golden State | | X | | | | |
| 8 | NC8 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | East (South) | | X | | | | |
| 9 | NC9 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | East (North) | | X | | | | |
| 10 | NC10 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Cherry | | X | | | | |
| 11 | NC11 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Elm | | X | | | | |
| 12 | NC12 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | MLK Jr | | X | | | | |
| 13 | NC13 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Walnut | | X | | | | |
| 14 | NC14 | Nuevos cruces peatonales | Jensen uit | Fr | | X | | | | |

| ID | ID de la estrategia | Estrategia | Ubicación | Calle Transversal | Tipo de Proyecto | | | | | |
|----|---------------------|--------------------------|-----------|-------------------|-----------------------|-------------------|-----|-----|----------------|--------------------------|
| | | | | | Autopista / Carretera | Transporte Activo | TSM | TDM | Sostenibilidad | Transporte de mercancías |
| 15 | NC15 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | West | | X | | | | |
| 16 | NC16 | Nuevos cruces peatonales | North | Walnut | | X | | | | |
| 17 | NC17 | Nuevos cruces peatonales | North | MLK Jr | | X | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----|------|--------------------------|---------|--------------|--|---|--|--|--|--|
| 18 | NC18 | Nuevos cruces peatonales | North | Elm | | X | | | | |
| 19 | NC19 | Nuevos cruces peatonales | North | Cedar | | X | | | | |
| 20 | NC20 | Nuevos cruces peatonales | North | Maple | | X | | | | |
| 21 | NC21 | Nuevos cruces peatonales | North | Chestnut | | X | | | | |
| 22 | NC22 | Nuevos cruces peatonales | North | Peach | | X | | | | |
| 23 | NC23 | Nuevos cruces peatonales | Central | Peach | | X | | | | |
| 24 | NC24 | Nuevos cruces peatonales | Central | Willow | | X | | | | |
| 25 | NC25 | Nuevos cruces peatonales | Central | Golden State | | X | | | | |
| 26 | NC26 | Nuevos cruces peatonales | Central | Maple | | X | | | | |
| 27 | NC27 | Nuevos cruces peatonales | Central | Cedar | | X | | | | |
| 28 | NC28 | Nuevos cruces peatonales | Central | Orange | | X | | | | |
| 29 | NC29 | Nuevos cruces peatonales | Central | East | | X | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----|------|--------------------------|--------------|----------|--|---|--|--|--|--|
| 30 | NC30 | Nuevos cruces peatonales | Central | Cherry | | X | | | | |
| 31 | NC31 | Nuevos cruces peatonales | Fwy41 | Central | | X | | | | |
| 32 | NC32 | Nuevos cruces peatonales | Central | Elm | | X | | | | |
| 33 | NC33 | Nuevos cruces peatonales | Central | MLK Jr | | X | | | | |
| 34 | NC34 | Nuevos cruces peatonales | Fwy41 | American | | X | | | | |
| 35 | NC35 | Nuevos cruces peatonales | American | Cedar | | X | | | | |
| 36 | NC36 | Nuevos cruces peatonales | North | Cherry | | X | | | | |
| 37 | NC37 | Nuevos cruces peatonales | Golden State | Railroad | | X | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----|------|--------------------------|--------------|----------|--|---|--|--|--|--|
| 38 | NC38 | Nuevos cruces peatonales | Golden State | Orange | | X | | | | |
| 39 | NC39 | Nuevos cruces peatonales | Golden State | East | | X | | | | |
| 40 | NC40 | Nuevos cruces peatonales | Golden State | Church | | X | | | | |
| 41 | NC41 | Nuevos cruces peatonales | G | Church | | X | | | | |
| 42 | NC42 | Nuevos cruces peatonales | Church | Railroad | | X | | | | |
| 43 | NC43 | Nuevos cruces peatonales | Church | Cedar | | X | | | | |
| 44 | NC44 | Nuevos cruces peatonales | Church | Chestnut | | X | | | | |
| 45 | NC45 | Nuevos cruces peatonales | Church | East | | X | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----|------|--------------------------|----------|------------|--|---|--|--|--|--|
| 46 | NC46 | Nuevos cruces peatonales | Church | Cherry | | X | | | | |
| 47 | NC47 | Nuevos cruces peatonales | Church | MLK Jr | | X | | | | |
| 48 | NC48 | Nuevos cruces peatonales | Church | Clara | | X | | | | |
| 49 | NC49 | Nuevos cruces peatonales | Church | Fairview | | X | | | | |
| 50 | NC50 | Nuevos cruces peatonales | Church | Walnut | | X | | | | |
| 51 | NC51 | Nuevos cruces peatonales | Church | Fruit | | X | | | | |
| 52 | NC52 | Nuevos cruces peatonales | Church | West | | X | | | | |
| 53 | NC53 | Nuevos cruces peatonales | Church | Marks | | X | | | | |
| 54 | NC54 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Chestnut | | X | | | | |
| 55 | NC55 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Peach | | X | | | | |
| 56 | NC56 | Nuevos cruces peatonales | Chestnut | Butler | | X | | | | |
| 57 | NC57 | Nuevos cruces peatonales | Cedar | California | | X | | | | |
| 58 | NC58 | Nuevos cruces peatonales | Cedar | Hamilton | | X | | | | |
| 59 | NC59 | Nuevos cruces peatonales | Cedar | Heaton | | X | | | | |
| 60 | NC60 | Nuevos cruces peatonales | Butler | East | | X | | | | |
| 61 | NC61 | Nuevos cruces peatonales | Butler | O | | X | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----|------|--------------------------|---------------|------------|--|---|--|--|--|--|
| 62 | NC62 | Nuevos cruces peatonales | Los Angeles | M | | X | | | | |
| 63 | NC63 | Nuevos cruces peatonales | Los Angeles | Van Ness | | X | | | | |
| 64 | NC64 | Nuevos cruces peatonales | Van Ness | Hamilton | | X | | | | |
| 65 | NC65 | Nuevos cruces peatonales | Van Ness | California | | X | | | | |
| 66 | NC66 | Nuevos cruces peatonales | Van Ness | Railroad | | X | | | | |
| 67 | NC67 | Nuevos cruces peatonales | Railroad | G | | X | | | | |
| 68 | NC68 | Nuevos cruces peatonales | Ventura | C | | X | | | | |
| 69 | NC69 | Nuevos cruces peatonales | C | Mono | | X | | | | |
| 70 | NC70 | Nuevos cruces peatonales | C | Inyo | | X | | | | |
| 71 | NC71 | Nuevos cruces peatonales | C | Kern | | X | | | | |
| 72 | NC72 | Nuevos cruces peatonales | C | Tulare | | X | | | | |
| 73 | NC73 | Nuevos cruces peatonales | C | Fresno | | X | | | | |
| 74 | NC74 | Nuevos cruces peatonales | B | Stanislaus | | X | | | | |
| 75 | NC75 | Nuevos cruces peatonales | B | Amador | | X | | | | |
| 76 | NC76 | Nuevos cruces peatonales | Whites Bridge | Thorne | | X | | | | |
| 77 | NC77 | Nuevos cruces peatonales | Thorne | Kearney | | X | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----|------|--------------------------|--------------|-------------|--|---|--|--|--|--|
| 78 | NC78 | Nuevos cruces peatonales | G | El Dorado | | X | | | | |
| 79 | NC79 | Nuevos cruces peatonales | O | Santa Clara | | X | | | | |
| 80 | NC80 | Nuevos cruces peatonales | O | Butler | | X | | | | |
| 81 | NC81 | Nuevos cruces peatonales | Nielsen | Hughes | | X | | | | |
| 82 | NC82 | Nuevos cruces peatonales | Ventura | Cedar | | X | | | | |
| 83 | NC83 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | 1st | | X | | | | |
| 84 | NC84 | Nuevos cruces peatonales | Tulare | 6th | | X | | | | |
| 85 | NC85 | Nuevos cruces peatonales | Tulare | 1st | | X | | | | |
| 86 | NC86 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | Cedar | | X | | | | |
| 87 | NC87 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | Blackstone | | X | | | | |
| 88 | NC88 | Nuevos cruces peatonales | Blackstone | Olive | | X | | | | |
| 89 | NC89 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | Weber | | X | | | | |
| 90 | NC90 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | Wesley | | X | | | | |
| 91 | NC91 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | Butler | | X | | | | |
| 92 | NC92 | Nuevos cruces peatonales | Olive | Weber | | X | | | | |
| 93 | NC93 | Nuevos cruces peatonales | Golden State | McKinley | | X | | | | |
| 94 | NC94 | Nuevos cruces peatonales | McKinley | Echo | | X | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----|------|--------------------------|----------|-----------|--|---|--|--|--|--|
| 95 | NC95 | Nuevos cruces peatonales | McKinley | Palm | | X | | | | |
| 96 | NC96 | Nuevos cruces peatonales | McKinley | Fresno | | X | | | | |
| 97 | NC97 | Nuevos cruces peatonales | McKinley | Millbrook | | X | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|----|------|--------------------------|--------------|------------|--|---|--|--|--|--|
| 98 | NC98 | Nuevos cruces peatonales | Central | Chestnut | | X | | | | |
| 88 | NC88 | Nuevos cruces peatonales | Blackstone | Olive | | X | | | | |
| 89 | NC89 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | Weber | | X | | | | |
| 90 | NC90 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | Wesley | | X | | | | |
| 91 | NC91 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | Butler | | X | | | | |
| 92 | NC92 | Nuevos cruces peatonales | Olive | Weber | | X | | | | |
| 93 | NC93 | Nuevos cruces peatonales | Golden State | McKinley | | X | | | | |
| 94 | NC94 | Nuevos cruces peatonales | McKinley | Echo | | X | | | | |
| 95 | NC95 | Nuevos cruces peatonales | McKinley | Palm | | X | | | | |
| 96 | NC96 | Nuevos cruces peatonales | McKinley | Fresno | | X | | | | |
| 97 | NC97 | Nuevos cruces peatonales | McKinley | Millbrook | | X | | | | |
| 98 | NC98 | Nuevos cruces peatonales | Central | Chestnut | | X | | | | |
| 99 | NC99 | Nuevos cruces peatonales | R | Huntington | | X | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-----|-------|---------------------------------|-----------------|------------|---|---|--|--|--|---|
| 100 | NC100 | Nuevos cruces peatonales | Thorne | California | | X | | | | |
| 101 | NC101 | Nuevos cruces peatonales | Kearney | Fruit | | X | | | | |
| 102 | NC102 | Nuevos cruces peatonales | 9 th | Ventura | | X | | | | |
| 103 | RR1P | Reconfiguración de la carretera | North | Willow | X | | | | | X |
| 104 | RR2P | Reconfiguración de la carretera | Butler | Hazelwood | X | | | | | X |
| 105 | RR3P | Reconfiguración de la carretera | California | Plumas | X | | | | | X |
| 106 | RR4P | Reconfiguración de la carretera | Belmont | Palm | X | | | | | X |

| | | | | | | | | | | |
|-----|-------|---------------------------------------|----------|-----------------------|---|--|---|--|--|---|
| 107 | RR5P | Reconfiguración de la carretera | Fwy99 | North | X | | | | | X |
| 108 | RR6P | Reconfiguración de la carretera | North | Golden State Frontage | X | | | | | X |
| 109 | RR7P | Reconfiguración de la carretera | Broadway | Santa Clara | X | | | | | X |
| 110 | RR8P | Reconfiguración de la carretera | Palm | Yale | X | | | | | X |
| 111 | RR9P | Reconfiguración de la carretera | Cedar | Thomas | X | | | | | X |
| 112 | RR10P | Reconfiguración de la carretera | Cedar | Floradora | X | | | | | X |
| 113 | RR11P | Reconfiguración de la carretera | G | Stanislaus | X | | | | | X |
| 114 | RR12P | Reconfiguración de la carretera | Kearney | Thorne | X | | | | | X |
| 115 | TS1 | Mejora de la señalización del tráfico | Central | Chestnut | X | | X | | | X |

| | | | | | | | | | | |
|-----|-----|---------------------------------------|------------|---------------------|---|--|---|--|--|---|
| 116 | TS2 | Mejora de la señalización del tráfico | B | Stanislaus | X | | X | | | X |
| 117 | TS3 | Mejora de la señalización del tráfico | California | West | X | | X | | | X |
| 118 | TS4 | Mejora de la señalización del tráfico | B | Rev Chester Riggins | X | | X | | | X |
| 119 | TS5 | Mejora de la señalización del tráfico | Divisadero | Glenn | X | | X | | | X |
| 120 | TS6 | Mejora de la señalización del tráfico | Divisadero | Calaveras | X | | X | | | X |
| 121 | TS7 | Mejora de la señalización del tráfico | M | Santa Clara | X | | X | | | X |
| 122 | TS8 | Mejora de la señalización del tráfico | O | San Benito | X | | X | | | X |

| | | | | | | | | | | |
|-----|------|---------------------------------------|--------------|-----------|---|--|---|--|--|---|
| 123 | TS9 | Mejora de la señalización del tráfico | Ventura | 10th | X | | X | | | X |
| 124 | TS10 | Mejora de la señalización del tráfico | Abby | Harvey | X | | X | | | X |
| 125 | TS11 | Mejora de la señalización del tráfico | Belmont | Stafford | X | | X | | | X |
| 126 | TS12 | Mejora de la señalización del tráfico | McKinley | San Pablo | X | | X | | | X |
| 127 | TS13 | Mejora de la señalización del tráfico | Golden State | Church | X | | X | | | X |

| | | | | | | | | | | |
|-----|------|---------------------------------------|---------|----------------|---|--|---|--|--|---|
| 128 | TS14 | Mejora de la señalización del tráfico | North | Parkway | X | | X | | | X |
| 129 | TS15 | Mejora de la señalización del tráfico | C | Walnut/ Martin | X | | X | | | X |
| 130 | TS16 | Mejora de la señalización del tráfico | Clinton | Marks | X | | X | | | X |
| 131 | SN1 | Señalización para camiones | Fwy99 | Chestnut | X | | | | | X |
| 132 | SN2 | Señalización para camiones | Fwy99 | North | X | | | | | X |
| 133 | SN3 | Señalización para camiones | Fwy99 | Orange | X | | | | | X |
| 134 | SN4 | Señalización para camiones | Fwy99 | Jensen | X | | | | | X |
| 135 | SN5 | Señalización para camiones | Fwy99 | Fwy41 | X | | | | | X |
| 136 | SN6 | Señalización para camiones | Fwy99 | Ventura | X | | | | | X |
| 137 | SN7 | Señalización para camiones | Fwy99 | Fresno | X | | | | | X |
| 138 | SN8 | Señalización para camiones | Fwy99 | Fwy180 | X | | | | | X |
| 139 | SN9 | Señalización para camiones | Fwy 99 | Belmont | X | | | | | X |
| 140 | SN10 | Señalización para camiones | Fwy99 | Olive | X | | | | | X |
| 141 | SN11 | Señalización para camiones | Fwy 99 | McKinely | X | | | | | X |
| 142 | SN12 | Señalización para camiones | Fwy180 | Marks | X | | | | | X |

| 143 | SN13 | Señalización para camiones | Fwy180 | Fwy99 | X | | | | | | X |
|-----|---------------------|----------------------------|--------------|------------------|-----------|----------------------|-------------------|-----|-----|----------------|--------------------------|
| 144 | SN14 | Señalización para camiones | Fwy180 | Fwy99 | X | | | | | | X |
| 145 | SN15 | Señalización para camiones | Fwy180 | Abby | X | | | | | | X |
| 146 | SN16 | Señalización para camiones | Fwy180 | Fwy41 | X | | | | | | X |
| 147 | SN17 | Señalización para camiones | Fwy180 | Cedar | X | | | | | | X |
| 148 | SN18 | Señalización para camiones | Fwy41 | Central | X | | | | | | X |
| 149 | SN19 | Señalización para camiones | Fwy41 | North | X | | | | | | X |
| 150 | SN20 | Señalización para camiones | Fwy41 | Jensen | X | | | | | | X |
| 151 | SN21 | Señalización para camiones | Fwy41 | San Benito | X | | | | | | X |
| 152 | SN22 | Señalización para camiones | Fwy41 | O | X | | | | | | X |
| 153 | SN23 | Señalización para camiones | Fwy41 | Tulare | X | | | | | | X |
| 154 | SN24 | Señalización para camiones | Fwy41 | Fwy180 | X | | | | | | X |
| 155 | SN25 | Señalización para camiones | Fwy41 | Fwy180 | X | | | | | | X |
| 156 | SN26 | Señalización para camiones | Golden State | Olive | X | | | | | | X |
| ID | ID de la estrategia | Estrategia | Ubicación | Exten-siones | Longi-tud | Tipo de Proyecto | | | | | |
| | | | | | | Autopista/ Carretera | Transporte Activo | TSM | TDM | Sostenibilidad | Transporte de mercancías |
| 157 | NS1 | Nuevas aceras | Willow | Jensen - Central | 2.0 | | X | | | X | |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|------|---------------------------------|--------------|----------------------|-----|--|---|--|--|---|--|
| 158 | NS2 | Nuevas aceras | Cherry | North - Central | 1.0 | | X | | | X | |
| 159 | NS3 | Nuevas aceras | Chestnut | Jensen - Central | 2.0 | | X | | | X | |
| 160 | NS4 | Nuevas aceras | American | Fwy41 - Fwy99 | 3.4 | | X | | | X | |
| 161 | NS5 | Nuevas aceras | Central | Fwy41 - Peach | 3.8 | | X | | | X | |
| 162 | NS6 | Nuevas aceras | Orange | Railroad - American | 2.8 | | X | | | X | |
| 163 | NS7 | Nuevas aceras | Golden State | California - Central | 4.1 | | X | | | X | |
| 164 | NS8 | Nuevas aceras | California | Kern - Mono | 0.2 | | X | | | X | |
| 165 | NS9 | Nuevas aceras | Church | Marks - MLK Jr | 2.5 | | X | | | X | |
| 166 | NS10 | Nuevas aceras | Elm | North - Central | 1.0 | | X | | | X | |
| 167 | NS11 | Nuevas aceras | Cedar | Parkway - American | 1.6 | | X | | | X | |
| 168 | NS12 | Nuevas aceras | North | Parkway - Peach | 2.4 | | X | | | X | |
| 169 | NS13 | Nuevas aceras | Jensen | Maple - Peach | 1.5 | | X | | | X | |
| 170 | NS14 | Nuevas aceras | California | Marks - West | 1.0 | | X | | | X | |
| 171 | NS15 | Nuevas aceras | Church | Cherry - 10th | 1.4 | | X | | | X | |
| 172 | NS16 | Nuevas aceras | Walnut | Church - North | 1.5 | | X | | | X | |
| 173 | BL1 | Nuevos carriles para bicicletas | Chestnut | Jensen - Central | 2.0 | | X | | | X | |

| | | | | | | | | | | |
|-----|-----|---------------------------------|--------------|----------------------|-----|--|---|--|---|--|
| 174 | BL2 | Nuevos carriles para bicicletas | American | Fwy41 - Fwy99 | 3.4 | | X | | X | |
| 175 | BL3 | Nuevos carriles para bicicletas | Olive | Fwy99 - Cedar | 4.2 | | X | | X | |
| 176 | BL4 | Nuevos carriles para bicicletas | Orange | Ventura - Butler | 0.5 | | X | | X | |
| 177 | BL5 | Nuevos carriles para bicicletas | Golden State | California - Central | 4.1 | | X | | X | |

| | | | | | | | | | | |
|-----|------|---------------------------------|------------|-------------------------|-----|--|---|--|---|--|
| 178 | BL6 | Nuevos carriles para bicicletas | Belmont | Fwy99 - Chestnut | 4.9 | | X | | X | |
| 179 | BL7 | Nuevos carriles para bicicletas | Palm | McKinley - H | 1.2 | | X | | X | |
| 180 | BL8 | Nuevos carriles para bicicletas | Tulare | Fwy41 - Cedar | 1.2 | | X | | X | |
| 181 | BL9 | Nuevos carriles para bicicletas | Church | Marks - MLK Jr | 2.5 | | X | | X | |
| 182 | BL10 | Nuevos carriles para bicicletas | North | Walnut - Peach | 1.5 | | X | | X | |
| 183 | BL11 | Nuevos carriles para bicicletas | Cedar | Woodward - Jensen | 1.1 | | X | | X | |
| 184 | BL12 | Nuevos carriles para bicicletas | McKinley | Blackstone - Cedar | 2.0 | | X | | X | |
| 185 | BL13 | Nuevos carriles para bicicletas | First | Tulare - Hazelwood | 0.8 | | X | | X | |
| 186 | BL14 | Nuevos carriles para bicicletas | Abby | Blackstone - Divisadero | 1.1 | | X | | X | |
| 187 | BL15 | Nuevos carriles para bicicletas | Blackstone | McKinley - Divisadero | 1.5 | | X | | X | |
| 188 | BL16 | Nuevos carriles para bicicletas | H | Belmont - Divisadero | 0.8 | | X | | X | |
| 189 | BL17 | Nuevos carriles para bicicletas | Ventura | C - H | 0.4 | | X | | X | |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|------|---------------------------------|---------------------|-----------------------|-----|---|---|--|--|---|---|
| 190 | BL18 | Nuevos carriles para bicicletas | Ventura | O - Parallel | 0.3 | | X | | | X | |
| 191 | BL19 | Nuevos carriles para bicicletas | P | Divisadero - Ventura | 0.8 | | X | | | X | |
| 192 | BL20 | Nuevos carriles para bicicletas | O | Ventura - Butler | 0.4 | | X | | | X | |
| 193 | BL21 | Nuevos carriles para bicicletas | Los Angeles/ Butler | Van Ness - Hazelwood | 0.7 | | X | | | X | |
| 194 | BL22 | Nuevos carriles para bicicletas | Van Ness | Ventura - Los Angeles | 0.4 | | X | | | X | |
| 195 | BL23 | Nuevos carriles para bicicletas | Tuolumne | A - E | 0.3 | | X | | | X | |
| 196 | BL24 | Nuevos carriles para bicicletas | Walnut | Church - North | 1.5 | | X | | | X | |
| 197 | RR1L | Reconfiguración de carreteras | Willow | Jensen - Central | 2.0 | x | | | | | x |
| 198 | RR2L | Reconfiguración de carreteras | Olive | Fwy99 - Cedar | 4.2 | x | | | | | x |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|-----|-------------------------------|--------------|-----------------------|-----|---|--|--|--|--|--|
| 199 | RP1 | Repavimentación de carreteras | Railroad | Church - Golden State | 1.6 | X | | | | | |
| 200 | RP2 | Repavimentación de carreteras | Jensen | Cedar - Barton | 0.3 | X | | | | | |
| 201 | RP3 | Repavimentación de carreteras | Kings Canyon | Maple - Chestnut | 0.5 | X | | | | | |
| 202 | RP4 | Repavimentación de carreteras | Jensen | West - Cedar | 4.0 | X | | | | | |
| 203 | RP5 | Repavimentación de carreteras | KcKinley | Fwy99 - West | 0.4 | X | | | | | |
| 204 | RP6 | Repavimentación de carreteras | A | Kern - Ventura | 0.3 | X | | | | | |

| | | | | | | | | | | |
|-----|------|--|------------|-------------------------|------|---|--|--|---|--|
| 205 | RP7 | Repavimentación de carreteras | Church | Thorne - Walnut | 0.2 | X | | | | |
| 206 | RP8 | Repavimentación de carreteras | Parkway | North - Cedar | 0.5 | X | | | | |
| 207 | RP9 | Repavimentación de carreteras | Cedar | North - Parkway | 0.3 | X | | | | |
| 208 | RP10 | Repavimentación de carreteras | Cedar | Woodward - Jensen | 1.1 | X | | | | |
| 209 | RP11 | Repavimentación de carreteras | Cedar | Fwy180 - Belmont | 0.3 | X | | | | |
| 210 | RP12 | Repavimentación de carreteras Repaving | Weber | McKinley - Belmont | 1.3 | X | | | | |
| 211 | RP13 | Repavimentación de carreteras | H | Belmont - Divisadero | 0.8 | X | | | | |
| 212 | TC1 | Calmar el tráfico | Cherry | North - Central | 1.0 | X | | | X | |
| 213 | TC2 | Calmar el tráfico | Central | Fwy41 - Peach | 3.8 | X | | | X | |
| 214 | TC3 | Calmar el tráfico | Orange | Ventura - Butler | 0.5 | X | | | X | |
| 215 | TC4 | Calmar el tráfico | Orange | Butler - Jensen | 1.4 | X | | | X | |
| 216 | TC5 | Calmar el tráfico | Belmont | Fwy99 - Chestnut | 4.9 | X | | | X | |
| 217 | TC6 | Calmar el tráfico | McKinley | Palm - Blackstone | 1.0 | X | | | X | |
| 218 | TC7 | Calmar el tráfico | Weber | McKinley - Belmont | 1.3 | X | | | X | |
| 219 | TC8 | Calmar el tráfico | Abby | Blackstone - Divisadero | 1.1 | X | | | X | |
| 220 | TC9 | Calmar el tráfico | Blackstone | McKinley - Divisadero | 1.5 | X | | | X | |
| 221 | TC10 | Calmar el tráfico | American | Elm - Peach | 3.34 | X | | | X | |

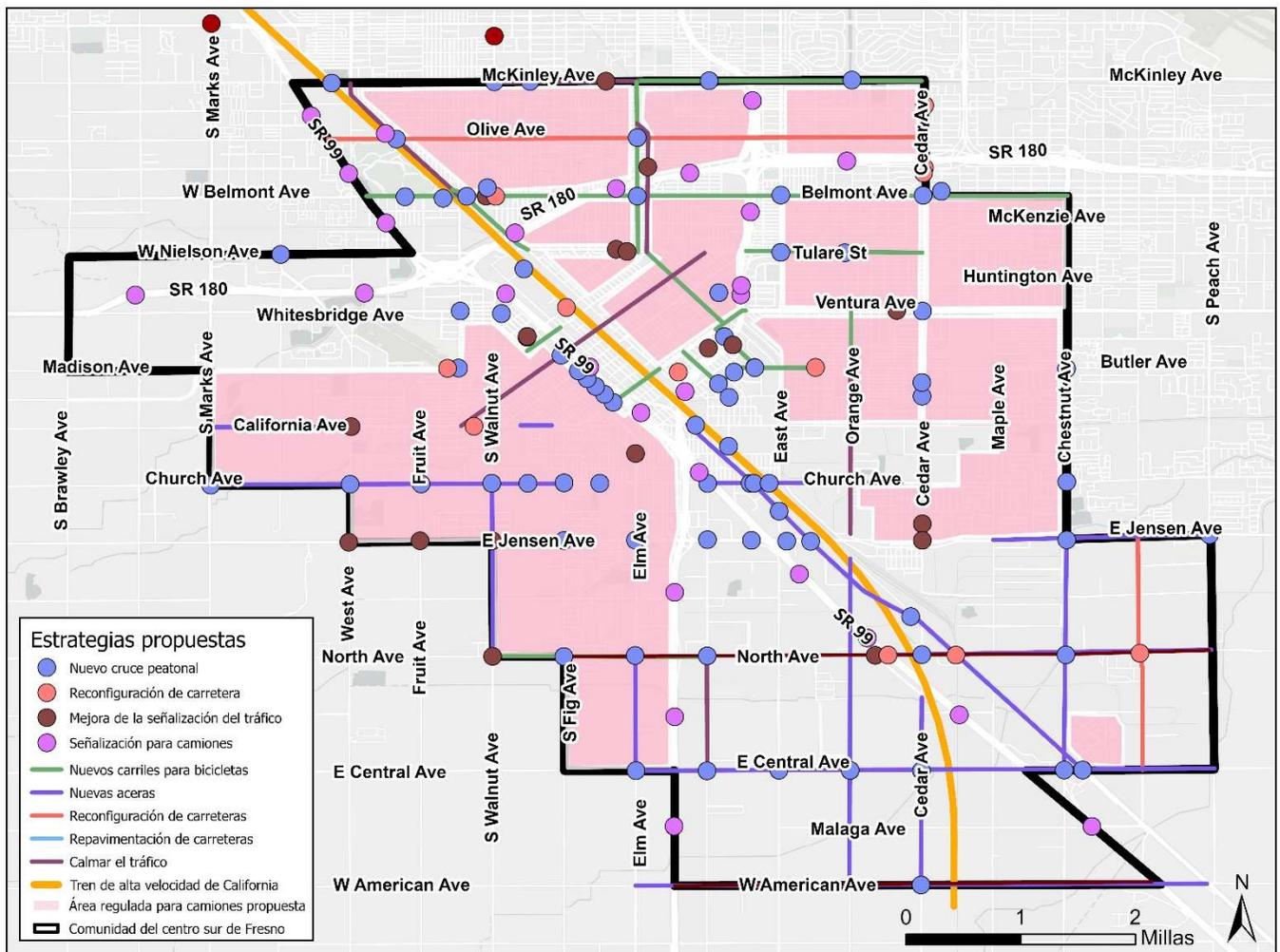
| ID | ID de la estrategia | Estrategia | Ubicación | Área | Autopista/Carretera | Transporte activo | TSM | TDM | Sostenibilidad | Transporte de mercancías |
|-----|---------------------|-----------------------------|-------------------------|------|-------------------------|-------------------|-----|-----|----------------|--------------------------|
| 222 | TC11 | Calmar el tráfico | North Walnut – Peach | 4.5 | X | | | X | | |
| | | | | | Tipo de Proyecto | | | | | |
| 223 | RA1 | Área regulada para camiones | Central Fresno | 0.4 | X | | | | | X |
| 224 | RA2 | Área regulada para camiones | Mural District | 0.1 | X | | | | | X |
| 225 | RA3 | Área regulada para camiones | SW Fresno | 2.5 | X | | | | | X |
| 226 | RA4 | Área regulada para camiones | Tower | 1.3 | X | | | | | X |
| 227 | RA5 | Área regulada para camiones | Tulare West | 0.9 | X | | | | | X |
| 228 | RA6 | Área regulada para camiones | Tulare East | 0.9 | X | | | | | X |
| 228 | RA7 | Área regulada para camiones | Roosevelt West | 0.92 | X | | | | | X |
| 229 | RA8 | Área regulada para camiones | Roosevelt West | 1.8 | X | | | | | X |
| 230 | RA9 | Área regulada para camiones | Brookhaven | 0.8 | X | | | | | X |
| 231 | RA10 | Área regulada para camiones | Malaga | 0.2 | X | | | | | X |
| 232 | RA11 | Área regulada para camiones | Jefferson | 0.4 | X | | | | | X |
| 233 | RA12 | Área regulada para camiones | Lowell | 0.2 | X | | | | | X |
| 234 | RA13 | Área regulada para camiones | Cincotta | 0.5 | X | | | | | X |
| 235 | RA14 | Área regulada para camiones | Hammond | 0.4 | X | | | | | X |

| | | | | | | | | | | |
|-----|------|-----------------------------|--------------|-----|---|--|--|--|--|---|
| 236 | RA15 | Área regulada para camiones | McKinley | 0.5 | X | | | | | X |
| 237 | RA16 | Área regulada para camiones | Divisadero | 0.2 | X | | | | | X |
| 238 | RA17 | Área regulada para camiones | N Blackstone | 0.5 | X | | | | | X |

4 Mapa de estrategias

Siguiendo la lista de proyectos, un mapa detallado muestra la ubicación de cada una de las estrategias propuestas. La lista de proyectos corresponde directamente con el mapa de proyectos abajo y a continuación, donde las estrategias se han clasificado por colores. Cabe señalar que múltiples estrategias de "corredor" pueden corresponder a un mismo corredor. Por ejemplo, el corredor de Chestnut Avenue desde Jensen Avenue hasta Central Avenue presenta dos estrategias separadas para nuevas aceras y nuevos cruces peatonales. Los documentos digitales (Shapefiles) con las estrategias correspondientes se entregarán a la ciudad de Fresno para su uso y consideración en el futuro.

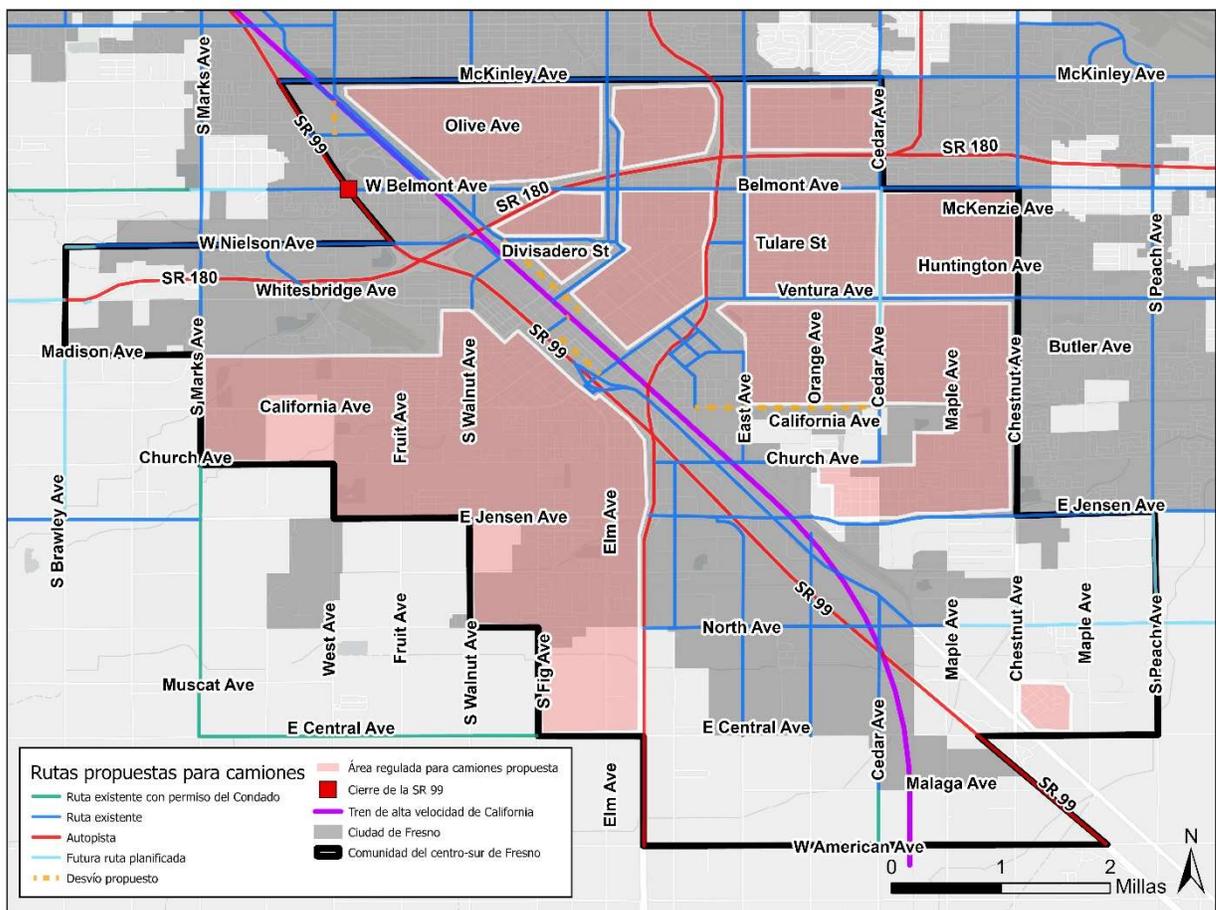
FIGURA 3: BORRADOR DEL MAPA DE ESTRATEGIAS



5 Rutas de camiones propuestas

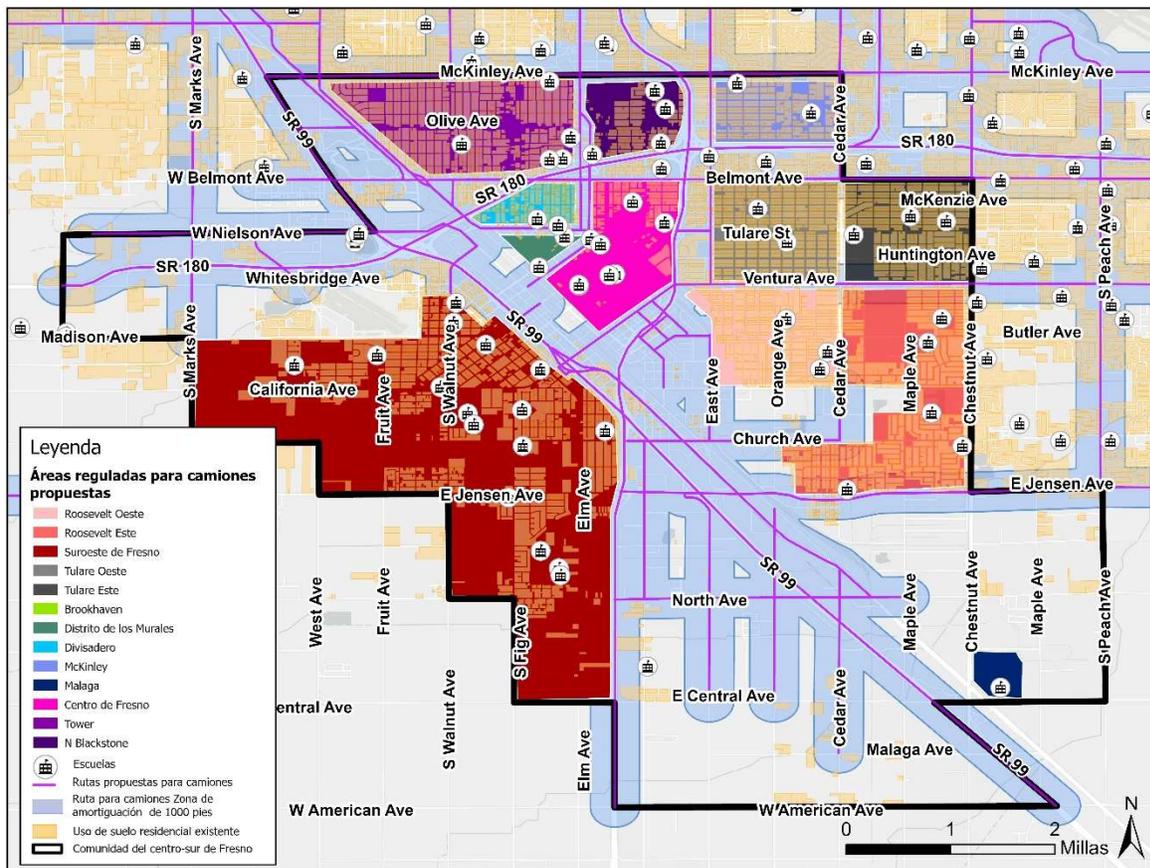
Se han propuesto cuatro cambios de ruta para camiones en coordinación con la eliminación de rutas para camiones y las trece áreas reguladas para camiones recomendadas en el centro-sur de Fresno. Como se mencionó anteriormente, las áreas reguladas para camiones prohibirían a los camiones entrar en las carreteras locales dentro de las áreas designadas. La implementación de estas áreas requiere que se eliminen algunas rutas de camiones existentes y se redirijan alrededor de ellas. Se recomiendan desvíos a lo largo de California Avenue, Kearney Avenue, Fruit Avenue y E Street. Las rutas y desvíos de camiones propuestos, así como las áreas reguladas para camiones recomendadas, se reflejan en la Figura 4 a continuación. La Figura también incluye la ubicación del cierre permanente del cruce de Belmont Avenue a lo largo de la SR 99. Caltrans mejorará el cruce de Olive Avenue para acomodar los flujos de tráfico y mitigar los impactos a los vehículos de carga que viajan por la SR 99. Dada la red existente, es probable que los camiones utilicen los cruces de McKinley Avenue u Olive Avenue tras el cierre.

FIGURA 2: RUTAS PROPUESTAS PARA CAMIONES Y ÁREAS REGULADAS PARA CAMIONES



Para mayor contexto, como se discutió en la Sección 2, se utilizó una zona de amortiguamiento de 1,000 pies alrededor de las rutas designadas para guiar dónde las áreas reguladas para camiones serían más beneficiosas para las áreas residenciales según los hallazgos de la Evaluación de impacto a la salud de UC Merced. La figura a continuación refleja las áreas residenciales del centro-sur de Fresno, las zonas de amortiguamiento de 1,000 pies alrededor de las rutas de camiones designadas, así como las áreas reguladas para camiones recomendadas. Las escuelas, que también son receptores vulnerables críticos, también se muestran en el mapa.

FIGURA 5: PROPUESTAS DE ÁREAS REGULADAS PARA CAMIONES Y ÁREAS RESIDENCIALES DENTRO DE 1,000 PIES DE LAS RUTAS PROPUESTAS



A continuación se describen las principales calles de desvío y los receptores vulnerables dentro de cada área regulada para camiones:

Área regulada para camiones en el centro de Fresno

- Reduce el tráfico de camiones en Tulare Street, Divisadero Street y Fresno Street.

- Reduce el tráfico de camiones cerca de Courthouse Park, los comercios en Fulton Street y Chukchansi Park.
- Los camiones pueden desviarse hacia H Street, Tuolumne Street, Ventura Avenue y E Street.

Área regulada para camiones en el Distrito Mural

- Reduce el tráfico de camiones en Fulton Street, Van Ness Avenue y Stanislaus Street
- Reduce el tráfico de camiones cerca del Parque del Distrito de las Artes Culturales y de las residencias
- Los camiones podrán desviarse por Divisadero Street, Stanislaus Street, y H Street.

Área regulada para camiones del Distrito Tower

- Reduce el tráfico de camiones en Olive Avenue, Palm Avenue y Wishon Avenue.
- Reduce el tráfico de camiones cerca de la escuela primaria Muir, la escuela primaria Susan B Anthony, los comercios en Olive Avenue y residencias.
- Los camiones pueden desviarse a McKinley Avenue, Weber Avenue, Belmont Avenue, y Blackstone Avenue

Área regulada para camiones del suroeste de Fresno

- Reduce el tráfico de camiones en California Avenue, Church Avenue, B Street, Thorne Avenue, MLK Jr Boulevard y Annadale Avenue
- Reduce el tráfico de camiones cerca de la escuela Franklin, escuela preparatoria Edison, el centro Frank H Ball, escuela primaria Lincoln, escuela primaria Columbia, centro comunitario Cecil C Hinton, Fresno City College, escuela secundaria Rutherford B Gaston, escuela secundaria Computech, escuela primaria King, centro comunitario Maxie L. Parks, escuela primaria Kirk, W.E.B. DuBois Academy, centro y parque Mary Ella Brown, escuelas intermedias/primarias de West Fresno y residencias.
- Los camiones pueden desviarse a Walnut Avenue, North Avenue, West Avenue, Jensen Avenue, y SR 99

Área regulada para camiones de Tulare Este A

- Reduce el tráfico de camiones en Tulare Avenue, Huntington Boulevard y Maple Avenue
- Reduce el tráfico de camiones cerca de la escuela primaria Rowell, la escuela primaria Jackson y las residencias
- Los camiones podrán desviarse por Belmont Avenue, First Street y Ventura Avenue/ Kings Canyon Road.

Área regulada para camiones de Tulare Este B

- Reduce el tráfico de camiones en Tulare Avenue, Huntington Boulevard y Maple Avenue
- Reduce el tráfico de camiones cerca de la escuela preparatoria Roosevelt y las residencias.

- Los camiones podrán desviarse por Belmont Avenue, First Street y Ventura Avenue/Kings Canyon Road.

Área regulada para camiones de Roosevelt Este A

- Reduce el tráfico de camiones en Butler Avenue, Maple Avenue, y Church Avenue
- Reduce el tráfico de camiones cerca de la escuela primaria Winchell, escuela primaria Vang Pao, escuela secundaria Sequoia, escuela primaria Aynesworth y residencias
- Los camiones podrán desviarse por Railroad Avenue, East Avenue, California Avenue y Ventura Avenue/Kings Canyon Road.

Área regulada para camiones de Roosevelt Este B

- Reduce el tráfico de camiones en Butler Avenue, Maple Avenue, y Chance Avenue
- Reduce el tráfico de camiones cerca de la escuela primaria Baldera, la escuela primaria Aynesworth, la escuela primaria/preescolar Calwa, el complejo Mosqueda y las residencias.
- Los camiones podrán desviarse por Railroad Avenue, Jensen Avenue Bypass, California Avenue y Ventura Avenue/Kings Canyon Road.

Área regulada para camiones de Malaga

- Reduce el tráfico de camiones en Ward Avenue, Calvin Avenue, Hardin Avenue
- Reduce el tráfico de camiones cerca de la escuela primaria Malaga, el parque comunitario y centro recreativo Malaga y las residencias.
- Los camiones pueden desviarse a SR 99 y Golden State Boulevard

Área regulada de Divisadero Oeste

- Reduce el tráfico de camiones en McKenzie Avenue, Voorman Avenue y Nevada Avenue
- Reduce el tráfico de camiones cerca de la escuela primaria Lowell y del parque Dickey
- Los camiones pueden desviarse a SR 99, Divisadero Street, y Blackstone Avenue

Área regulada de McKinley Este

- Reduce el tráfico de camiones en Olive Avenue, Floradora Avenue y Fisher Street
- Reduce el tráfico de camiones cerca de la escuela secundaria Yosemite y la escuela primaria Mayfair
- Los camiones pueden desviarse a SR 180, N 1st Street, y McKinley Avenue

Área regulada del norte de Blackstone

- Reduce el tráfico de camiones en Olive Avenue, Floradora Avenue y Fresno Street
- Reduce el tráfico de camiones cerca de la escuela preparatoria San Joaquin Memorial, la escuela alternativa Restart, y centro de aprendizaje temprano Webster
- Los camiones pueden desviarse a N Abby Street, SR 180, SR 41, y McKinley Avenue

6 Estrategias no relacionadas con la infraestructura

Existen numerosas mejoras relacionadas con los camiones que pueden implementarse en el centro-sur de Fresno que no pueden colocarse en un mapa pero que son igualmente importantes. Estas mejoras pueden incluir programas de educación y divulgación, estándares sobre el tipo de combustible de los camiones, las emisiones y ralentí, administración de GPS específica para camiones, las restricciones de horarios, y el cumplimiento de la ley. Todas estas estrategias son beneficiosas para maximizar los beneficios de los borradores de estrategias presentados anteriormente.

Programación de educación y divulgación

- Los programas de educación y divulgación son un elemento fundamental para garantizar que la seguridad vial se maximice al mismo tiempo que se minimicen los accidentes. Una educación y divulgación adecuadas permiten a los conductores adaptarse eficazmente a los cambios, optimizando sus rutas y la gestión de la cadena de suministro. El componente educativo permite a los conductores comprender los beneficios más amplios del cambio de rutas y apoyar activamente estas iniciativas.
- El componente educativo también proporcionaría a los conductores de camiones información sobre las restricciones a la circulación de camiones impuestas por la ciudad de Fresno que pueden afectar a los lugares por los que pueden circular, estacionar y cargar.

Estándares sobre el tipo de combustible, las emisiones y el ralentí de los camiones

- Estos estándares permiten que los camiones funcionen de forma eficiente para producir menos emisiones, promoviendo una mejor calidad del aire en las áreas residenciales. Esto puede lograrse mediante la aplicación de tecnologías estrictas de mantenimiento y control de emisiones.

Camiones de cero emisiones

- En la actualidad, los camiones comerciales son uno de los mayores contribuyentes a las emisiones de GHG y óxidos de nitrógeno (NOx, por sus siglas en inglés). Se sabe que estas emisiones tienen un impacto negativo en la salud de las comunidades que viven a lo largo de corredores de camiones de gran volumen. La comunidad centro-sur de Fresno puede reducir significativamente estas emisiones nocivas mediante la transición a camiones comerciales de cero emisiones, que es una recomendación presentada en la Evaluación de impacto en la salud de UC Merced.
- La transición a camiones comerciales de emisiones cero también está en afinidad con la Orden Ejecutiva N-79-20, que tiene como objetivo alcanzar una población de camiones de transporte y equipos todoterreno de emisiones cero al 100% para 2035 y una

población de vehículos medianos y pesados de emisiones cero al 100% para 2045, siempre que sea factible.¹

Administración de GPS específica para camiones

- Los dispositivos GPS específicos para camiones proporcionan información sobre las restricciones cruciales en las rutas que permiten a los conductores evitar receptores vulnerables a la vez que garantizan una navegación segura y eficiente. Es posible que la tecnología GPS específica para camiones deba implementarse en coordinación con la ciudad de Fresno para tener en cuenta las posibles restricciones y regulaciones de horarios para camiones. Además, esta tecnología debe implementarse en coordinación con las empresas locales de Fresno para identificar las horas del día más adecuadas para las entregas que no interfieran con el acceso de los clientes a la acera.
- La implementación del GPS específico para camiones puede requerir algunas campañas de educación adicionales para los conductores de camiones que no están familiarizados con esta tecnología. Esto puede ayudar a los conductores de camiones a utilizar los dispositivos GPS correctamente y asegurarse de que no violan ninguna restricción para camiones impuesta por la ciudad de Fresno.

Restricciones de horario

- Las restricciones de horario son útiles durante las horas pico para minimizar la congestión y mejorar la seguridad. Estas restricciones irían acompañadas de explicaciones claras sobre los horarios de los camiones fuera de las horas pico, para evitar un impacto en los residentes durante las horas pico de tráfico de vehículos personales.
- Esta estrategia debe implementarse en coordinación con los comercios locales de Fresno para saber cuándo las áreas comerciales están más concurridas. Esto puede ayudar a mitigar la competencia por el espacio en las aceras entre los camioneros y los clientes durante las horas pico.

Hacer cumplir la reglamentación

- La existencia de mecanismos claros y sanciones por incumplimiento ayudan a mantener el orden y la seguridad en las carreteras. Los reglamentos y normas deben tener como objetivo disuadir violaciones que puedan poner en peligro la seguridad o perturbar a los receptores vulnerables.

Cuando se combina con mejoras en el terreno, la implementación de estas estrategias propuestas daría como resultado un programa de ruta de camiones eficiente y coherente que minimice los impactos negativos excesivos y desproporcionados para los residentes del sur-centro de Fresno y los receptores vulnerables.

El código municipal de la ciudad de Fresno también debe actualizarse para tratar las áreas reguladas para camiones y los desvíos de camiones propuestos. Más específicamente, el código municipal

¹ “Conozca por qué y cómo el Estado planea hacer la transición de los vehículos medianos y pesados a esta nueva tecnología y cómo es hoy el mercado de los vehículos de cero emisiones”. Junta de Recursos del Aire de California. 2024

debería resaltar que el tráfico de paso de camiones está restringido en las áreas reguladas para camiones y señalar las rutas de camiones que los conductores deberían tomar en su lugar. La actualización del código municipal debe realizarse en coordinación con las empresas locales para asegurarse de que estén al tanto de los cambios en los flujos de carga y garantizar que las entregas no se vean afectadas negativamente para sus negocios. El código municipal modificado debe ser aplicado por los Servicios de Estacionamiento de la Ciudad de Fresno. Las infracciones de tránsito y estacionamiento de camiones pueden presentarse en forma de multas de estacionamiento.

7 Implementación

Esta sección proporciona una descripción general sobre cómo podrían implementarse los proyectos dentro del Área de Estudio del centro-sur de Fresno. Las consideraciones de implementación incluyen la disponibilidad de fondos y un marco de priorización recomendado.

7.1 Estrategias de la política de la Ciudad

A la ciudad de Fresno le interesa adoptar una ordenanza modificada para rutas de camiones con el fin de implementar las recomendaciones del Estudio, es decir, las modificaciones propuestas a las rutas de camiones y las áreas reguladas para camiones. Los residentes de la Comunidad AB 617 han manifestado su preocupación porque los altos volúmenes de tráfico de camiones han impuesto impactos negativos en la calidad del aire, el ruido y el tráfico.

La Sección 14-1303 del Código Municipal de la Ciudad de Fresno establece la designación de una lista oficial de rutas de camiones por parte del Consejo Municipal. La ordenanza enmendada y propuesta para camiones debería regular aún más las rutas de camiones estableciendo las áreas reguladas recomendadas por este Estudio. Como se ha comentado anteriormente, las trece áreas reguladas para camiones recomendadas regularán el tráfico de camiones a través de los vecindarios más vulnerables dentro de la comunidad del centro-sur de Fresno, incluyendo las áreas residenciales, comunidades cercanas a escuelas y espacios comunitarios, y áreas prioritarias para los desplazamientos sin camiones. Se recomendarán regulaciones específicas para el tráfico de camiones dentro de cada área regulada para camiones basándose en las necesidades de la comunidad dentro de cada área regulada. Más específicamente, se debe restringir la entrada de camiones a las áreas reguladas para camiones a menos que dicha entrada sea su punto de origen o destino, pero no se debe utilizar para el tráfico de paso. Cuando este planteamiento no sea factible, recomendamos implementar estrategias alternas como limitaciones de velocidad y hora del día para ayudar a mitigar los impactos de los camiones en el área regulada. Por ejemplo, en las áreas reguladas para camiones cercanas a escuelas, el acceso de camiones debe limitarse a las horas no escolares. La regulación del acceso de camiones en las áreas reguladas reducirá las emisiones, los volúmenes y el ralentí de los camiones pesados cerca de los receptores vulnerables.

La ordenanza enmendada sobre camiones en coordinación con el Código de Vehículos de California, que proporciona la base legal para restringir el acceso de camiones y proporcionar rutas alternativas. Los Códigos de Vehículos de California 35701, 35702, 35703, 35712, 35714 hacen referencia a la capacidad de las autoridades locales para regular el acceso de camiones en las carreteras locales. Estos códigos también establecen que las restricciones al acceso de camiones no pueden impedir el acceso de camiones a las autopistas estatales o la realización de recogidas o entregas. Estos requisitos están en coordinación con las ya recomendadas áreas reguladas para camiones, que sólo abarcan las carreteras locales.

La ordenanza debe especificar que el acceso de camiones dentro de estas áreas reguladas para camiones se regulará mediante señalización colocada a intervalos regulares a lo largo de los corredores dentro de las áreas reguladas y será reforzada por las fuerzas del orden. La aplicación de

la ley se llevará a cabo mediante patrullajes ocasionales y la emisión de multas por parte del Departamento de Policía de Fresno en caso de infracción. Como parte de esta nueva regulación, la ciudad de Fresno coordinará con el Departamento de Policía para llevar a cabo capacitación sobre el cumplimiento de las nuevas regulaciones para garantizar que las autoridades estén al tanto de las nuevas restricciones. La ciudad también debería considerar un "período de gracia" para la emisión de multas mientras las empresas y el personal encargado de hacer cumplir la ley se adaptan a las regulaciones para camiones. Además, la ciudad y las fuerzas del orden deben reunirse al cabo de un año para reevaluar los datos de las multas de tránsito de camiones y determinar si la ordenanza de camiones enmendada necesita modificación.

Además, la ciudad debería considerar una ordenanza normativa que requiera una transición a camiones comerciales de emisiones cero. Esto está en conformidad con la Orden Ejecutiva N-79-20 de California, que tiene como objetivo alcanzar un 100 por ciento de camiones de acarreo y equipos todoterreno con cero emisiones para 2035 y un 100 por ciento de vehículos de servicio mediano y pesado con cero emisiones para 2045, siempre que sea factible. La ciudad también debe implantar una política que designe la financiación y el espacio necesarios para implantar una infraestructura de recarga que apoye a los camiones de emisiones cero.

7.2 Estrategias de financiación

La siguiente sección resume una lista completa de posibles fuentes de financiación para la implementación del proyecto. La lista incluye la agencia, la fuente de financiación, la descripción, los proyectos elegibles, los requisitos de elegibilidad y las fechas de vencimiento de la solicitud. La lista no excluye el potencial de las Asociaciones Público-Privadas (P3) como estrategia de financiación para ejecutar determinados proyectos.

También cabe señalar que, debido a la reciente firma de la Autorización del Transporte Terrestre, con la Ley de Inversión en Infraestructuras y Empleo (IIJA, por sus siglas en inglés), varias de las descripciones, tipos de proyectos, requisitos de elegibilidad y plazos de solicitud de las fuentes de financiación que se enumeran a continuación pueden verse alterados. Más específicamente, las fuentes de financiación federal asociadas a la Ley FAST pueden diferir con la implementación futura de esta autorización. Estas fuentes de financiación se presentan a continuación:

- Subvención RAISE (RAISE Grant)
- Programa de mejora de la seguridad vial (HSIP, por sus siglas en inglés) - Ley FAST
- Subvención global para el transporte de superficie (Surface Transportation Block Grant, STBG, por sus siglas en inglés)
- Subvención INFRA
- Nuevos Comienzos y Pequeños Comienzos (New Starts and Small Starts) Administración Federal de Tránsito (FTA, por sus siglas en inglés) Sección 5309
- Mitigación de la congestión y mejora de la calidad del aire (CMAQ, por sus siglas en inglés)
- Oficina de Comunidades Sostenibles de la EPA Programa de Comunidades Ecológicas de Estados Unidos

Las descripciones de las fuentes de financiación estatales, los tipos de proyectos, los requisitos de admisibilidad y los plazos de solicitud se presentan basándose en la información proporcionada para el ciclo de subvenciones de 2023. Por lo tanto, las descripciones, los tipos de proyectos, los requisitos de elegibilidad y los plazos de solicitud están sujetos a cambios en el ciclo de subvenciones de 2024. Estas fuentes de financiación se encuentran a continuación:

- Programa de Transporte Activo - Ciclo 7
- Límites máximos y comercio (Cap & Trade): Programa de Operaciones de Transporte con Bajas Emisiones de Carbono (LCTOP, por sus siglas en inglés)
- Programa Estatal de Mejora del Transporte (STIP, por sus siglas en inglés)
- Programa de Protección de Operaciones en Carretera Estatales (SHOPP, por sus siglas en inglés)
- SB 1 - Estado de Buena Reparación (SGR, por sus siglas en inglés)
- Mejora de los Corredores Comerciales (TCEP, por sus siglas en inglés)
- Programa de Colaboración Local (LPP, por sus siglas en inglés)

Transporte público y ferrocarril interurbano

- Programa de Soluciones para Corredores Congestionados
- Medida C – Programa de Transporte Regional
- Distrito de Calidad del Aire del Valle de San Joaquín – Programa de Subvenciones de Beneficio Público

La Tabla 4 presenta un resumen exhaustivo de las posibles fuentes de financiación federales, estatales, regionales y locales que podrían estar disponibles en caso de que se llevara a cabo alguna de las recomendaciones. Como se ha señalado anteriormente, cualquier recomendación que avance hacia el desarrollo del proyecto estaría sujeta a un riguroso análisis del impacto del tráfico, ingeniería y diseño, estudios ambientales asociados y permisos.

TABLA 4: ESTRATEGIAS DE FINANCIACIÓN RECOMENDADAS

| Fuente de financiación | Descripción | Tipos de proyectos | Requisitos | Plazo de solicitud |
|--|--|--|--|--------------------|
| Fuentes de financiación federales | | | | |
| Subvención RAISE | Proporciona una oportunidad única para que el Departamento de Transporte (DOT, por sus siglas en inglés) invierta en proyectos de carreteras, ferrocarriles, transporte público y puertos que prometen alcanzar objetivos nacionales. | <ul style="list-style-type: none"> • Autopista/carretera • Tránsito • Transporte activo | <ul style="list-style-type: none"> • Las actividades elegibles para financiamiento bajo RAISE están relacionadas con la planificación, preparación o diseño - incluidos análisis ambientales, estudios de viabilidad y otras actividades previas a la construcción - de proyectos de transporte de superficie; los proyectos de investigación, demostración o piloto sólo son elegibles si dan lugar a una infraestructura de transporte de superficie permanente y de largo plazo que tenga un servicio público independiente. • Las solicitudes de las principales agencias solicitantes están limitadas a tres proyectos | 02/2024 |
| Programa de investigación e innovación de la FTA | Proporciona financiación para la investigación sobre innovación en seguridad y movilidad que mejore las operaciones, mejore la experiencia de los viajeros e impulse el crecimiento económico en las comunidades de Estados Unidos a través de la investigación en seguridad, innovación en movilidad e infraestructuras. Los programas incluyen el Programa de "Investigación y Demostración de la Seguridad", el Programa de "Aceleración de la Movilidad Innovadora" y el Programa de "Innovación de la Movilidad Integrada." | <ul style="list-style-type: none"> • Sincronización de señales de tránsito/ TSM | <p>Investigación y demostración en materia de seguridad:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operaciones que mejorarán la seguridad operativa de los servicios de transporte ferroviario • Propuestas para prevenir y mitigar los riesgos de suicidio y de intrusión en los sistemas de transporte ferroviario, y propuestas para mejorar la seguridad operativa de los sistemas de vía fija de corredores compartidos, incluyendo la seguridad en los cruces a nivel entre autopista y ferrocarril. <p>Acelerar la movilidad innovadora:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actividades que conducen al desarrollo y prueba de la movilidad innovadora, como la planificación y desarrollo de modelos de negocio, la obtención de equipos y servicios, la adquisición o desarrollo de interfaces de software y hardware para poner en marcha el proyecto, el funcionamiento o implantación del nuevo modelo de servicio y la evaluación de los resultados del proyecto. <p>Innovación en movilidad integrada:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Actividades que conducen a la demostración, como la planificación y el desarrollo de modelos de negocio, la obtención de equipos y servicios, la adquisición o el desarrollo de interfaces de software y hardware para implementar el proyecto, la operación de la demostración y el suministro de datos para apoyar la medición y evaluación del desempeño. | 02/2024 |
| Programa de mejora de la seguridad vial (HSIP) – Ley FAST | Proporciona financiación para proyectos que se centran en mejoras de seguridad. Estos incluyen la instalación de balizas híbridas peatonales, medianas, islas de cruces de peatones y otros proyectos de infraestructura física. | <ul style="list-style-type: none"> • Autopista/Carretera • Transporte activo | <ul style="list-style-type: none"> • Cualquier estrategia, actividad o proyecto en una vía pública que sea consistente con el Plan Estratégico Estatal de Seguridad Vial (SHSP, por sus siglas en inglés) basado en datos y que corrija o mejore una ubicación o característica peligrosa de la vía o aborde un problema de seguridad vial, incluidos los proyectos de transporte activo. | 09/24 |

| Fuente de financiación | Descripción | Tipos de proyectos | Requisitos | Plazo de solicitud |
|--|--|---|---|--------------------|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> Está prohibido financiar la compra, operación o mantenimiento de un sistema automatizado de control del tráfico; las actividades de desarrollo de la fuerza laboral, capacitación y educación son usos elegibles de los fondos del HSIP. | |
| Subvención global para el transporte de superficie (STBG) | Proporciona fondos flexibles que puede ser utilizados por los estados y las localidades para proyectos destinados a preservar y mejorar las condiciones y el desempeño en cualquier proyecto de autopistas, puentes y túneles con ayuda federal en cualquier vía pública, infraestructura para peatones y ciclistas, y proyectos de capital de tránsito, incluidas las terminales de autobuses interurbanos. | <ul style="list-style-type: none"> Autopista/Carretera Tránsito Ferrocarril Transporte activo | <ul style="list-style-type: none"> Construcción, reconstrucción, rehabilitación, repavimentación, restauración, conservación o mejoras operativas de carreteras Costos de capital para proyectos de transporte elegibles según el capítulo 53 del título 49, incluidos los vehículos e instalaciones utilizadas para brindar servicios de autobuses interurbanos de pasajeros Proyectos de uso compartido de vehículos, instalaciones y programas de estacionamiento en la periferia y en los corredores, incluida la recarga de vehículos eléctricos y de gas natural, carriles bici y peatonales, y modificación de aceras según la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés). Mejoras y programas de infraestructura de seguridad en carreteras y de tránsito, eliminación de peligros, cruces a nivel de ferrocarriles y carreteras. Alternativas de transporte, intersecciones con altos índices de accidentes o niveles de congestión, mejoras de capital de ITS basadas en infraestructuras, proyectos y estrategias de tarifas por la congestión y estacionamientos para camiones. Restauración ambiental y reducción de la contaminación | 01/24 |
| INFRA | Impulsar las prioridades de la Administración de reconstruir las infraestructuras de Estados Unidos y crear empleos financiando proyectos de carreteras y ferrocarriles de importancia económica regional y nacional que sitúen a Estados Unidos en posición de ganar el siglo XXI . | <ul style="list-style-type: none"> Autopista/Carretera Tránsito Ferrocarril | <ul style="list-style-type: none"> Red Nacional de Transporte de Carga por Carreteras (NHFN, por sus siglas en inglés) Sistema Nacional de Carreteras (NHS, por sus siglas en inglés) Proyectos de pasos a nivel o separaciones a nivel de vías férreas-carreteras. Construcción de ferrocarril intermodal o de carga, proyectos de carga dentro de los límites de una instalación de ferrocarril de carga, agua (incluidos los puertos) o intermodal pública o privada. Las subvenciones INFRA no podrán exceder el 60% de los costos totales elegibles del proyecto. Un 20% adicional de los costos del proyecto podrá financiarse con otra asistencia federal, lo que eleva la participación federal total en el proyecto a un máximo del 80%. Para un proyecto más grande (costo del proyecto superior a 100 millones de dólares), la subvención | 08/24 |

| Fuente de financiación | Descripción | Tipos de proyectos | Requisitos | Plazo de solicitud |
|---|---|---|---|--|
| | | | de INFRA debe ser de al menos 25 millones de dólares. Para un proyecto más pequeño, la subvención debe ser de al menos 5 millones de dólares. | |
| Nuevos Comienzos y Pequeños Comienzos (FTA Sección 5309) | Este programa de subvenciones discrecionales de la FTA financia inversiones de capital en transporte, incluidos trenes pesados, trenes de cercanías, trenes ligeros, tranvías y autobuses de transporte rápido. Para proyectos de nueva construcción y de capacidad básica (New Starts/Core Capacity en inglés), la ley exige que se completen dos fases antes de recibir un acuerdo de subvención para la construcción: desarrollo del proyecto e ingeniería. Para los proyectos Pequeños comienzos (Small Starts en inglés), la ley exige la finalización de una fase antes de recibir un acuerdo de subvención para la construcción: el desarrollo del proyecto. | <ul style="list-style-type: none"> • Ferrocarril • Tránsito | <ul style="list-style-type: none"> • Nuevas guías fijas o ampliaciones de guías fijas; • Proyectos de autobuses de transporte rápido que operan en tráfico mixto y que representan una inversión significativa en el corredor; • Proyectos que mejoran la capacidad de un sistema de vía fija existente • Proyectos de capacidad básica que amplían la capacidad en al menos un 10% en los corredores de tránsito de vías fijas existentes que se encuentran actualmente en su capacidad o por encima de ella o que estarán en su capacidad o por encima de ella en un plazo de 5 años. | Ciclo de solicitud continua |
| Mitigación de la congestión y mejora de la calidad del aire (CMAQ) | Proporciona financiación a las áreas que no cumplen o no mantienen niveles de ozono, monóxido de carbono y/o partículas para ayudar a cumplir los requisitos de la Ley de Aire Limpio. Los fondos pueden utilizarse para cualquier gasto de capital de tránsito que de otro modo sería elegible para recibir financiamiento de la FTA, siempre y cuando tengan un beneficio para la calidad del aire. | <ul style="list-style-type: none"> • Autopista/Carretera • Tránsito • Sincronización de señales/ TSM • Transporte activo • TDM | <ul style="list-style-type: none"> • Los fondos deben invertirse en áreas de incumplimiento o mantenimiento de un Estado, en proyectos que reduzcan los precursores del ozono, los compuestos orgánicos volátiles, los óxidos de nitrógeno, el monóxido de carbono o partículas; • Los proyectos CMAQ deben proceder de un plan de transporte y un programa de mejora del transporte (TIP en inglés); • Incluir beneficios cuantificados de las emisiones; • Incluir concesiones en materia de emisiones | 09/24 |
| Oficina de Comunidades Sostenibles de la EPA Programa de Comunidades Ecológicas de Estados Unidos ("Greening America's Communities") | Greening America's Communities (antes conocido como Greening America's Capitals) es un programa de la EPA para ayudar a ciudades y pueblos a desarrollar una visión implementable de vecindarios respetuosos con el medio ambiente que incorporen infraestructuras verdes innovadoras y otras estrategias de diseño sostenible. | <ul style="list-style-type: none"> • Sostenibilidad | <ul style="list-style-type: none"> • Depende de la subvención disponible | Solicitud continua cuando hay fondos disponibles |
| Fuentes de financiación estatales | | | | |
| Programa de Transporte Activo - Ciclo 5 | El Programa de Transporte Activo (ATP, por sus siglas en inglés) es un programa estatal competitivo creado para | <ul style="list-style-type: none"> • Transporte activo | Directrices del Ciclo 5 del Programa de Transporte Activo | 09/24 |

| Fuente de financiación | Descripción | Tipos de proyectos | Requisitos | Plazo de solicitud |
|--|---|---|--|--------------------|
| | <p>fomentar un mayor uso de modos activos de transporte, como andar en bicicleta y caminar. Los fondos pueden utilizarse para financiar el desarrollo de planes de transporte activo de ámbito comunitario dentro de comunidades desfavorecidas o, en el caso de planes para toda una área, que abarquen comunidades desfavorecidas, incluyendo planes para ciclistas, peatones, rutas seguras a las escuelas o planes integrales de transporte activo.</p> | | <ul style="list-style-type: none"> • Coherencia con un plan de transporte regional adoptado • Uso de la aplicación adecuada • Fondos de suplantación • Elegibilidad del proyecto (proyectos de infraestructura, planes, proyectos que no son de infraestructura, proyectos de infraestructura con componentes que no son de infraestructura y programas piloto de proyectos de construcción rápida). • Tener en cuenta las excepciones enumeradas en las Directrices de políticas del Ciclo 5 • Solicitud de al menos el monto mínimo establecido en las Directrices del Ciclo 5. • Los proyectos que ya estén totalmente financiados o los proyectos que sean una mejora de capital requerida como condición para la aprobación o los permisos de desarrollo privado no son elegibles para la financiación ATP; • Si se descubre que un solicitante de proyecto ha falsificado deliberadamente información que podría afectar la puntuación de un proyecto, el solicitante podrá ser excluido del programa. | |
| <p>Límites máximos y comercio (Cap & Trade): Programa de Operaciones de Transporte con Bajas Emisiones de Carbono (LCTOP)</p> | <p>Proporciona financiación para proyectos cuyo objetivo sea reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, mejorar la movilidad y dar prioridad a las comunidades desfavorecidas. Este programa utiliza la financiación procedente del 5% de los ingresos de las subastas de cap & trade depositados en los Fondos de Reducción de Gases de Efecto Invernadero (GGRF, por sus siglas en ingles).</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Tránsito | <ul style="list-style-type: none"> • Proyectos que aumentan la participación en el modo de transporte público • Proyectos que sustituyen vehículos convencionales por vehículos de emisiones cero • Proyectos que apoyan servicios de autobús o ferrocarril nuevos o ampliados; • Proyectos que apoyan la ampliación de las instalaciones de transporte intermodal, la adquisición de equipos, el abastecimiento de combustible y el mantenimiento y otros costos de funcionamiento de los servicios o instalaciones mencionados. | <p>10/24</p> |
| <p>Programa Estatal de Mejora del Transporte (STIP)</p> | <p>Proporciona fondos para mejoras de capital dentro y fuera del Sistema de Carreteras del Estado que aumentan la capacidad o mejoran el buen estado del sistema de transporte. El STIP consta de dos programas amplios: el programa regional (RIP), financiado con el 75% de los nuevos fondos del STIP, y el programa interregional (IIP), financiado con el 25% de los nuevos fondos del STIP.</p> | <ul style="list-style-type: none"> • Transporte activo | <ul style="list-style-type: none"> • La Comisión de Transporte de California (CTC en inglés) debe aprobar el STIP de cada condado en su totalidad; • La asignación de CTC es necesaria antes de que finalice el año fiscal en el que el proyecto figura en el STIP | <p>12/24</p> |

| Fuente de financiación | Descripción | Tipos de proyectos | Requisitos | Plazo de solicitud |
|--|---|--|--|--|
| Programa de Protección de Operaciones en Carreteras Estatales (SHOPP) | Proporciona financiación para mantener la seguridad y la integridad del Sistema de Carreteras del Estado. La mayor parte de los proyectos se destinan a la rehabilitación de pavimentos y puentes y a mejoras de la seguridad vial. CTC asigna a los proyectos individuales | <ul style="list-style-type: none"> • Autopista/Carretera • Tránsito | <ul style="list-style-type: none"> • Mejoras capitales relacionadas con el mantenimiento y la seguridad de las carreteras y puentes estatales; • Rehabilita las carreteras y puentes estatales que no añaden un nuevo carril de circulación | Febrero de los años impares |
| SB 1 – Estado de Buena Reparación | Proporciona mejoras en la seguridad vial, repara las calles locales, amplía el transporte público, mejora las carreteras y construye puentes y pasos elevados. | <ul style="list-style-type: none"> • Carretera • Transporte activo • Sostenibilidad | <ul style="list-style-type: none"> • Proyectos o servicios de capital de tránsito para mantener o reparar la flota de vehículos de transporte público o las instalaciones de transporte público existentes de un operador de transporte, incluida la rehabilitación o modernización de los vehículos o instalaciones existentes • El diseño, adquisición y construcción de nuevos vehículos o instalaciones que mejoren los servicios de transporte público existentes; • Los servicios de transporte público que complementen los esfuerzos locales de reparación y mejora de la infraestructura de transporte local. • Reemplazo o rehabilitación de material rodante, estaciones y terminales de pasajeros, equipos y sistemas de seguridad, instalaciones y equipos de mantenimiento, navíos transbordadores y ferrocarril. • Mantenimiento preventivo • Nuevas instalaciones de mantenimiento o equipo de mantenimiento si es necesario para mantener el servicio de transporte existente | 09/24 |
| Mejora de los corredores comerciales (TCEP) | Proporciona financiación para mejoras de infraestructura a lo largo de corredores con grandes volúmenes de movimiento de carga. | <ul style="list-style-type: none"> • Autopista • Carga | <ul style="list-style-type: none"> • Factores del sistema de transporte de mercancías: rendimiento, velocidad y fiabilidad, • Factores del sistema de transporte: seguridad, reducción/mitigación de la congestión, alivio de los principales puntos de embotellamiento del transporte, estrategia multimodal, beneficios interregionales y tecnología avanzada; • Factores de impacto en la comunidad: Impacto en la calidad del aire, mitigación del impacto en la • Necesidad general, beneficios y costo del proyecto • Preparación del proyecto: capacidad para completar el proyecto a tiempo; • Demostración del 30% de fondos de igualación requeridos; | La agencia presenta una solicitud a Caltrans al menos 60 días antes de la reunión en la que desean que se apruebe la asignación. |

| Fuente de financiación | Descripción | Tipos de proyectos | Requisitos | Plazo de solicitud |
|--|---|--|---|--------------------|
| | | | <ul style="list-style-type: none"> El aprovechamiento y coordinación de fondos de múltiples fuentes; y nominados y/o financiados conjuntamente. | |
| Programa de Colaboración Local (LPP) | Proporciona a las agencias locales y regionales que han aprobado medidas de impuestos sobre las ventas, peajes o tarifas, o que han impuesto tarifas dedicadas exclusivamente a mejoras del transporte, una asignación continua de 200 millones de dólares anuales (a nivel estatal) para financiar el mantenimiento y la rehabilitación de carreteras, muros de aislamiento acústico y otros proyectos de mejora del transporte. | <ul style="list-style-type: none"> Autopista/Carretera Tránsito Transporte activo Paratránsito | <ul style="list-style-type: none"> Mejora de la red estatal de carreteras Mejora las instalaciones de transporte público que amplían las instalaciones de transporte público; Aumenta el número de usuarios; Mejora la seguridad; Adquisición o rehabilitación de material rodante, autobuses u otros equipos de transporte público; Mejora el sistema vial local; Mejora la seguridad o movilidad de ciclistas y peatones; Mitiga el impacto ambiental de las nuevas infraestructuras de transporte en la calidad del aire o del agua de una localidad o región; Mantenimiento y rehabilitación de carreteras | 11/24 |
| Tránsito y ferrocarril interurbano | Proporciona subvenciones para mejoras de capital e inversiones operativas que modernizarán los sistemas de tránsito y los sistemas ferroviarios urbanos, interurbanos y de cercanías de California para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al reducir las millas recorridas por vehículos en todo California. | <ul style="list-style-type: none"> Tránsito | <ul style="list-style-type: none"> Renueva y mejora los sistemas ferroviarios existentes, incluye nuevos vagones para aumentar el número de pasajeros y los niveles de servicio; Mejora la confiabilidad del tránsito Mejora los sistemas ferroviarios existentes y futuros; Incluye tren de alta velocidad; Aumenta la integración de los servicios ferroviarios y de tránsito; Incluye inversiones integradas en emisión de boletos y tránsito de autobuses que aumentan el número de pasajeros y reducen las emisiones de efecto invernadero. | 12/24 |
| Programa de Soluciones para Corredores Congestionados | El Programa de Comunidades Sostenibles proporciona asistencia técnica directa a las jurisdicciones miembros de la Asociación de Gobiernos del Sur de California (SCAG, por sus siglas en inglés) para completar los esfuerzos de planificación y políticas que permitan la implementación de las Estrategias comunitarias sostenibles (SCS, por sus siglas en inglés) regional. Convocatoria de solicitudes | <ul style="list-style-type: none"> Autopista/Carretera Tránsito Transporte activo Movimiento de mercancías | <ul style="list-style-type: none"> Proyectos que reducen la congestión en corredores muy transitados y congestionados mediante mejoras de desempeño que equilibran las mejoras del transporte, los impactos en la comunidad y proporcionan beneficios ambientales; Los proyectos deben estar incluidos en un Plan Integral de Corredores Multimodales que cumpla las directrices del Plan Integral de Corredores Multimodales de la CTC. | 08/24 |

| Fuente de financiación | Descripción | Tipos de proyectos | Requisitos | Plazo de solicitud |
|--|--|--|--|---------------------------------|
| | para ciudades inteligentes e innovaciones en movilidad, vivienda y desarrollo sostenible, transporte activo y seguridad. | | | |
| Fuentes de financiación regionales/locales | | | | |
| Medida C - Programa Regional de Transporte | El núcleo o la visión del plan de la Medida C es proporcionar opciones de movilidad para todos los residentes del Condado de Fresno, ayudando a mantener la calidad de vida del Condado de Fresno en sus servicios y opciones de transporte. | <ul style="list-style-type: none"> • Tránsito • Sostenibilidad | <ul style="list-style-type: none"> • Los proyectos deben realizarse en una de las siguientes categorías: <ul style="list-style-type: none"> ○ Carreteras estatales ○ Carreteras del condado ○ Calles de la ciudad | Envíos continuos de solicitudes |
| Distrito de Calidad del Aire del Valle de San Joaquín - Programa de Subvenciones de Beneficio Público | | <ul style="list-style-type: none"> • Sostenibilidad | <ul style="list-style-type: none"> • Proyectos de fuentes móviles. La elegibilidad continúa a través del Programa Moyer o del Programa de la Proposición 1B, con un enfoque en equipos de cero emisiones. • Proyectos de infraestructura de recarga de cero emisiones. La elegibilidad continúa con un enfoque en la infraestructura de vehículos medianos y pesados. • Proyectos de fuentes estacionarias. Nueva elegibilidad para el remplazo de equipos en ubicaciones de fuentes estacionarias de contaminación del aire no sujetas al Programa Cap-and-Trade, lo que darán lugar a reducciones directas de contaminantes tóxicos del aire (TAC, por sus siglas en inglés) o contaminantes atmosféricos criterio. | Envíos continuos de solicitudes |

7.3 Marco de establecimiento de prioridades

Para comprender los beneficios potenciales de los proyectos y programas presentados y crear un marco de prioridades, cada estrategia se analiza utilizando un conjunto de criterios de evaluación derivados de los objetivos del proyecto identificados en tareas anteriores. Los criterios utilizados para evaluar las estrategias se resumen en la tabla siguiente:

TABLA 5: RESUMEN DE CRITERIOS DE EVALUACIÓN

| Criterio | Descripción |
|--|---|
| Reducción de las millas recorridas por vehículo | Se espera que el proyecto reduzca la cantidad de millas recorridas por vehículo (VMT, por sus siglas en inglés) dentro del área de estudio. La reducción del VMT se utiliza también como indicador de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG en inglés) procedentes de los vehículos. Más específicamente, si un proyecto consigue reducir el número de VMT, es probable que también reduzca las emisiones de GHG. Además, el VMT puede estar relacionado con la congestión del tráfico, ya que a medida que más vehículos recorren más millas en la red de transporte, mayor es la posibilidad de que se produzca congestión. |
| Mejora la calidad del aire | El proyecto reducirá las emisiones de los vehículos de transporte para mejorar la calidad del aire en las comunidades que viven dentro del área de estudio. |
| Mejora de la relación volumen/capacidad (V/C) | Se espera que el proyecto mejore la relación volumen/capacidad (V/C), lo que indica que el proyecto reducirá la congestión del tráfico. |
| Mejora de las intersecciones | El proyecto es una mejora de la intersección que agilizará los flujos de tráfico para camiones de carga, vehículos personales, bicicletas y peatones. En última instancia, esta mejora de la intersección minimizará las colas y reducirá la congestión del tráfico a lo largo de los corredores. |
| Proyectos de seguridad específicos | El proyecto busca específicamente mejorar la seguridad en un lugar que ha sido identificado por el público o por las condiciones existentes. El proyecto tiene el potencial de reducir el número de colisiones que se producen en este lugar. |
| Proyecto de calles completas | El proyecto contribuirá a crear una "calle completa" por la que puedan circular con seguridad todos los modos de transporte. |
| Proyecto de seguridad peatonal | El proyecto busca específicamente mejorar la seguridad de los peatones a lo largo de los corredores o en las intersecciones reduciendo las distancias de cruce, añadiendo infraestructuras protegidas y, en última instancia, reduciendo el número de colisiones entre peatones y automovilistas. |

A los indicadores de desempeño enumerados anteriormente se les asignó una puntuación que oscilaba entre uno y tres según el impacto previsto del proyecto. El impacto del proyecto puede estar localizado en la intersección, el corredor o el área regulada para camiones recomendada. Sin embargo, se espera que el impacto acumulativo de las estrategias recomendadas produzca un

impacto positivo más significativo para la comunidad centro-sur de Fresno. Las descripciones de las posibles puntuaciones se resumen a continuación en la Tabla 6.

TABLA 6: RESUMEN DE LA PUNTUACIÓN DE LOS CRITERIOS DE EVALUACIÓN

| Nivel de impacto | Descripción |
|------------------|--|
| Alto (3) | El proyecto produce beneficios moderados a significativos. |
| Moderado (2) | El proyecto produce beneficios moderados. |
| Bajo o No (1) | El proyecto produce pocos o ningún beneficio. |

La Tabla 7 a continuación refleja los indicadores de desempeño recomendados y la puntuación de cada estrategia propuesta, así como su puntuación total.

TABLA 3: MATRIZ DE PRIORIDADES

| ID | ID de la estrategia | Ubicación | Calle Transversal | Reducción potencial en VMT | Mejora la calidad del aire | Reducción potencial de la congestión del tráfico | Mejora de la intersección | Proyectos de seguridad específicos | Proyecto de calles completas | Proyecto de seguridad peatonal | Total |
|----|--------------------------|---------------|-------------------|----------------------------|----------------------------|--|---------------------------|------------------------------------|------------------------------|--------------------------------|-------|
| 1 | Nuevos cruces peatonales | Cedar | Kaviland | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 2 | Nuevos cruces peatonales | Rowell | Kaviland | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 3 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Cedar | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 4 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Holloway | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 5 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Rowell | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 6 | Nuevos cruces peatonales | Jensen Bypass | Cedar | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 7 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Golden State | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 8 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | East (South) | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 9 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | East (North) | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 10 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Cherry | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 11 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Elm | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 12 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | MLK Jr | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |

| | | | | | | | | | | | |
|----|--------------------------|--------|--------|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 13 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Walnut | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 14 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Fruit | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 15 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | West | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 16 | Nuevos cruces peatonales | North | Walnut | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 17 | Nuevos cruces peatonales | North | MLK Jr | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 18 | Nuevos cruces peatonales | North | Elm | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 19 | Nuevos cruces peatonales | North | Cedar | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |

| | | | | | | | | | | | |
|----|--------------------------|---------|--------------|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 20 | Nuevos cruces peatonales | North | Maple | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 21 | Nuevos cruces peatonales | North | Chestnut | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 22 | Nuevos cruces peatonales | North | Peach | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 23 | Nuevos cruces peatonales | Central | Peach | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 24 | Nuevos cruces peatonales | Central | Willow | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 25 | Nuevos cruces peatonales | Central | Golden State | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 26 | Nuevos cruces peatonales | Central | Maple | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |

| | | | | | | | | | | | |
|----|--------------------------|--------------|----------|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 27 | Nuevos cruces peatonales | Central | Cedar | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 28 | Nuevos cruces peatonales | Central | Orange | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 29 | Nuevos cruces peatonales | Central | East | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 30 | Nuevos cruces peatonales | Central | Cherry | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 31 | Nuevos cruces peatonales | Fwy41 | Central | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 32 | Nuevos cruces peatonales | Central | Elm | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 33 | Nuevos cruces peatonales | Central | MLK Jr | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 34 | Nuevos cruces peatonales | Fwy41 | American | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 35 | Nuevos cruces peatonales | American | Cedar | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 36 | Nuevos cruces peatonales | North | Cherry | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 37 | Nuevos cruces peatonales | Golden State | Railroad | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 38 | Nuevos cruces peatonales | Golden State | Orange | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 39 | Nuevos cruces peatonales | Golden State | East | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 40 | Nuevos cruces peatonales | Golden State | Church | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |

| | | | | | | | | | | | |
|----|--------------------------|--------|----------|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 41 | Nuevos cruces peatonales | G | Church | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 42 | Nuevos cruces peatonales | Church | Railroad | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 43 | Nuevos cruces peatonales | Church | Cedar | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 44 | Nuevos cruces peatonales | Church | Chestnut | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 45 | Nuevos cruces peatonales | Church | East | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 46 | Nuevos cruces peatonales | Church | Cherry | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 47 | Nuevos cruces peatonales | Church | MLK Jr | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 48 | Nuevos cruces peatonales | Church | Clara | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 49 | Nuevos cruces peatonales | Church | Fairview | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 50 | Nuevos cruces peatonales | Church | Walnut | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 51 | Nuevos cruces peatonales | Church | Fruit | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 52 | Nuevos cruces peatonales | Church | West | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 53 | Nuevos cruces peatonales | Church | Marks | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 54 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Chestnut | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |

| | | | | | | | | | | | |
|----|--------------------------|-------------|------------|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 55 | Nuevos cruces peatonales | Jensen | Peach | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 56 | Nuevos cruces peatonales | Chestnut | Butler | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 57 | Nuevos cruces peatonales | Cedar | California | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 58 | Nuevos cruces peatonales | Cedar | Hamilton | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 59 | Nuevos cruces peatonales | Cedar | Heaton | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 60 | Nuevos cruces peatonales | Butler | East | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 61 | Nuevos cruces peatonales | Butler | O | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 62 | Nuevos cruces peatonales | Los Angeles | M | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 63 | Nuevos cruces peatonales | Los Angeles | Van Ness | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 64 | Nuevos cruces peatonales | Van Ness | Hamilton | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 65 | Nuevos cruces peatonales | Van Ness | California | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 66 | Nuevos cruces peatonales | Van Ness | Railroad | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 67 | Nuevos cruces peatonales | Railroad | G | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 68 | Nuevos cruces peatonales | Ventura | C | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |

| | | | | | | | | | | | |
|----|--------------------------|---------------|-------------|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 69 | Nuevos cruces peatonales | C | Mono | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 70 | Nuevos cruces peatonales | C | Inyo | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 71 | Nuevos cruces peatonales | C | Kern | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 72 | Nuevos cruces peatonales | C | Tulare | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 73 | Nuevos cruces peatonales | C | Fresno | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 74 | Nuevos cruces peatonales | B | Stanislaus | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 75 | Nuevos cruces peatonales | B | Amador | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 76 | Nuevos cruces peatonales | Whites Bridge | Thorne | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 77 | Nuevos cruces peatonales | Thorne | Kearney | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 78 | Nuevos cruces peatonales | G | El Dorado | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 79 | Nuevos cruces peatonales | O | Santa Clara | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 80 | Nuevos cruces peatonales | O | Butler | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 81 | Nuevos cruces peatonales | Nielsen | Hughes | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 82 | Nuevos cruces peatonales | Ventura | Cedar | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |

| | | | | | | | | | | | |
|----|--------------------------|--------------|------------|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 83 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | 1st | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 84 | Nuevos cruces peatonales | Tulare | 6th | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 85 | Nuevos cruces peatonales | Tulare | 1st | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 86 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | Cedar | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 87 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | Blackstone | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 88 | Nuevos cruces peatonales | Blackstone | Olive | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 89 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | Weber | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 90 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | Wesley | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 91 | Nuevos cruces peatonales | Belmont | Butler | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 92 | Nuevos cruces peatonales | Olive | Weber | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 93 | Nuevos cruces peatonales | Golden State | McKinley | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 94 | Nuevos cruces peatonales | McKinley | Echo | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 95 | Nuevos cruces peatonales | McKinley | Palm | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 96 | Nuevos cruces peatonales | McKinley | Fresno | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---------------------------------|------------|-----------------------|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 97 | Nuevos cruces peatonales | McKinley | Millbrook | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 98 | Nuevos cruces peatonales | Central | Chestnut | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 99 | Nuevos cruces peatonales | R | Huntington | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 100 | Nuevos cruces peatonales | Thorne | California | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 101 | Nuevos cruces peatonales | Kearney | Fruit | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 102 | Nuevos cruces peatonales | 9th | Ventura | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 103 | Reconfiguración de la carretera | North | Willow | 2 | 2 | 2 | 3 | 2 | 2 | 1 | 14 |
| 104 | Reconfiguración de la carretera | Butler | Hazelwood | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 17 |
| 105 | Reconfiguración de la carretera | California | Plumas | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 106 | Reconfiguración de la carretera | Belmont | Palm | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 17 |
| 107 | Reconfiguración de la carretera | Fwy99 | North | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 2 | 1 | 16 |
| 108 | Reconfiguración de la carretera | North | Golden State Frontage | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 17 |
| 109 | Reconfiguración de la carretera | Broadway | Santa Clara | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 17 |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---------------------------------|---------|------------|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 110 | Reconfiguración de la carretera | Palm | Yale | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 17 |
| 111 | Reconfiguración de la carretera | Cedar | Thomas | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 17 |
| 112 | Reconfiguración de la carretera | Cedar | Floradora | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 17 |
| 113 | Reconfiguración de la carretera | G | Stanislaus | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 17 |
| 114 | Reconfiguración de la carretera | Kearney | Thorne | 2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 17 |

| | | | | | | | | | | | |
|-----|---------------------------------------|------------|---------------------|---|---|---|---|---|---|---|----|
| | Mejora de la señalización del tráfico | | | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 19 |
| 115 | Mejora de la señalización del tráfico | Central | Chestnut | | | | 3 | 3 | 3 | | |
| 116 | Mejora de la señalización del tráfico | B | Stanislaus | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 20 |
| 117 | Mejora de la señalización del tráfico | California | West | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 19 |
| 118 | Mejora de la señalización del tráfico | B | Rev Chester Riggins | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 18 |
| 119 | Mejora de la señalización del tráfico | Divisadero | Glenn | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 20 |
| 120 | Mejora de la señalización del tráfico | Divisadero | Calaveras | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 20 |
| 121 | Mejora de la señalización del tráfico | M | Santa Clara | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 19 |
| 122 | Mejora de la señalización del tráfico | O | San Benito | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 2 | 19 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|---------------------------------------|--------------|----------------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 123 | Mejora de la señalización del tráfico | Ventura | 10th | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 20 |
| 124 | Mejora de la señalización del tráfico | Abby | Harvey | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 20 |
| 125 | Mejora de la señalización del tráfico | Belmont | Stafford | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 18 |
| 126 | Mejora de la señalización del tráfico | McKinley | San Pablo | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 20 |
| 127 | Mejora de la señalización del tráfico | Golden State | Church | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 20 |
| 128 | Mejora de la señalización del tráfico | North | Parkway | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 20 |
| 129 | Mejora de la señalización del tráfico | C | Walnut/ Martin | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 18 |
| 130 | Mejora de la señalización del tráfico | Clinton | Marks | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 18 |
| 131 | Señalización para camiones | Fwy99 | Chestnut | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|----------------------------|-------|---------|---|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 132 | Señalización para camiones | Fwy99 | North | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 |
| 133 | Señalización para camiones | Fwy99 | Orange | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 |
| 134 | Señalización para camiones | Fwy99 | Jensen | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 |
| 135 | Señalización para camiones | Fwy99 | Fwy41 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 |
| 136 | Señalización para camiones | Fwy99 | Ventura | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 |
| 137 | Señalización para camiones | Fwy99 | Fresno | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 |
| 138 | Señalización para camiones | Fwy99 | Fwy180 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----------|----------------------------|------------------|--------------------|-----------------|-----------------------------------|-----------------------------------|---|----------------------------------|---|----------------------------------|---------------------------------------|--------------|
| 139 | Señalización para camiones | Fwy 99 | Belmont | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 140 | Señalización para camiones | Fwy99 | Olive | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 141 | Señalización para camiones | Fwy 99 | McKinely | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 142 | Señalización para camiones | Fwy180 | Marks | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 143 | Señalización para camiones | Fwy180 | Fwy99 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 144 | Señalización para camiones | Fwy180 | Fwy99 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 145 | Señalización para camiones | Fwy180 | Abby | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 146 | Señalización para camiones | Fwy180 | Fwy41 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 147 | Señalización para camiones | Fwy180 | Cedar | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 148 | Señalización para camiones | Fwy41 | Central | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 149 | Señalización para camiones | Fwy41 | North | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 150 | Señalización para camiones | Fwy41 | Jensen | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 151 | Señalización para camiones | Fwy41 | San Benito | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 152 | Señalización para camiones | Fwy41 | O | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 153 | Señalización para camiones | Fwy41 | Tulare | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 154 | Señalización para camiones | Fwy41 | Fwy180 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 155 | Señalización para camiones | Fwy41 | Fwy180 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| 156 | Señalización para camiones | Golden State | Olive | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 1 | 13 | |
| | | | | | | | | | | | | |
| ID | Estrategia | Ubicación | Extensiones | Longitud | Reducción potencial en VMT | Mejora la calidad del aire | Reducción potencial de la congestión del tráfico | Mejora de la intersección | Proyectos de seguridad específicos | Proyecto Calles Completas | Proyecto de seguridad peatonal | Total |
| 157 | Aceras nuevas | Willow | Jensen - Central | 2.0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|----------------------|--------------|----------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 158 | Aceras nuevas | Cherry | North - Central | 1.0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 159 | Aceras nuevas | Chestnut | Jensen - Central | 2.0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 160 | Aceras nuevas | American | Fwy41 - Fwy99 | 3.4 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 161 | Aceras nuevas | Central | Fwy41 - Peach | 3.8 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 162 | Aceras nuevas | Orange | Railroad - American | 2.8 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 163 | Aceras nuevas | Golden State | California - Central | 4.1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 164 | Aceras nuevas | California | Kern - Mono | 0.2 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 165 | Aceras nuevas | Church | Marks - MLK Jr | 2.5 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 166 | Aceras nuevas | Elm | North - Central | 1.0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 167 | Aceras nuevas | Cedar | Parkway - American | 1.6 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 168 | Aceras nuevas | North | Parkway - Peach | 2.4 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 169 | Aceras nuevas | Jensen | Maple - Peach | 1.5 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 170 | Aceras nuevas | California | Marks - West | 1.0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 171 | Aceras nuevas | Church | Cherry - 10th | 1.4 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 172 | Aceras nuevas | Walnut | Church - North | 1.5 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 173 | Nuevos carriles bici | Chestnut | Jensen - Central | 2.0 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 174 | Nuevos carriles bici | American | Fwy41 - Fwy99 | 3.4 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 175 | Nuevos carriles bici | Olive | Fwy99 - Cedar | 4.2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 176 | Nuevos carriles bici | Orange | Ventura - Butler | 0.5 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 177 | Nuevos carriles bici | Golden State | California - Central | 4.1 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|----------------------|---------|------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 178 | Nuevos carriles bici | Belmont | Fwy99 - Chestnut | 4.9 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 179 | Nuevos carriles bici | Palm | McKinley - H | 1.2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 180 | Nuevos carriles bici | Tulare | Fwy41 - Cedar | 1.2 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|----------------------|---------------------|-------------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 181 | Nuevos carriles bici | Church | Marks - MLK Jr | 2.5 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 182 | Nuevos carriles bici | North | Walnut - Peach | 1.5 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 183 | Nuevos carriles bici | Cedar | Woodward - Jensen | 1.1 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 184 | Nuevos carriles bici | McKinley | Blackstone - Cedar | 2.0 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 185 | Nuevos carriles bici | First | Tulare - Hazelwood | 0.8 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 186 | Nuevos carriles bici | Abby | Blackstone - Divisadero | 1.1 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 187 | Nuevos carriles bici | Blackstone | McKinley - Divisadero | 1.5 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 188 | Nuevos carriles bici | H | Belmont - Divisadero | 0.8 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 189 | Nuevos carriles bici | Ventura | C - H | 0.4 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 190 | Nuevos carriles bici | Ventura | O - Parallel | 0.3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 191 | Nuevos carriles bici | P | Divisadero - Ventura | 0.8 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 192 | Nuevos carriles bici | O | Ventura - Butler | 0.4 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 193 | Nuevos carriles bici | Los Angeles/ Butler | Van Ness - Hazelwood | 0.7 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 194 | Nuevos carriles bici | Van Ness | Ventura - Los Angeles | 0.4 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 195 | Nuevos carriles bici | Tuolumne | A - E | 0.3 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-------------------------------|--------------|-----------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 196 | Nuevos carriles bici | Walnut | Church - North | 1.5 | 3 | 3 | 2 | 2 | 3 | 3 | 2 | 18 |
| 197 | Reconfiguración de carreteras | Willow | Jensen - Central | 2.0 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 20 |
| 198 | Reconfiguración de carreteras | Olive | Fwy99 - Cedar | 4.2 | 2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 18 |
| 199 | Repavimentación de carreteras | Railroad | Church - Golden State | 1.6 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 |
| 200 | Repavimentación de carreteras | Jensen | Cedar - Barton | 0.3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 |
| 201 | Repavimentación de carreteras | Kings Canyon | Maple - Chestnut | 0.5 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 |
| 202 | Repavimentación de carreteras | Jensen | West - Cedar | 4.0 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 |
| 203 | Repavimentación de carreteras | KcKinley | Fwy99 - West | 0.4 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-------------------------------|---------|-------------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|----|
| 204 | Repavimentación de carreteras | A | Kern - Ventura | 0.3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 |
| 205 | Repavimentación de carreteras | Church | Thorne - Walnut | 0.2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 |
| 206 | Repavimentación de carreteras | Parkway | North - Cedar | 0.5 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 |
| 207 | Repavimentación de carreteras | Cedar | North - Parkway | 0.3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 |
| 208 | Repavimentación de carreteras | Cedar | Woodward - Jensen | 1.1 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 |
| 209 | Repavimentación de carreteras | Cedar | Fwy180 - Belmont | 0.3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-------------------------------|------------|-------------------------|------|--------------------------|----------------------------|--|---------------------------|------------------------------------|---------------------------|--------------------------------|-------|
| 210 | Repavimentación de carreteras | Weber | McKinley - Belmont | 1.3 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 |
| 211 | Repavimentación de carreteras | H | Belmont - Divisadero | 0.8 | 1 | 1 | 1 | 2 | 2 | 3 | 1 | 11 |
| 212 | Calmar el tráfico | Cherry | North - Central | 1.0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 213 | Calmar el tráfico | Central | Fwy41 - Peach | 3.8 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 214 | Calmar el tráfico | Orange | Ventura - Butler | 0.5 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 215 | Calmar el tráfico | Orange | Butler - Jensen | 1.4 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 216 | Calmar el tráfico | Belmont | Fwy99 - Chestnut | 4.9 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 217 | Calmar el tráfico | McKinley | Palm - Blackstone | 1.0 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 218 | Calmar el tráfico | Weber | McKinley - Belmont | 1.3 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 219 | Calmar el tráfico | Abby | Blackstone - Divisadero | 1.1 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 220 | Calmar el tráfico | Blackstone | McKinley - Divisadero | 1.5 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 221 | Calmar el tráfico | American | Elm - Peach | 3.34 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| 222 | Calmar el tráfico | North | Walnut - Peach | 4.5 | 1 | 1 | 1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 15 |
| ID | ID de la estrategia | Ubicación | | Área | Posible Reducción de VMT | Mejora la Calidad del aire | Reducción potencial de la congestión del tráfico | Mejora de la intersección | Proyectos de seguridad específicos | Proyecto Calles Completas | Proyecto de seguridad peatonal | Total |
| 223 | Área regulada para camiones | | | | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------------------------|----------------|------|---|---|---|---|---|---|---|----|--|
| | Área regulada para camiones | Central Fresno | 0.4 | | | | | | | | | |
| 224 | Área regulada para camiones | Mural District | 0.1 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |
| 225 | Área regulada para camiones | SW Fresno | 2.5 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |
| 226 | Área regulada para camiones | Tower | 1.3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |
| 227 | Área regulada para camiones | Tulare West | 0.9 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |
| 228 | Área regulada para camiones | Tulare East | 0.9 | | | | | | | | | |
| 228 | Área regulada para camiones | Roosevelt West | 0.92 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |
| 229 | Área regulada para camiones | Roosevelt East | 1.8 | | | | | | | | | |
| 230 | Área regulada para camiones | Brookhaven | 0.8 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |
| 231 | Área regulada | Malaga | 0.2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |

| | | | | | | | | | | | | |
|-----|-----------------------------|--------------|-----|---|---|---|---|---|---|---|----|--|
| | para camiones | | | | | | | | | | | |
| 232 | Área regulada para camiones | Jefferson | 0.4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |
| 233 | Área regulada para camiones | Lowell | 0.2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |
| 234 | Área regulada para camiones | Cincotta | 0.5 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |
| 235 | Área regulada para camiones | Hammond | 0.4 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |
| 236 | Área regulada para camiones | McKinley | 0.5 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |
| 237 | Área regulada para camiones | Divisadero | 0.2 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |
| 238 | Área regulada para camiones | N Blackstone | 0.5 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 3 | 1 | 19 | |

8 Próximos pasos

Este informe proporcionó un conjunto de herramientas completo y una lista de estrategias, tanto de infraestructura como de no infraestructura, destinadas a mitigar los impactos negativos de los desplazamientos de camiones de carga dentro del centro-sur de Fresno, así como el propuesto nuevo mapa de rutas de camiones. Además, la sección de implementación de este informe proporcionó un marco preliminar para la implementación de las estrategias recomendadas dentro del área de estudio basándose en la disponibilidad de financiación, los indicadores de desempeño y el puntaje correspondiente. El borrador del conjunto de herramientas y la lista de estrategias se revisarán para incorporar los comentarios recibidos de la Ciudad, el TSC, el CAG y la comunidad en la primavera de 2024. El conjunto de herramientas de la estrategia final, la lista y el mapa se proporcionarán en el informe final.