

CONDADO DE FRESNO
MEDIDA C

Medida de Reparación de Carreteras/Mejora del Transporte del Condado de Fresno. Sin elevar las tasas impositivas, ¿se debería adoptar una ordenanza para reparar baches, mantener en buen estado las carreteras locales; mejorar los puentes/pasos elevados estructuralmente deteriorados; mejorar la seguridad vial, el acceso de vehículos de emergencia del 911, la calidad del aire, los servicios de transporte público; proteger las opciones de transporte de bajo costo para adultos mayores y crear empleos locales; continuando con el impuesto sobre las ventas de ½¢ en el transporte aprobado por los votantes (establecido en 1986), que proporcionaría aproximadamente \$228,000,000 anuales durante 30 años; requiriendo auditorías, divulgación del gasto público y control local?

SÍ

NO

LA MEDIDA “C” DEL CONDADO DE FRESNO
EXPANSIÓN DEL PLAN DE GASTOS
TEXTO COMPLETO DE LA MEDIDA

INTRODUCCIÓN

El Plan de Gastos de Renovación de la Medida C del Condado de Fresno fue elaborado con el propósito de: **Canalizar el gasto de algo más de \$ 6,840 millones en fondos de transporte generados a través de la prolongación del impuesto de medio centavo sobre el transporte del Condado de Fresno durante los próximos 30 años, si es aprobado por los votantes en las elecciones de noviembre de 2022.**

El actual Programa de Medida C del Condado de Fresno, aprobado por los votantes en 2006, expira en junio de 2027. Este Plan de Gastos de Renovación, desarrollado por un Comité Ejecutivo y un Grupo de Trabajo Técnico (TWG) que está compuesto por aproximadamente 80 personas que representan diversos intereses de la comunidad (como se identifica en la Tabla 1 de este Plan), y agencias locales, estatales y regionales, abordará las principales necesidades de transporte local y regional en el Condado de Fresno hasta el año 2057.

A través de una serie de reuniones públicas, dos encuestas de opinión pública, y miles de encuestas en línea y en persona, el Comité Ejecutivo y el TWG consideraron detenidamente las necesidades identificadas por los residentes de la comunidad durante el desarrollo del Plan. Al objeto de garantizar que el Plan abordara las necesidades de transporte de todos los residentes del Condado, los Comités llevaron a cabo las siguientes tareas:

- Revisaron los programas de medidas recientemente aprobados en otros condados (revisión de las mejores prácticas).
- Escucharon las presentaciones de los defensores de la calidad del aire y del transporte y de las agencias.
- Consideraron las recomendaciones de los profesionales del transporte.
- Escucharon ideas innovadoras relacionadas con las nuevas tecnologías en el transporte.
- Desarrollaron las metas y objetivos del plan de gastos.
- Tuvieron en cuenta las aportaciones del público.
- Revisaron y consideraron las necesidades de transporte de todo el Condado por categorías.

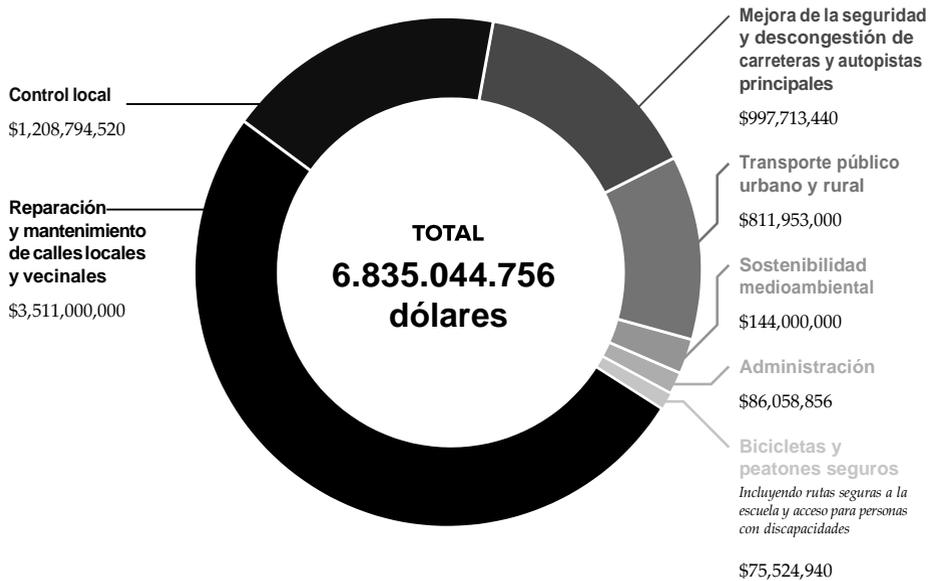
INFORMACIÓN GENERAL - EL PROGRAMA DE RENOVACIÓN DE LA MEDIDA C

En la Figura 1 se presenta una visión general de las asignaciones de fondos del Plan de Gastos de Renovación de la Medida C aprobadas por el Comité Ejecutivo y el TWG. Con respecto a la Figura 1, las asignaciones consideran un programa de transporte “multimodal” con:

- 51.37% de los fondos previstos de la Medida dirigidos a las actividades y programas de **Reparación y mantenimiento de calles locales y vecinales** “Arreglar primero”.
- El dieciocho por ciento (17.64%) de los fondos dirigidos al programa de **Control Local**. Las 16 agencias locales (ciudades y Condado) del Condado de Fresno asignarán estos fondos a sus necesidades de transporte de mayor prioridad, incluyendo el mantenimiento de calles y carreteras locales adicionales y otras mejoras en calles y carreteras, mejoras en las instalaciones para peatones, senderos y bicicletas, mejoras en las rutas seguras a las escuelas, servicios de transporte público mejorados y otros servicios y programas de transporte.
- Doce por ciento (11.88%) de los fondos de la Medida se asignan directamente a los sistemas y servicios de **Transporte público urbano y rural** en todo el Condado, incluyendo Fresno Area Express (FAX), Clovis Transit y la Agencia de Transporte Rural del Condado de Fresno (FCRTA).
- El uno por ciento (1.22%) de la Medida se asignará al programa de **Bicicletas y Peatones Seguros** (incluyendo Rutas Seguras a la Escuela y Acceso para Personas con Discapacidades) para abordar las mejoras y la seguridad de los ciclistas y peatones, incluyendo estudiantes, personas mayores y personas con discapacidades, así como otras mejoras relacionadas.
- El quince por ciento (14.60%) de la Medida se destinará **Proyectos de mejora de la seguridad y descongestión de carreteras y autopistas principales** en las zonas urbanas (esferas de influencia de Clovis y Fresno) y rurales (resto del Condado y ciudades rurales). Dichos proyectos se ubicarán a lo largo del Sistema de Carreteras Estatales y a lo largo de los corredores regionales para mejorar las conexiones dentro del área urbana y entre las ciudades y las comunidades rurales de todo el Condado.
- El dos por ciento (2.00%) de los fondos está disponible para proyectos que mejoren la **Sostenibilidad medioambiental**, incluyendo proyectos y programas de transporte limpio, proyectos de desarrollo orientados al transporte y otros proyectos que mejoren la calidad del aire, aborden el cambio climático y mejoren la salud.
- Por último, el uno y un cuarto por ciento (1.25%) de la Medida se destinará a la **Administración** de programas y actividades de planificación de la Autoridad de Transporte del Condado de Fresno (la Autoridad) y el Consejo de Gobierno de Fresno (COG de Fresno) durante el período de 30 años.

FIGURE 1

Asignación de fondos de la Medida C por programa



PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Las actividades de participación ciudadana relativas al Plan de Gastos de Renovación de la Medida C comenzaron con la formación del Comité Ejecutivo y el TWG en febrero de 2021. Más de 80 líderes locales se ofrecieron a participar como representantes de diversos sectores del Condado de Fresno, tanto de comunidades urbanas como rurales. Estos líderes aportaron perspectivas únicas de varios sectores de nuestra comunidad, incluyendo la atención médica, la educación, el gobierno local, los servicios de emergencia, la planificación del transporte y los expertos en instalaciones, las organizaciones ambientales, las obras públicas, la aplicación de la ley, los bomberos y paramédicos, la agricultura, las organizaciones comunitarias, y más. Durante los 16 meses que duró el Proceso de Renovación de la Medida C, se celebraron un total de 37 reuniones entre estos dos comités con el objetivo de identificar y evaluar las necesidades de transporte en todo el Condado de Fresno.

Además de estos dos comités, la participación de la comunidad fue un elemento clave para aportar claridad y un terreno común. A este respecto, 10,000 residentes del Condado de Fresno participaron en una encuesta comunitaria y en actividades de divulgación a través de los siguientes métodos:

- Encuestas públicas
- Talleres presenciales
- Reuniones de grupos comunitarios
- Consultas puerta a puerta
- Eventos
- Reuniones virtuales a través de Zoom
- Encuestas públicas en línea

En total, se celebraron catorce (14) reuniones comunitarias en entornos rurales y urbanos. Además, al seguir prevaleciendo la preocupación por la COVID-19, se utilizó una encuesta pública en línea que obtuvo un total de 2,804 respuestas, así como 2,000 comentarios adicionales.

La encuesta en línea también se centró en las zonas rurales y no incorporadas mediante una campaña puerta a puerta. Esta iniciativa contó con 1,070 encuestados, en su mayoría de habla hispana, en las siguientes comunidades: Cantua Creek, Lenare, Tranquility, Orange Cove, Parlier, Kerman, Mendota, Caruthers, Coalinga, Del Rey, Five Points, Huron, Sanger, Kingsburg y San Joaquín.

Los miembros del Comité Ejecutivo y el TWG se enumeran en la página web de la Renovación de la Medida C en el siguiente enlace: measurec.com/measure-c-committees

Será necesaria la aprobación de dos tercios (67%) de los votantes para aprobar la Medida C en noviembre de 2022. Con el fin de garantizar que los miembros del Comité Ejecutivo y del TWG llegaran a un acuerdo sobre este Plan de Gastos, se encuestó a más de 3,000 votantes y residentes de la comunidad al principio del proceso de desarrollo del Plan para determinar el apoyo a la extensión de la Medida e identificar las principales prioridades de transporte de los ciudadanos. Otros 3,000 votantes fueron encuestados de nuevo en la primavera de 2022 para confirmar el apoyo a los gastos propuestos. Ambas encuestas expresaron un amplio apoyo a la continuidad de la Medida C e identificaron las principales prioridades de transporte de los residentes. El proyecto del Plan de Renovación de la Medida C estuvo guiado por el desarrollo del Plan de Transporte Regional del COG de Fresno 2022/Estrategia de Comunidades Sostenibles (RTP/SCS). El RTP/SCS está destinado a guiar las decisiones de transporte y uso de la tierra que mejorarán nuestra calidad de vida, la calidad del aire, la movilidad y harán que las comunidades estén más cohesionadas. El RTP/SCS se actualiza cada cuatro años y cuenta con un sólido proceso de divulgación y participación de las partes interesadas que incluye numerosas reuniones del comité, talleres y audiencias públicas, encuestas y sondeos públicos y otras oportunidades de participación. El RTP/SCS integra todos los modos de transporte junto con el uso del suelo, la vivienda, las cuestiones medioambientales, la reducción de los kilómetros recorridos por los vehículos y otras cuestiones relacionadas. El RTP/SCS es uno de los bloques de construcción críticos que ha ayudado a guiar el desarrollo del esfuerzo de Renovación de la Medida C de 2022 y a identificar las necesidades y los requisitos de financiamiento.

OBJETIVOS Y PRINCIPIOS RECTORES

Considerando las actividades de participación ciudadana realizadas en los últimos 16 meses, el Comité Ejecutivo y el TWG adoptaron el siguiente conjunto de metas y objetivos para ayudar a guiar el desarrollo de este Plan de Gastos:

META #1

Movilidad y accesibilidad equitativas para todos dentro y a través de la red de calles, carreteras, transporte, rutas e instalaciones para bicicletas y peatones.

OBJETIVOS

- Fomentar la participación equitativa de las comunidades en el proceso de planificación y aplicación de la Medida C.
- Apoyar la distribución equitativa de los beneficios y las cargas de los proyectos de transporte.

- Apoyar la mejora y ampliación de las opciones de transporte accesibles para satisfacer las necesidades de los residentes, especialmente de aquellos que históricamente han enfrentado cargas de transporte desproporcionadas, incluyendo a las personas mayores y a las personas con discapacidades.

META #2

Comunidades dinámicas a las que se puede acceder mediante opciones de transporte sostenibles.

OBJETIVOS

- Fomentar alternativas a los vehículos de uso individual que reduzcan los kilómetros recorridos (VMT) y las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Apoyar la inversión y la promoción del transporte activo y el transporte para mejorar la salud pública y la movilidad, especialmente en las áreas históricamente infradotadas.
- Apoyar los proyectos de transporte que apoyen el desarrollo orientado al transporte.
- Apoyar los esfuerzos para mejorar la calidad del aire y minimizar los contaminantes del transporte.

META #3

Una red de transporte multimodal segura, fiable, bien conservada, eficiente, rentable y resistente al clima.

OBJETIVOS

- Fomentar el mantenimiento y la reparación continuos de la infraestructura existente.
- Apoyar la inversión en medidas de seguridad multimodal para reducir las muertes y lesiones de tráfico en toda la región.
- Apoyar las mejoras en las conexiones de viaje para crear una red de transporte integrada, accesible y sin fisuras.
- Evitar que se produzcan congestiones mediante una gestión inteligente de las instalaciones de transporte existentes.
- Añadir capacidad sólo cuando se hayan considerado otras opciones y se haya determinado que son inviables, poco prácticas o ineficaces.
- Maximizar la rentabilidad de las mejoras del transporte.
- Maximizar el financiamiento disponible y apoyar nuevas inversiones que sean específicas, eficaces y financieramente sólidas.
- Fomentar las inversiones que aumenten la resistencia del sistema ante fenómenos meteorológicos extremos, catástrofes naturales, hundimientos y pandemias.
- Apoyar la preservación y el mantenimiento de los activos de transporte multimodal existentes en buen estado.
- Utilizar el financiamiento de la Medida para aprovechar otros fondos locales, estatales y federales, incluidos los programas de subvenciones competitivas.
- Garantizar que el crecimiento no afecte negativamente a las instalaciones existentes.

META #4

Una red de transporte que apoye una economía sostenible y pujante.

OBJETIVOS

- Apoyar el desarrollo económico local y regional mediante la movilización de fondos de planificación y transporte que fomenten la inversión pública y privada.
- Proporcionar las opciones de movilidad de transporte necesarias para llevar a cabo las actividades diarias esenciales y apoyar el crecimiento económico y la prosperidad.

- Apoyar la aviación regional moderna.
- Adoptar un transporte vanguardista y fiscalmente responsable y nuevas tecnologías que sirvan para interconectar los sistemas y que hagan que los viajes sean más eficientes y rentables.
- Apoyar una circulación de mercancías eficiente, fiable, resistente y sostenible.

META #5

Una región que adopte el transporte limpio, la tecnología y la innovación.

OBJETIVOS

- Apoyar soluciones de movilidad innovadoras que sean accesibles, asequibles, reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero y mejoren la calidad del aire.
- Utilizar las tecnologías actuales y emergentes para gestionar mejor los sistemas y servicios de transporte.
- Mejorar la previsibilidad y la fiabilidad de las instalaciones y los servicios de transporte.
- Adoptar proyectos y programas nuevos y emergentes de sistemas inteligentes de transporte (ITS).

META #6

Un alto nivel de transparencia, revisión del desempeño y responsabilidad.

OBJETIVOS

- Prever la recopilación continua de datos sobre el transporte y otros datos relacionados con las fuentes disponibles.
- Incorporar medidas de rendimiento del transporte, siempre que sea posible.
- Fomentar la innovación con el objetivo de proporcionar soluciones de transporte rentables.

Guiados por el Comité Ejecutivo y el TWG, el personal concretó estas metas y objetivos en cinco principios rectores que se utilizaron para guiar el desarrollo del Plan de Asignación:

Administración

- “Arreglar primero”.
- Plan de gestión de pavimentos en todo el Condado.
- Supervisión y medidas de rendimiento, y equidad: “Que ningún barrio se quede atrás”.

Equidad

- Invertir en el transporte activo y en el transporte público para mejorar la salud y la movilidad en todo el Condado, incluidas las zonas históricamente infradotadas.
- Mejorar la calidad del aire en todo el Condado, especialmente en las zonas históricamente desfavorecidas.
- Asegurar que todas las áreas del Condado tengan sus necesidades de reparación de carreteras con énfasis en las áreas que no han sido atendidas previamente — “Que ningún barrio se quede atrás”.
- Proporcionar puestos de trabajo locales y acceso a oportunidades de formación.
- Fondos suplementarios para la reparación de carreteras en zonas de muy bajos ingresos.
- Ampliar los servicios y soluciones de transporte público nuevos e innovadores.

Sostenibilidad y conservación de recursos

- El mantenimiento y el funcionamiento de las instalaciones de transporte consumen muchos menos recursos que la reconstrucción.
- Centrarse en maximizar la seguridad y la eficiencia de los sistemas de transporte, no en la expansión del sistema.
- Las carreteras, las autopistas y sus aceras adyacentes son necesarias para todos los tipos de transporte: coches, camiones, autobuses, bicicletas y peatones.
- Los vehículos eléctricos seguirán dependiendo de las carreteras y autopistas.
- Proporcionar calles completas y carreteras que den cabida a vehículos, bicicletas, transporte público y peatones.

Calidad del aire y resistencia al clima

- Todos los proyectos requieren una revisión medioambiental y deben tener en cuenta la calidad del aire y la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Los pavimentos bien mantenidos reducen las partículas PM10 y PM2.5, que son los principales contaminantes a los que se refiere el estudio más reciente sobre la calidad del aire.
- Reducción y prevención de situaciones de saturación a través de un mejor funcionamiento, reduciendo las emisiones de contaminantes de los tubos de escape, la materia particular de los gases de combustión y las emisiones de gases de efecto invernadero.
- Reducir las millas recorridas por los vehículos (VMT) a través del transporte público, el transporte activo y los proyectos de carreteras y autopistas.
- Reforzar las instalaciones de transporte para aumentar la resistencia de los sistemas ante fenómenos meteorológicos extremos.
- Ampliar los servicios y soluciones de transporte público nuevos e innovadores.

Flexibilidad

- El programa de Necesidades Locales Ampliadas permite una flexibilidad en tiempo real y a largo plazo que permite a las agencias abordar mejor sus necesidades de transporte actuales y las cambiantes necesidades futuras, en lugar de adoptar un enfoque único.
- Permite a cada agencia adaptar el programa a sus necesidades específicas.
- Permite a las agencias maximizar el uso de los programas de fondos complementarios.
- El proceso de modificación incluido en la Medida actual y que se mantendrá en esta Medida ofrece una gran capacidad de adaptación.
- Proceso de 15 años impulsado por el público para evaluar el éxito o las deficiencias de la Medida de Renovación con un proceso para cambiar o adaptar, según sea necesario.
- Revisión a fondo de las medidas de rendimiento cada 5 años por el personal de la agencia y el Comité de Supervisión Ciudadana (COC) con la capacidad de modificar el Plan de Gastos de Renovación de la Medida C si no se cumplen los indicadores clave.

Satisfacer las necesidades de los residentes del Condado de Fresno requiere aprovechar las inversiones estatales y federales con recursos locales. Incluso con una nueva Medida C no habrá suficiente financiamiento disponible para hacer frente a las necesidades de transporte de cerca de \$ 16,000 millones. La expansión de la Medida C generará más de \$ 6,840 millones en los próximos 30 años, muy por debajo de la necesidad general, por lo tanto, es crítico obtener fondos federales y estatales adicionales, más allá de lo que la región espera.

ÉXITO DEL ACTUAL PROGRAMA MEDIDA C

Desde que los votantes aprobaron por primera vez la Medida C en 1986 y de nuevo en 2006, se han producido muchos cambios en el sistema de transporte existente. El actual Programa de Medida C ha proporcionado fondos a una variedad de proyectos y servicios de transporte, incluyendo proyectos para bicicletas, peatones y senderos, mejoras en el transporte público y otros programas y servicios de transporte. Las calles y carreteras regionales y locales nuevas y mejoradas también se reflejan en la actual Medida C y han sido o serán construidas para el año 2027 mejorando el flujo de viajes, aumentando la seguridad y reduciendo la congestión severa. Estas mejoras incluyen:

- Ruta Estatal (SR) 41: Carril auxiliar — Tulare a la calle "O"
- SR 99: Avenidas Norte a Cedar
- SR 99: Puente de Monterey
- SR 180 Este: Avenidas Clovis a Temperance
- SR 180: Brawley a las avenidas Hughes/West
- Rampas enlazadas de la SR180, SR 41 y SR 168
- Avenidas Willow, Temperance, Ventura, California, Peach, Herndon y Shaw
- Boulevard de los Veteranos: de Shaw a Barstow y de Bullard a Herndon
- SR 99: Intercambiador del Boulevard de los Veteranos
- SR 180 Oeste: Carriles de paso de las avenidas Yuba a James
- SR 180 Este: Avenidas Temperance a Academy
- SR 180 Este: Avenida Academy a Trimmer Springs Road
- SR 180 Este: Trimmer Springs Road a Frankwood Avenue
- Friant Road: Copper Avenue a Millerton Road
- Golden State Boulevard: American Avenue a la línea del Condado de Tulare
- SR 269: New Bridge/Channel entre la SR 198 y la Ciudad de Huron
- SR 180 Oeste: SR 180 a I-5
- Mountain View Avenue: Bethel Avenue a la línea del Condado de Tulare
- Academy Avenue: Manning Avenue a Industrial Park
- Intercambiador de la SR 99 y American Avenue
- Intercambiador de la I-5 y la SR 198
- Financiamiento de los servicios de transporte público, incluidos Fresno Area Express (FAX), Clovis Transit y la Agencia de Transporte Rural del Condado de Fresno
- Mejoras en las calles y carreteras locales, sistemas de carriles para bicicletas y senderos, e instalaciones para peatones

Los compromisos adquiridos y mantenidos de los programas de la Medida C de 1986 y 2006 son evidentes por la amplia aprobación de los votantes en el Condado de Fresno. Las dos medidas, además de la amplia gama de mejoras en el transporte, han permitido al Condado de Fresno optar por un mayor financiamiento estatal y federal para el transporte.

La Autoridad, el COG de Fresno, las 16 agencias locales y las tres agencias de transporte han conseguido más de \$ 1,000 millones adicionales de Sacramento y Washington D.C. La expansión de la Medida C continuará proporcionando fondos locales bajo control local, con el fin de obtener y destinar fondos estatales y federales adicionales al Condado.

AUDITORÍA ANUAL DE LOS PROGRAMAS DE LA MEDIDA

Los gastos y las cuentas actuales de la Medida C de las agencias locales y de la Autoridad son auditados anualmente por una compañía de auditoría independiente contratada por la Autoridad. Durante los últimos 34 años, los resultados de la auditoría han indicado que el Programa de la Medida C ha sido aplicado, y los ingresos gastados, de acuerdo con el Plan de Gastos de la Medida C y la legislación vigente. Esta práctica continuará con este Programa de Renovación de la Medida C. Además, a través del Comité de Supervisión de los Ciudadanos y la Autoridad, se supervisarán indicadores de desempeño adicionales en el marco de la nueva Medida con el fin de garantizar que los fondos se inviertan de forma eficiente y eficaz.

CÓMO SE DESARROLLÓ EL PLAN

El Comité Ejecutivo de la Renovación de la Medida C y el TWG se crearon en febrero de 2021 para desarrollar el Plan de Gastos de Renovación de la Medida C. El TWG evaluó los sistemas de transporte existentes y las necesidades, y el Comité Ejecutivo estableció metas de cara al futuro. El Plan de Renovación de la Medida C debía abordar las necesidades de transporte existentes y futuras, centrándose en los barrios locales y en el mantenimiento de las calles y carreteras de la comunidad, así como en la continuación de las inversiones en instalaciones para ciclistas y peatones, servicios de transporte y en la reducción y evitación de la congestión en nuestras carreteras. Este Plan presenta una flexibilidad intrínseca que permitirá a nuestras ciudades y al Condado adaptarse a sus necesidades específicas de transporte a medida que evolucionen con el tiempo. Este Plan contempla programas de transporte que mantienen y mejoran nuestra calidad de vida y nos posicionan para proporcionar el tipo de instalaciones y servicios que serán necesarios para atender nuestras futuras necesidades de movilidad.

Los miembros del Comité Ejecutivo: revisaron una variedad de propuestas, consideraron las aportaciones del público y la experiencia profesional, realizaron dos encuestas de opinión pública y revisaron datos y literatura de otras agencias para preparar este Plan.

Los miembros del Comité Ejecutivo representaron los intereses del gobierno, las empresas y otros sectores señalados en la Tabla 1.

**TABLA 1 – Comité Ejecutivo del Plan de Renovación de la Medida C
Sector/Organizaciones representativas**

Sector/Organización

| | | |
|---|---|--------------------------|
| Transporte activo | Servicios para discapacitados | Transporte de mercancías |
| Servicios de defensa | Ciudades del Este del Condado de Fresno | Servicios de salud |
| Agricultura | Desarrollo económico | Trabajo |
| Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) | Educación (K-12 y Educación Superior) | Sistemas médicos |
| Asociación de la Industria de la Construcción | Servicios de Emergencia | Servicios de Filantropía |
| Negocios | Medio ambiente | Tecnología |

| | | |
|---|---|--|
| Ciudades de Clovis y Fresno | Consejo de Gobiernos de Fresno | Ciudades del oeste del Condado de Fresno |
| Organizaciones comunitarias Condado de Fresno | Sheriff del Condado de Fresno | Juventud/Defensa |
| | Autoridad de Transporte del Condado de Fresno | |

Una lista de los miembros del Comité Ejecutivo y del TWG está disponible en línea en: measurec.com/measure-c-committees/

INGRESOS ESPERADOS DE LA MEDIDA C

Si los votantes aprueban la Extensión de la Medida C en noviembre de 2022, permitirán a la Autoridad seguir recaudando un impuesto de medio centavo sobre las transacciones minoristas y el uso durante 30 años (entre el 1 de julio de 2027 y el 30 de junio de 2057). No se trata de un impuesto nuevo o añadido, sino simplemente de una extensión del impuesto existente de la Medida C.

Esta extensión proporcionará más de \$ 6,840 millones en nuevos ingresos para mejoras en el transporte según las previsiones financieras hasta el año 2057.

Los \$6,840 millones que generará esta tercera Medida son cuatro veces y media la cantidad que se espera recaudar durante el actual Programa de la Medida C (aproximadamente \$ 1,200 a \$ 1,500 millones) hasta junio de 2027. La asignación de estos ingresos previstos en concepto de impuesto sobre las ventas a tipos específicos de programas de financiamiento del transporte y proyectos de mejora se describe en las siguientes secciones de este Plan. La Autoridad elaborará y posteriormente actualizará un Plan Estratégico de Implementación (SIP) cada dos (2) años para verificar o modificar las expectativas de financiamiento con base en las condiciones fiscales del momento, asegurándose de que las previsiones sean consecuentes con los gastos futuros y el compromiso contraído en este Plan. La Autoridad y el COG de Fresno también revisarán este Plan de Gastos en 2042 (punto medio de la Medida) para ajustar eventualmente los programas de transporte y las asignaciones asociadas de los ingresos de la Medida C, velando por que el plan atienda las futuras necesidades de transporte del Condado y sus residentes, tal como se determinó a través de un proceso integral de colaboración ciudadana. Por último, la Autoridad tendrá la opción de emitir bonos para ejecutar los proyectos y programas de la Medida C incluidos en este Plan, a fin de ahorrar los costos de los proyectos al entregarlos antes, y proporcionar a los residentes del Condado de Fresno las reparaciones de carreteras tan necesarias años antes de lo que sería posible sin la emisión de bonos.

PRIORIDADES DEL NUEVO PLAN EN EL CONDADO

Después de muchos meses de intensos debates y aportaciones de los ciudadanos, el Comité Ejecutivo y el TWG desarrollaron y acordaron los siguientes compromisos del Programa de Extensión de la Medida C. Los Comités reconocieron que ofrecer fondos de la Medida C a todos los modos de transporte ayudaría a satisfacer las necesidades de calidad de vida de todos los residentes del Condado de Fresno, permitiendo de este modo que cada una de las 16 agencias del Condado atienda las necesidades específicas de sus residentes, negocios e industrias principales durante los 30 años de vigencia de la Medida.

El nuevo Plan: Proporcionará un mínimo del 51.37% de la Medida a las 15 ciudades y al Condado de Fresno para mantener y mejorar las calles y carreteras de los

barrios y comunidades. Además, financiará el transporte público, las autopistas regionales, las mejoras de las calles y carreteras y otros programas de transporte que mejoren la movilidad al tiempo que reducen las emisiones de gases de efecto invernadero y mejoran la calidad del aire para todos los residentes del Condado de Fresno. El Plan está comprometido con los principios de “Arreglar primero”, “Que ningún barrio se quede atrás” y “Mejorar la seguridad”.

Las asignaciones del programa del Plan de Gastos de Renovación de la Medida C se detallan en la Tabla 2. Las directrices de aplicación para cada uno de los siete programas del Plan de Gastos de Renovación de la Medida C están disponibles en la página web de la Autoridad a principios de junio de 2022 en: www.measurerenewal.com

**TABLA 2 – Plan de Gastos de Renovación de la Medida C
Asignación de fondos por Programa**

A continuación se ofrece información detallada sobre cada uno de los siete programas. El Apéndice B proporciona la cantidad de fondos de Renovación de la Medida C que se espera que cada agencia local reciba durante el período de 30 años.

| Programa de Renovación de la Medida C | Porcentaje del total¹ | Estimación del financiamiento a 30 años |
|--|---|--|
| 1. Reparación y mantenimiento de calles locales y vecinales | 51.37% | 3,511,000,000 |
| 2. Control local | 17.64% | 1,208,794,520 |
| 3. Bicicletas y Peatones Seguros (incluyendo Rutas Seguras a la Escuela y Acceso para Personas con Discapacidades) | 1.22% | 75,524,940 |
| 4. Transporte público urbano y rural | 11.88% | 811,953,000 |
| 5. Proyectos de mejora de la seguridad y descongestión de carreteras y autopistas principales | 14.60% | 997,713,440 |
| 6. Sostenibilidad medioambiental | 2.00% | 144,000,000 |
| 7. Administración | 1.30% | 86,058,856 |
| Total | 100% | 6,835,044,756 |

¹Porcentajes redondeados al número entero más cercano.

1. REPARACIÓN Y MANTENIMIENTO DE CALLES LOCALES Y VECINALES - \$ 3,511 MILLONES O EL 51.37%

Un aumento significativo del financiamiento de nuestras redes de calles locales, incluidas las calles de los barrios, es sin duda la mayor necesidad expresada durante el proceso de participación ciudadana y en las dos encuestas de opinión. De hecho, cerca del 81% de los encuestados en todo el Condado estuvieron muy de acuerdo en que la reparación de las carreteras y de los baches era su mayor prioridad. El objetivo de este programa es mejorar el índice de condición del pavimento o PCI de cada una de las ciudades y de las zonas no incorporadas del Condado, pasando de la media actual del Condado de 57 (justo por encima de la categoría “mala”) a 70, que está dentro de la categoría “buena”. Las mejoras que realizarán las 15 ciudades y el Condado de Fresno para alcanzar el objetivo incluyen:

- Arreglar los baches con reparaciones de larga duración.
- Repavimentación de calles.
- Mantener las carreteras en buen estado mediante la aplicación estratégica de estrategias de mantenimiento preventivo.
- Garantizar que todos los vecinos, especialmente aquellos que viven en zonas desfavorecidas, vean mejoradas sus carreteras locales.
- Medir y supervisar el progreso hacia el objetivo de un PCI de 70.
- Proporcionar recursos adicionales a las zonas de muy baja renta.

Estos gastos resolverán uno de los problemas de transporte más preocupantes para las agencias locales: cómo financiar mejoras que aborden el envejecimiento de la infraestructura de calles y carreteras y, al mismo tiempo, preservar las carreteras que actualmente están en buen estado.

Se asignará una base mínima de \$ 100,000 por año a cada agencia en el marco del Programa de reparación y mantenimiento de calles locales y vecinales. Cada agencia que reciba fondos del Programa local de reparación de calles deberá asignar no menos del 30% de su asignación, según se determine en una media de 5 años consecutivos, en áreas de su jurisdicción desfavorecidas utilizando el 25% más alto del censo basado en CalEnviro Screen 4.0 y áreas con una renta media inferior al 80% de la media estatal. La restricción permanecerá en vigor hasta que el PCI medio de la Agencia para las zonas desfavorecidas alcance el nivel de 65. Una vez alcanzado un PCI medio de 65, se interrumpirá la restricción del 30%, siempre que esas zonas no caigan por debajo de un PCI de 65 en los años siguientes. Las agencias deberán seguir invirtiendo en esas áreas para elevar el PCI general a 70.

Cuando el PCI general de las calles de una jurisdicción supere el nivel de 80, o el PCI más bajo de cualquier calle de la jurisdicción sea de 70 o superior, los fondos del Programa de reparación y mantenimiento de calles locales y vecinales que superen el nivel necesario para mantener el estado de las calles por encima de un PCI de 70 podrán utilizarse como fondos del programa de Control local.

2. CONTROL LOCAL - \$ 1,209 MILLONES O EL 17.64%

Este programa proporciona a las agencias locales un financiamiento flexible para abordar sus necesidades de transporte más urgentes, no financiadas o infrafinanciadas, dentro de sus jurisdicciones. Estos fondos se utilizarían para una variedad de propósitos que incluyen:

- Reparar las aceras para crear rutas seguras a la escuela y aumentar la accesibilidad para las personas con discapacidad.
- Complementar los proyectos de transporte activo (sistemas de bicicletas, peatones y senderos).
- Seguir mejorando los servicios de transporte público.
- Eliminar los cuellos de botella en las calles locales en las que no se han completado las mejoras de las carreteras.
- Abordar la sostenibilidad medioambiental y otras mejoras importantes del transporte.

Las agencias locales del Condado de Fresno saben cuáles son sus necesidades y cuál es la mejor manera de abordarlas. Este plan les permite tomar estas decisiones críticas para sus residentes y negocios.

La implementación de los Corredores de oportunidades es un tipo de gasto admisible dentro del Programa de control local de la Renovación de la Medida C. Además, ciertos elementos de los Corredores de oportunidades también podrán ser admitidos en los Programas de transporte urbano y rural, de seguridad para bicicletas y peatones, de carreteras y autopistas principales, y de sostenibilidad medioambiental.

3. TRANSPORTE PÚBLICO URBANO Y RURAL - \$ 812 MILLONES O EL 11.88%

El objetivo es mejorar los programas de transporte público que proporcionan servicios esenciales de movilidad a los residentes que no tienen opciones, y para las personas que pueden tener acceso a un vehículo pero prefieren utilizar el transporte público; mejorar la calidad del aire, reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, y ayudar a evitar la congestión. El transporte público proporciona servicios esenciales a quienes no tienen alternativas o son limitadas. Este plan permitirá reducir el precio del transporte para las personas mayores, los estudiantes, los veteranos y las personas con discapacidad. Es fundamental que garanticemos que existan servicios de transporte más flexibles, fiables, predecibles y asequibles para las personas dependientes del transporte público. El financiamiento de la Renovación de la Medida C se proporciona a las tres (3) agencias de transporte del Condado (Fresno Area Express, Clovis Transit, y la Agencia de Transporte Rural del Condado de Fresno). Las agencias de transporte utilizarían los fondos para:

- Añadir rutas a medida que aumente la demanda.
- Reducir el precio del transporte para personas mayores, estudiantes, veteranos y personas con discapacidad.
- Adquirir autobuses de bajas o nulas emisiones.
- Ofrecer un servicio nocturno y de fin de semana según la demanda.
- Proporcionar paradas de autobús seguras, limpias y estratégicamente situadas.
- Proporcionar un acceso más seguro a los servicios de transporte público.

Las agencias de transporte también utilizarían los fondos de la Medida para ofrecer:

- “Servicio de autobús gratuito o de tarifa reducida” a personas mayores, estudiantes y personas con discapacidad.
- Proporcionar una movilidad nueva e innovadora a las personas mayores, los estudiantes y las personas con discapacidad.
- Implementar soluciones innovadoras de transporte de menor costo para las áreas no atendidas o insuficientemente atendidas.
- “Vales de taxi subvencionados” para las personas mayores (65 años o más) y las personas con discapacidades, lo que resulta en un mejor servicio para las personas con necesidades especiales de transporte y la creciente población de edad en el Condado de Fresno.

El financiamiento del sector del transporte es una parte importante de los programas estatales y federales. Es una tendencia establecida que aumenta con el tiempo. El financiamiento de la Medida C debe utilizarse lo más posible para aprovechar estas fuentes de financiamiento.

4. BICICLETAS Y PEATONES SEGUROS ((INCLUYENDO RUTAS SEGURAS A LA ESCUELA Y ACCESO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDADES) - \$ 75.5 MILLONES O EL 1.22%

Las mejoras a los sistemas existentes y planificados de peatones, senderos, bicicletas y rutas seguras a la escuela han ganado prominencia en todo el Estado y en el Condado de Fresno. Hay oportunidades significativas para financiar este tipo de proyectos utilizando fondos estatales y federales.

Además, al igual que con la Medida actual, todas las calles financiadas por la Medida C deberán tener arcones que permitan la construcción de carriles para bicicletas. Con algunas excepciones, este tipo de proyectos son de muy bajo costo en comparación con los proyectos vehiculares. El financiamiento de la Medida C en este programa debe utilizarse lo más posible para mejorar la seguridad, aumentar la disponibilidad y aprovechar estas fuentes de financiamiento estatales y federales.

5. PRINCIPALES CARRETERAS Y AUTOPISTAS. MEJORA DE LA SEGURIDAD Y DESCONGESTIÓN - \$ 997.7 MILLONES O EL 14.60%.

Se ha terminado el núcleo del sistema de autopistas y autovías urbanas y suburbanas, y se han realizado múltiples mejoras en las carreteras rurales durante los programas de Medidas de 1986 y 2006.

Las futuras mejoras del sistema de autopistas del Estado deben centrarse en:

- Mejorar la seguridad.
- Reducir y evitar futuras congestiones.
- Aumentar la sostenibilidad.
- Centrarse en las mejoras operativas multimodales, como carriles auxiliares, mejoras en los intercambiadores de las autopistas, proyectos de medición, gestión de la demanda y conceptos de corredores inteligentes que maximicen la capacidad de las instalaciones existentes.

Estos proyectos permiten el movimiento de bienes, servicios y personas en todo el Condado, así como acomodar el movimiento de bienes de las industrias del Condado de Fresno al resto del Estado y la nación. Teniendo en cuenta que esta Medida propuesta tiene una duración de 30 años, el Comité Ejecutivo y el TWG acordaron establecer un programa de mejora de 15 años, en el que los segundos 15 años se abordarían hacia la mitad de la Medida.

Este segundo plan de 15 años se elaborará tras una evaluación de las necesidades futuras y un amplio proceso de colaboración ciudadana.

Entre los principales aspectos de este Programa Regional se encuentran los siguientes:

- Aproximadamente **\$ 998 millones o el 14,60%** para las mejoras de calles y carreteras de importancia regional se han dividido entre las zonas urbanas y rurales del Condado, con aproximadamente **\$ 749 millones o el 75%** para las zonas urbanas de Fresno y Clovis y aproximadamente **\$ 249 millones o el 25%** para el resto del Condado (otras ciudades y la zona no incorporada del Condado). Este desglose del financiamiento refleja, en general, las poblaciones y necesidades relativas de la zona urbana y rural.
- **Se invertirán \$ 35 millones** en las mejoras del Aeropuerto Internacional de Fresno Yosemite (FYI).

Este programa se basa en gran medida en el financiamiento obtenido de varias fuentes, incluyendo el Programa Estatal de Mejoras en el Transporte, el Programa Estatal de Operaciones y Protección de Carreteras, el Programa Estatal de Asociaciones Locales, las subvenciones federales y el Programa de Tarifa Regional de Mitigación del Transporte (RTMF). En general, se prevé que estos programas añadirán otros \$ 1,500 millones de financiamiento a los cerca de \$ 1,000 millones de financiamiento de la Medida C incluidos en esta Medida. Además, se espera que también se incluyan algunas Tarifas de Desarrollo Local en algunos de estos proyectos.

El RTMF requiere que el nuevo crecimiento y desarrollo dentro del Condado y cada una de las ciudades contribuya a los costos de los proyectos regionales de calles y carreteras. El programa RTMF se estableció originalmente durante el programa actual de la Medida C y continuará en el marco de esta Medida. El propósito de este Programa RTMF es garantizar que el crecimiento y el desarrollo cubran su parte justa en cuanto a los impactos en las instalaciones de transporte del Condado. El RTMF se expone con más detalle más adelante en este Plan.

6. SOSTENIBILIDAD MEDIOAMBIENTAL - \$ 144 MILLONES O EL 2.00%

El objetivo de este programa es mejorar la calidad del aire y las emisiones de gases de efecto invernadero mediante:

- La reducción de los kilómetros recorridos por los vehículos mediante el apoyo al desarrollo orientado al transporte (TOD) y a los corredores de oportunidades (OC). Los proyectos de TOD ayudan a apoyar los desarrollos que aumentarán la demanda de transporte a través de una mayor densidad y uso mixto. Los proyectos de OC también apoyan desarrollos de mayor densidad y uso mixto mediante la conversión de las calles existentes centradas en el automóvil en paisajes urbanos multimodales.
- Energía limpia.
- Elección de viajes.
- Tecnologías del futuro.
- Reducción del volumen de residuos.
- Corredores de oportunidades.

En lugar de identificar una cantidad específica para cada uno de estos subprogramas durante la vigencia de la Medida, este Plan de Gastos de Renovación permitirá al Consejo del FCTA tomar esa determinación cada dos (2) años en el marco de la Actualización del Plan de Gastos de la Medida C. En los dos primeros años del Programa de Sostenibilidad Medioambiental, el reparto entre estos subprogramas será el siguiente:

| Subprograma | Porcentaje de financiamiento |
|---|------------------------------|
| 1. Desarrollo orientado al transporte y corredores de oportunidades | 0.66% |
| 2. Energía limpia | 0.32% |
| 3. Proyectos de nuevas tecnologías | 0.59% |
| 4. Elección de viajes | 0.29% |
| 5. Reducción del volumen de residuos | 0.15% |
| Total | 2% |

7. ADMINISTRACIÓN/PLANIFICACIÓN - \$ 86.06 MILLONES O EL 1.30%

El financiamiento de la Medida C se otorga a la Autoridad y al COG de Fresno para:

- Preparar las actualizaciones y enmiendas del Plan de Gastos.
- Desarrollar y administrar los requisitos del programa de asignación.
- Administrar y llevar a cabo actividades específicas identificadas en los otros seis programas descritos anteriormente, incluyendo una mayor supervisión y monitoreo del desempeño.

CUMPLIMIENTO DE LA LEY DE CALIDAD AMBIENTAL DE CALIFORNIA

El Plan de Gastos de Renovación de la Medida C no es un “proyecto” según la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) y, por lo tanto, está exento de la revisión de la CEQA. El Plan está diseñado para proporcionar un mecanismo de financiamiento para posibles proyectos y programas futuros relacionados con la provisión de fondos y servicios de transporte por parte de la Autoridad.

Sin embargo, la Autoridad no aprobará la realización de ningún proyecto que pueda dar lugar a un cambio físico directo o indirecto en el medio ambiente. Se requiere la aprobación futura de los votantes antes de establecer cualquier mecanismo de financiamiento como se establece en la Legislación sobre la Medida C vigente. Además, se requerirán y realizarán todas las revisiones medioambientales estatales y federales apropiadas antes de cualquier aprobación futura de proyectos específicos.

PROYECTOS DEL PLAN DE EXTENSIÓN DE LA MEDIDA C

COMPROMISOS DE PROYECTOS - PROGRAMA DE MEJORA DE LA SEGURIDAD Y DESCONGESTIÓN DE CARRETERAS Y AUTOPISTAS PRINCIPALES

PROGRAMAS URBANOS Y RURALES

Esta sección determina los proyectos prioritarios de mejora de las calles y carreteras regionales que se llevarán a cabo durante la vigencia del Programa de Renovación de la Medida C. Estos proyectos serán financiados con la Medida C y otro tipo de financiamiento para el transporte. Los proyectos del Programa de mejora de la seguridad y descongestión de carreteras y autopistas principales (MR&H) se definen como aquellos de importancia regional. Estos proyectos tienden a estar en el sistema de carreteras estatales, ya que esas instalaciones son regionales por naturaleza; sin embargo, los proyectos del Programa MR&H también pueden incluir proyectos en las principales arterias locales que sirven a más de una ciudad o área del Condado.

El Aeropuerto de Fresno Yosemite (FYI) también se incluye como una instalación regional, porque facilita los viajes de pasajeros y de carga en todo el Condado, así como en los condados circundantes.

Dado que la duración de esta Medida es de 30 años, el Programa MR&H se ha dividido en dos períodos: los años 1 a 15 y los años 16 a 30. Esta división del programa proporciona una serie de beneficios específicos:

- Es difícil determinar una lista exhaustiva de todas las necesidades de transporte regional a más de 30 años vista. Este enfoque segmentado permite centrarse en los primeros 15 años para establecer una necesidad firme, y en los segundos 15 años que pueden ser flexibles.
- También es difícil prever más de 30 años de ingresos. La fragmentación del programa permitirá a la Autoridad y al COG de Fresno predecir con mayor precisión los primeros 15 años de ingresos e iniciará una evaluación en “tiempo real” de los segundos 15 años de disponibilidad de fondos en 2041 para su revisión y aceptación en 2042.
- Las innovaciones en materia de transporte han tendido a producirse a nivel micro y no a nivel macro. Sin embargo, los cambios a nivel macro son posibles y pueden ser probables. Una revisión a mitad de programa permitirá a la Autoridad y al COG de Fresno, guiados por un amplio esfuerzo de colaboración ciudadana y por las aportaciones de las 16 agencias locales, ajustar la lista de proyectos para los segundos 15 años con el fin de reflejar mejor las futuras necesidades de transporte.

Las previsiones de financiamiento para la Medida se indican en la Tabla 3.

TABLA 3 – Ingresos del Programa de Movilidad Regional

| Fuente de financiamiento | Total de 30 años Período de 30 años, Año 1-15, 2027/28–2056/57 | Primeros 15 años 2027/28–2041/42 | Segundos 15 años Año 16-30, 2042/43–2056/57 |
|---|---|---|--|
| Impuesto sobre las ventas de la Medida C | \$ 997,713,400 | \$ 339,912,500 | \$ 657,800,900 |
| Transporte estatal Programa de Mejoras (STIP) | \$ 430,275,000 | \$ 160,830,000 | \$ 269,445,000 |
| Ayuda federal (BUILD, RAISE, etc.) | \$ 300,000,000 | \$ 112,133,000 | \$ 187,867,000 |
| Asociación local estatal (LPP) | \$ 150,000,000 | \$ 56,066,000 | \$ 93,934,000 |
| Operaciones estatales y mantenimiento (SHOPP) | \$ 200,000,000 | \$ 74,755,000 | \$ 125,245,000 |
| Tarifa Regional de Mitigación del Transporte | \$ 450,305,000 | \$ 168,316,000 | \$ 281,989,000 |
| Total | \$ 2,528,293,400 | \$ 912,012,500 | \$ 1,616,280,900 |

La división del financiamiento entre los subprogramas urbanos y rurales se realizó con base en la población y en las necesidades relativas de carreteras, calles y caminos de esas áreas, como se describe en la Tabla.

Este Plan de Gastos contiene las listas de Proyectos Urbanos y Rurales de Nivel 1 del Condado (Tablas de referencia 4 y 5). Los proyectos de Nivel 1 se incluyen en los 15 años iniciales del Programa de Renovación de la Medida C, mientras que las listas de Nivel 2 son proyectos susceptibles de ser financiados en los segundos 15 años del Programa de Renovación de la Medida C. Las listas del Nivel 1 Urbano y Rural presentan un impacto de aproximadamente el 20%. De este modo, las principales prioridades de las zonas urbanas y rurales podrán comenzar el proceso de ejecución de los proyectos durante el primer período de 15 años.

Es posible que se disponga de fondos adicionales aún no concretados. La región debería tener proyectos “listos” para aprovechar este tipo de oportunidades de financiamiento. En caso de que el financiamiento adicional no se concrete, estos proyectos serían aptos para ser financiados con los ingresos del segundo período.

A continuación se ofrece un enlace directo al mapa interactivo de los proyectos de la Medida C o consulte: <https://bit.ly/measurerenewal-interactive-map>

Los Proyectos de Nivel 1 se muestran en las Figuras 2 y 3. Las listas de Proyectos de Nivel 2 se pueden consultar en las Tablas 6 y 7. Las listas de Nivel 2 indican los proyectos prioritarios que se considerarán para la Renovación de la Medida C junto con otros fondos estatales, federales y locales en la segunda mitad de la Medida (años 16-30). Los costos totales del Nivel 2 actualmente exceden el financiamiento anticipado en la segunda mitad de la Medida; y pueden ser revisados para reflejar futuras prioridades de proyectos a medida que se identifican a través del proceso de planificación del RTP/SCS y a través del proceso de participación pública de la Autoridad y del COG de Fresno.

El Plan de Gastos también dispone de \$ 35 millones para mejoras en el Aeropuerto FYI.

El COG de Fresno y la Autoridad llevarán a cabo revisiones y actualizaciones bienales del Programa MR&H, cuyo propósito será determinar el estado de ejecución de los proyectos, así como la vigencia de la disponibilidad de financiamiento. En el contexto de estas actualizaciones, podría ser necesario realizar ajustes en los calendarios de entrega y en las contribuciones de financiamiento.

Antes del 30 de junio de 2027, el COG de Fresno y la Autoridad identificarán los proyectos de las listas de Nivel 1 para los primeros siete años del Programa de Renovación de la Medida C. Estos proyectos serán seleccionados en base a la prioridad relativa, la capacidad de entrega y el flujo de efectivo. Antes del 30 de junio de 2034, el COG de Fresno y la Autoridad identificarán los proyectos de las listas de Nivel 1 para los años 7 a 15 de los programas de Renovación de la Medida C, de nuevo, con base en las prioridades relativas, la capacidad de entrega y el flujo de efectivo.

El COG de Fresno y la Autoridad llevarán a cabo un proceso integral de colaboración ciudadana para ayudar a guiar el esfuerzo de establecer la lista de proyectos que se financiarán durante la segunda mitad de la Medida, que comenzará antes de 2041. Antes de 2042, el COG de Fresno y la Autoridad adoptarán una lista de proyectos urbanos y rurales que se financiarán durante la segunda mitad de la Medida.

La construcción de los proyectos del Programa de mejora de la seguridad y descongestión de carreteras y autopistas principales y la realización de las calles y carreteras locales y otros programas identificados en el Plan de Gastos son necesarios lo antes posible. Para lograrlo, puede ser necesario un cierto nivel de endeudamiento. La Autoridad determinará el grado de endeudamiento razonable a medida que se ejecute el programa. Se destinarán a este fin hasta \$ 900 millones (13%) de los ingresos que se esperan generar.

ADMINISTRACIÓN DEL PROGRAMA

Si los votantes la aprueban, la Renovación de la Medida C requerirá una supervisión, un análisis y una presentación de informes considerablemente mayores que los de la Medida actual. La Autoridad podrá solicitar la ayuda de una compañía de gestión de programas y/o personal adicional. La responsabilidad principal de la administración mejorada del programa sería asistir en el desarrollo y monitoreo de las medidas de desempeño como se menciona en el Plan de Gastos de Renovación y en estas Directrices de aplicación. La Administración Mejorada del Programa también podría incluir la gestión de los proyectos contenidos en el Programa de mejora de la seguridad y descongestión de carreteras y autopistas principales, y otras responsabilidades necesarias para la implementación eficiente y efectiva de los diversos programas. Las responsabilidades de la administración mejorada del programa forman parte de la ejecución del programa y del proyecto y son independientes de la administración del programa.

PROGRAMA DE TARIFA REGIONAL DE MITIGACIÓN DEL TRANSPORTE (RTMF)

El Plan de Gastos de Renovación de la Medida C de 2006 estableció requisitos relacionados con la implementación del Programa de Tarifa Regional de Mitigación del Transporte (RTMF). La votación de la Medida C de 2006 incluyó requisitos para que las ciudades locales del Condado de Fresno y el Condado (agencias locales) implementaran las Tarifas de Mitigación del Transporte Regional de conformidad con

las Secciones 66000, y siguientes del Código de Gobierno de California y remitieran los ingresos al FCTA para complementar la ejecución de proyectos en el programa de Transporte Regional. La votación también incluyó mecanismos de aplicación para garantizar que todas las agencias locales del Condado de Fresno participaran en el programa. En respuesta a estos requisitos, y para aplicar una tarifa regional consecuente, las agencias locales crearon una Agencia de Poderes Conjuntos (JPA), la Agencia de Tarifa de Mitigación del Transporte Regional del Condado de Fresno (FCRTMFA), de conformidad con las Secciones 6500 y siguientes del Código de Gobierno de California.

Esta Renovación de la Medida prevé la continuación del programa RTMF establecido por la Medida de 2006, incluyendo todos los mecanismos de aplicación de la agencia local, la continuidad de la Agencia RTMF del Condado de Fresno a través de la vigencia de la Medida y todas las políticas y acuerdos adoptados actualmente en vigor relativos al programa de tarifas de mitigación. La Medida también reconoce que las tarifas de mitigación se rigen por la ley estatal, que se modifica oportunamente, y estipula que la aplicación del programa deberá seguir cumpliendo con la ley de California. Actualmente, el estatuto de California requiere una actualización importante del NEXUS en 2028, que revisará la forma en que se haya gastado la tarifa en los proyectos actuales, la consideración de proyectos futuros, los ajustes a las tarifas y todos los demás requisitos legales del programa.

La Autoridad, de conformidad con el Plan de Gastos de la Medida C adoptado y actualizado, contará con la autoridad y la flexibilidad necesarias para asignar el RTMF sobre la base de las necesidades prioritarias regionales en el Condado, según la definición de la actualización bianual del Programa de mejora de la seguridad y descongestión de carreteras y autopistas principales, de conformidad con la ley estatal que rige las tarifas de mitigación del impacto.

Antes del 30 de junio de 2027, todas las agencias de la Medida C deberán ampliar el RTMF de la JPA establecido en el marco de la segunda Medida C, de conformidad con la Sección 7 del Acuerdo de la JPA. Si alguna ciudad o el Condado de Fresno optan por no implementar la RTMF, esa agencia dejará de percibir anualmente del Programa de Control Local, una cantidad igual a la cantidad del RTMF que de otro modo se habría pagado por los proyectos de desarrollo dentro de esa jurisdicción durante el año. Si una agencia opta por no aplicar el RTMF, deberá notificar dicha decisión a la Autoridad y presentarle un informe consultivo para cada urbanización en el que se indique la cantidad de RTMF que se habría pagado. La Autoridad hará un cálculo total de la obligación de RTMF sobre una base anual y deducirá la cantidad apropiada de fondos para el RTMF de la asignación del Programa de Control Local para esa agencia.

TABLA 4 – Proyectos urbanos de Nivel 1

| ID del proyecto | Título | Descripción | Agencia | Costos del proyecto sobredimensionados |
|------------------------|--|--|----------------|---|
| 100 | SR 41 / SR 168 / SR 180 | Conectores de autopistas urbanas - Estudio de mejora operativa en la FCMA a 20/07/2022 | Caltrans | \$ 1,194,052 |
| 101 | SR 41 / SR 168 / SR 180 | Conectores de autopistas urbanas - Estudio de mejora operativa en la FCMA a 20/07/2022 | Caltrans | \$ 119,405,230 |
| 102 | SR 41: Friant Rd a Herndon Ave | Ampliar la rampa de acceso SB y añadir un carril auxiliar SB - Operativo | Caltrans | \$ 47,762,092 |
| 103 | SR 41: Herndon Ave a Bullard Ave | Añadir carril auxiliar a la SB SR-41 entre Herndon Ave y Bullard Ave | Caltrans | \$ 29,851,307 |
| 104 | SR 41 / Shields Avenue | Mejora del enlace de Shields Ave: Ampliar la rampa de salida NB a 2 carriles en toda su longitud | Caltrans | \$ 11,940,523 |
| 105 | SR 41: McKinley Ave a Shields Ave | Añadir carril auxiliar a NB SR-41 desde McKinley Ave hasta Shields Ave | Caltrans | \$ 29,851,307 |
| 106 | SR 41: Van Ness Ave a San Joaquín River (NB/SB) | SR 41 Estudio de viabilidad de la preservación del corredor | Caltrans | \$ 1,194,052 |
| 107 | SR 41 / Intercambiador Van Ness Ave | Modificar el intercambiador para añadir una rampa de acceso directo a la SB; eliminar Broadway St / SR-41 rampa de acceso SB; señalización de las intersecciones de la rampa con la Van Ness St y adición de una rampa Medición de la rampa a la nueva rampa de acceso a la SB | Caltrans | \$ 17,910,784 |
| 108 | SR 41 / SR 180 NB Conector | SR 41/SR 180 Conector EB a NB | Caltrans | \$ 59,702,615 |
| 109 | SR 41, SR 99, SR 168, SR 180 Proyectos de corredores inteligentes | Proyectos de corredores inteligentes (\$ 5 millones / Mile @ 54 Miles Along SR 41, SR 99, SR 168 y SR 180 en la FCMA a 20/07/2022) - Operativo Mejoras - Fase 1 | Caltrans | \$ 89,553,922 |
| 110 | SR 99 / Intercambiador Ashlan Ave | Reconstruir el intercambiador - Incluye Golden State Blvd | Caltrans | \$ 83,583,661 |
| 111 | SR 168 Intercambiador Owens Mountain Parkway | Sustituir la intersección a nivel por un intercambiador | Caltrans | \$ 59,702,615 |
| 112 | SR 99 / Intercambiador Shaw Ave | Reconstruir el intercambiador | Caltrans | \$ 95,524,184 |
| 113 | SR 99 / Intercambiador Stanislaus St | Reconstruir el paso elevado - Operativo - Se incluye únicamente a efectos de elegibilidad. 100% Se prevé financiamiento estatal | Caltrans | \$— |
| 114 | SR 99 / Intercambiador Tuolumne St | Intercambiador SR 99/Tuolumne - Operativo - Se incluye únicamente a efectos de elegibilidad. 100% Se prevé financiamiento estatal | Caltrans | \$— |
| 115 | SR 168 Intercambiadores | Varias ubicaciones; Fowler Ave, Bullard Ave, Herndon Ave, Shaw Ave y Temperance Ave | Caltrans | \$ 29,851,307 |
| 116 | Conector SR 180 WB a NB SR 99 | Añadir carril adicional - Operativo | Caltrans | \$ 23,881,046 |
| 117 | Blackstone Ave & McKinley Ave Separación de la vía de BNSF | Separar Blackstone Ave y McKinley Ave para eliminar BNSF existente en los cruces a nivel - Se incluye únicamente a efectos de elegibilidad. Actual Medida C (MC2) Se espera financiamiento para finalizar el proyecto. | Fresno | \$— |
| 118 | Blackstone Bus Rapid Transit (BRT) Corredor: Mejoras de movilidad inteligente | Blackstone Ave entre Dakota Ave y SR 180: 6 terrenos divididos a 4 carriles Dividido con instalaciones para bicicletas de clase IV, pasos de peatones a mitad de cuadra, transporte público y peatonal - Mejoras a escala | Fresno | \$ 5,000,000 |
| 119 | Corredores este/oeste al oeste de la SR 99 (Shaw, Ashlan, Clinton & McKinley Avenues) entre la SR 99 y Grantland Ave | Mejoras en el corredor para pasar de 2 carriles no divididos a 4 carriles divididos con carriles para bicicletas, aceras, señales de tráfico y sincronización | Fresno | \$ 40,000,000 |

TABLA 4 – Proyectos urbanos de Nivel 1

| ID del proyecto | Título | Descripción | Agencia | Costos del proyecto sobredimensionados |
|------------------------|--|--|----------------|---|
| 120 | Herndon Ave: DeWolf Ave a McCall Ave | De 2 carriles no divididos a 4 carriles divididos, aceras, carriles para bicicletas, farolas, bordillos y cunetas, fibra óptica | Clovis | \$ 42,527,367 |
| 121 | Shepherd Ave: Clovis Ave a Fowler Ave | De 2 carriles no divididos a 3 carriles divididos, aceras, carriles para bicicletas, farolas, bordillos y cunetas, fibra óptica | Clovis | \$ 13,289,802 |
| 122 | Shepherd Ave: Clovis Ave a Fowler Ave | De 3 carriles divididos a 4 carriles divididos, aceras, carriles para bicicletas, farolas, bordillos y cunetas, fibra óptica | Clovis | \$ 11,960,822 |
| 123 | Shepherd Ave: Fowler Ave a Armstrong Ave | De 3 carriles divididos a 4 carriles divididos, aceras, carriles para bicicletas, farolas, bordillos y cunetas, fibra óptica, señales de tráfico en Shepherd Ave y Armstrong Ave | Clovis | \$ 7,973,881 |
| 124 | Temperance Ave: SR 180 a Clinton Ave | Ampliar de 2 carriles no divididos a 6 carriles divididos con carriles para bicicletas, senderos y aceras, bordillos y cunetas | Fresno | \$ 10,800,000 |
| Total | | | | \$ 832,460,570 |

TABLA 5 – Proyectos rurales de Nivel 1

| ID del proyecto | Título | Descripción | Agencia | Costos del proyecto sobredimensionados |
|------------------------|---|--|-----------------------|---|
| 300 | SR 33: Firebaugh a Mendota | Añadir carriles de paso entre Firebaugh y Mendota - Operativo | Caltrans | \$ 10,746,471 |
| 301 | SR 43: SR 99 a Kings County Line | Carriles de adelantamiento | Caltrans | \$ 11,940,523 |
| 302 | Intercambiador SR 99 / Mendocino | Modificar/Reconstruir el intercambiador | Caltrans | \$ 12,800,000 |
| 303 | SR 99: Mountain View Ave y SR 99 | Intercambiador de doble rotonda - El proyecto consiste en la realineación en la autopista 99 en el actual paso elevado de Mountain View para alinearlos y construir una rotonda control de la intersección en ambos lados. Posible colaboración con TCAG. Costo Total \$ 18M | Caltrans | \$ 10,746,471 |
| 304 | Intercambiador SR 99 / SR 43 / Floral Ave | Reconstrucción del intercambiador - Financiamiento parcial - \$ 90M Costo Total | Caltrans | \$ 29,851,307 |
| 305 | SR 145 (Madera Ave): 0.12 Mile N/O Whitesbridge Ave a 0.25 Mile N/O Nielsen Ave | Ampliar 2 carriles no divididos a 4 carriles divididos, aceras, carriles para bicicletas, bordillos y cunetas, farolas | Caltrans | \$ 6,018,024 |
| 306 | Rotonda SR 168 / Academy Ave | Construir una rotonda - 67% de financiamiento SHOPP | Caltrans | \$ 4,179,183 |
| 307 | Intersección SR 180 / Academy Ave | Añadir carriles de giro a la derecha - Operativo - 50% Financiamiento SHOPP | Caltrans | \$ 5,970,261 |
| 308 | SR 180: Entre Kerman y Mendota | Añadir carriles de paso entre Kerman y Mendota - Operativo | Caltrans | \$ 10,746,471 |
| 309 | SR 180 Oeste: I-5 al cruce SR 33 / SR 180 | 2 carriles en el nuevo alineamiento E-O - Fase 1 | Caltrans | \$ 95,524,184 |
| 310 | SR 198: NAS Lemoore y I-5 | Añadir carriles de adelantamiento entre NAS Lemoore y I-5 - Operativo | Caltrans | \$ 10,746,471 |
| 311 | SR 269 / SR 145 | Mejoras en las intersecciones - Operativo (rotonda) - 100% Se prevé financiamiento estatal al 100% | Caltrans | \$— |
| 312 | SR 269 / SR 198 | Mejoras en las intersecciones - Operativo (rotonda) - 100% Se prevé financiamiento estatal al 100% | Caltrans | \$— |
| 313 | Academy Ave | A lo largo de Academy Ave desde SR 99 hasta SR 168, reconstruir y rehabilitar pavimento, instalar señales de tráfico o rotondas (mejoras de seguridad), añadir carriles de giro para vehículos, instalar cruces peatonales de alta visibilidad y Rectangular-Rapidintermitentes, instalación de aceras, instalación de alumbrado, incorporación de carriles para bicicletas y prever la conectividad con posibles proyectos futuros de ATP | Varios | \$ 23,881,046 |
| 314 | Academy Ave - Límites de la ciudad a Dinuba Ave | Ampliación del puente/carretera | Parlier | \$ 6,328,477 |
| 315 | Jayne Ave - Glenn Ave a I-5 | De 2 carriles no divididos a 4 carriles divididos | Condado de Fresno | \$ 362,992 |
| 316 | Manning Ave East de la SR 99 | A lo largo del corredor desde la SR 99 hasta los límites de la ciudad de Orange Cove, reconstruir y rehabilitar el pavimento, instalar señales de tráfico, añadir carriles de giro para vehículos, proporcionar mejoras en los cruces peatonales, instalación de aceras, adición de carriles para bicicletas con amortiguación y previsión de conectividad con posibles proyectos futuros de ATP | Varios | \$ 9,552,418 |
| 317 | Millerton Rd | Friant Rd a Sky Harbor Dr - Ampliar a 4 carriles divididos. Costo Total \$ 40M | Condado de Fresno | \$ 35,821,569 |
| 318 | Reconstrucción de Reed Ave - Fase 2 | Reconstrucción de la calzada, aumento de 2 carriles a 4 carriles, rampa de acera mejoras, recubrimiento, sellado con lechada, sustitución de líneas de agua, carriles para bicicletas, bordillos y cunetas y aceras | Reedley | \$ 5,000,000 |
| 319 | Reed Ave - South Ave a SR 180 | Ampliar Reed Ave de 2 carriles a 4 carriles desde South Ave hasta SR 180 Reedley | \$ 29,851,307 | |
| Total | | | \$ 320,067,175 | |

FIGURA 3
Mapa de proyectos rurales de nivel 1 y 2

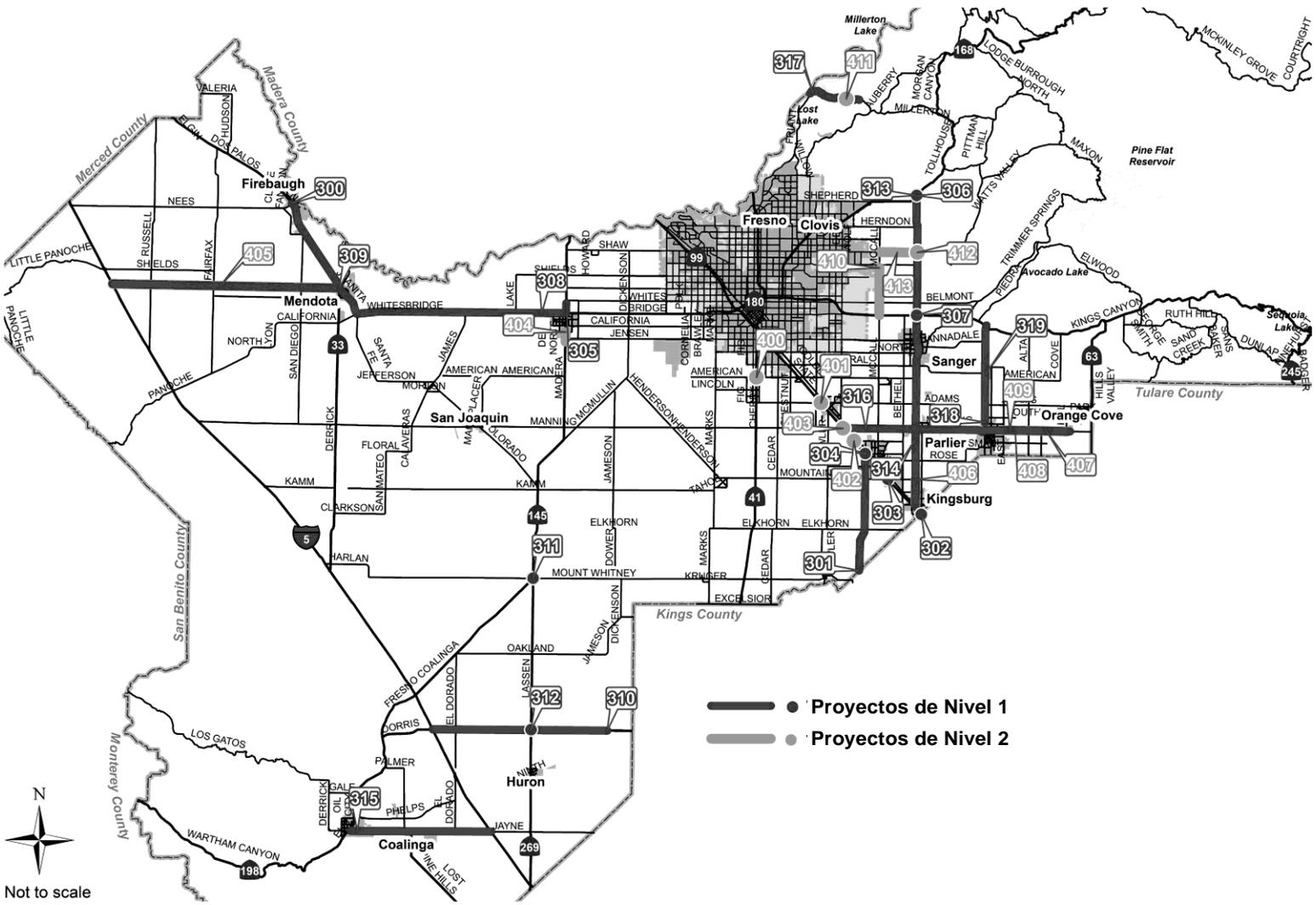


TABLA 6 – Proyectos urbanos de Nivel 2

| ID del proyecto | Título | Descripción | Agencia | Costos del proyecto sobredimensionados |
|------------------------|--|--|----------------|---|
| 200 | SR 41 / Ashlan Ave | Mejora del intercambiador de Ashlan Avenue - Reconfiguración del intercambiador a intercambiador urbano de un solo punto (SPUI) o una configuración de diamante divergente. Se requiere un estudio adicional para determinar el diseño adecuado | Caltrans | \$ 136,133,075 |
| 201 | SR 41 / Bullard Ave | Mejora del intercambiador de Bullard Avenue - Reconfiguración del intercambiador a intercambiador urbano de un solo punto (SPUI) o una configuración de diamante divergente. Se requiere un estudio adicional para determinar el diseño adecuado | Caltrans | \$ 136,133,075 |
| 202 | SR 41 / Rampas de entrada y salida de | Divisadero St Reconfigurar para giros dobles a la derecha SB; y giros dobles a la izquierda EB en la rampa de entrada NB | Caltrans | \$ 4,946,168 |
| 203 | SR 41 / Shaw Ave | Mejora del enlace de Shaw Avenue - Añadir un tercer carril a la rampa de acceso SB para las colas de los contadores de la rampa y un tercer carril en la rampa de salida SB en la terminal | Caltrans | \$ 30,251,794 |
| 204 | SR 41: Van Ness Ave a San Joaquín River | Proyectos de mejora operativa para la preservación del corredor | Caltrans | \$ 411,424,405 |
| 205 | SR 41, SR 99, SR 168, SR 180 Proyectos de corredores inteligentes | Proyectos de corredores inteligentes (\$ 5 millones / Mile @ 54 Miles Along SR 41, SR 99, SR 168 y SR 180 en la FCMA a 20/07/2022) - Operativo Mejoras - Fase 2 | Caltrans | \$ 204,199,613 |
| 206 | SR 99: Central Ave y Chestnut Ave intercambiador | Central Ave / Chestnut Ave / SR 99 - Mejorar el intercambiador (Depende del Extensión de la Medida C) | Caltrans | \$ 164,872,280 |
| 207 | SR 99 / Herndon Ave | Ampliar el paso subterráneo a 5 carriles | Fresno | \$ 32,160,683 |
| 208 | Intercambiador SR 168 / Shepherd Ave | Nuevo intercambiador | Clovis | \$ 75,758,056 |
| 209 | Blackstone Bus Rapid Transit (BRT) Corredor - Mejoras de movilidad inteligente | Blackstone Ave entre Dakota Ave y SR 180: 6 carriles divididos a 4 carriles dividido con instalaciones para bicicletas de clase IV, pasos de peatones a mitad de cuadra, transporte público y peatonal - Mejoras a escala | Fresno | \$ 75,629,486 |
| 210 | Clovis Ave: Auberry Rd Couplet North de Copper Ave | Construir una nueva arteria de 4 carriles divididos con carriles para bicicletas, señal de tráfico en Copper y Clovis Avenues | Clovis | \$ 12,100,718 |
| 211 | Clovis Ave: Behymer Ave a Copper Ave | Sin construir a 6 carriles divididos, aceras, carriles para bicicletas, alumbrado público, bordillo y cunetas, fibra óptica, puente en Enterprise Canal | Clovis | \$ 10,966,276 |
| 212 | Copper Ave: Willow Ave a Clovis Ave | De 2 carriles no divididos a 6 carriles divididos, aceras, carriles para bicicletas, farolas, bordillos y cunetas, fibra óptica | Clovis | \$ 22,688,846 |
| 213 | Enterprise Trail | Puente peatonal sobre la SR 168 al este de Temperance | Clovis | \$ 37,814,743 |
| 214 | Grantland Ave: Ashlan Ave a N Parkway Dr | 4 carriles divididos 6 carriles divididos con carriles para bicicletas, aceras, bordillos, cunetas y senderos | Fresno | \$ 9,075,538 |
| 215 | Grantland Ave: Belmont Ave a Shields Ave | De 2 carriles no divididos a 4 carriles divididos con carriles para bicicletas, aceras, bordillos, cunetas y senderos | Fresno | \$ 14,265,701 |
| 216 | Grantland Ave: SR 180 a Belmont Ave | Grantland Ave - SR 180 a Belmont: De 2 carriles no divididos a 4 carriles divididos | Fresno | \$ 10,746,471 |
| 217 | Jensen Ave: Clovis Ave a Temperance Ave | 4 carriles divididos 6 carriles divididos con carril bici / sendero de clase 1 | Fresno | \$ 18,559,476 |
| 218 | Jensen Ave: Fruit Ave a Martin Luther King Blvd | De 2 carriles no divididos a 4 carriles divididos con carriles para bicicletas, aceras, bordillos, cunetas y senderos | Fresno | \$ 7,305,808 |

TABLA 6 – Proyectos urbanos de Nivel 2

| ID del proyecto | Título | Descripción | Agencia | Costos del proyecto sobredimensionados |
|------------------------|---|---|--|---|
| 219 | Jensen Ave: Marks Ave a Fruit Ave | De 2 carriles no divididos a 4 carriles divididos con carriles para bicicletas, aceras, bordillos, cunetas y senderos | Fresno | \$ 10,966,276 |
| 220 | Jensen Ave: Orange Ave a Clovis Ave | 4 carriles divididos 6 carriles divididos con carriles para bicicletas, aceras, bordillos, cunetas y senderos | Fresno | \$ 32,475,301 |
| 221 | McCall Ave: Shaw Ave a Shepherd Ave | De 2 carriles no divididos a 6 carriles divididos, aceras, carriles para bicicletas, farolas, bordillos y cunetas, fibra óptica; Financiamiento de desarrollo, principalmente | Clovis | \$ 37,814,743 |
| 222 | Shaw Ave: Blythe Ave a Brawley Ave | De 4 carriles divididos a 6 carriles divididos (Retrofit) | Fresno | \$ 4,053,740 |
| 223 | Shaw Ave y Leonard Ave | Instalar una señal de tráfico, ampliar Shaw Ave con un segundo carril de paso y carriles de giro a la izquierda | Clovis | \$ 1,925,527 |
| 224 | Shepherd Ave: Armstrong Ave a Del Rey Ave | De 2 y 3 carriles no divididos a 4 carriles divididos, aceras, carriles para bicicletas, alumbrado público, bordillos y cunetas, fibra óptica | Clovis | \$ 30,251,794 |
| 225 | Shepherd Ave: Cedar Ave a Willow Ave | De 3 carriles no divididos a 4 carriles divididos con carriles para bicicletas, aceras, bordillos, cunetas y senderos | Fresno | \$ 1,512,590 |
| 226 | Temperance Ave: Jensen Ave a Belmont Ave | De 2 carriles no divididos a 6 carriles divididos con carriles para bicicletas, aceras, bordillos, cunetas y senderos | Fresno | \$ 27,831,651 |
| 227 | Temperance Ave: SR 180 a Clinton Ave | Ampliar de 2 carriles no divididos a 6 carriles divididos con carriles para bicicletas, senderos, aceras, bordillos y cunetas | Fresno | \$ 20,006,549 |
| 228 | Willow Ave: Barstow Ave a Copper Ave | Realizar la ampliación a 6 carriles divididos donde sea necesario y añadir carriles para bicicletas | Clovis | \$ 1,683,512 |
| 229 | Willow Ave: Copper Ave a Friant Rd | De 2 carriles no divididos a 4 carriles divididos | Condado de Fresno/ Ciudad de Fresno | \$ 7,425,303 |
| 230 | Willow Ave: International Ave a Copper Ave Southbound | Willow - International Ave a Copper Ave en dirección sur: Ampliar a 3 carriles | Fresno | \$ 946,881 |
| Total | | | | \$ 1,591,926,081 |

TABLA 7 – Proyectos rurales de Nivel 2

| ID del proyecto | Título | Descripción | Agencia | Costos del proyecto sobredimensionados |
|------------------------|---|--|---|---|
| 400 | SR 41: Central Ave a American Ave | Actualizar las intersecciones existentes para convertirlas en intercambiadores | Caltrans | \$ 143,696,024 |
| 401 | SR 99 / Intercambiador Adams | Mejoras en el intercambiador | Caltrans | \$ 30,251,794 |
| 402 | Paso elevado SR99 y Dinuba | Construcción de un paso elevado desde la SR 99 hasta la nueva intersección en Golden State Blvd cerca de Selma Dinuba Ave | Selma | \$ 60,503,589 |
| 403 | Intercambiador SR 99 / Manning Ave | Mejoras en el intercambiador (Mejoras en la rampa) | Caltrans | \$ 22,688,846 |
| 404 | SR 145 (Madera Avenue): Church Ave a 0.25 Mile S/O Jensen Ave | Ampliar 2 carriles no divididos a 4 carriles divididos, aceras, carriles para bicicletas, bordillos y cunetas, farolas | Caltrans | \$ 9,075,538 |
| 405 | SR 180 Oeste: I-5 al cruce SR 33 / SR 180 | 2 carriles en el nuevo alineamiento E-O - Fase 2 | Caltrans | \$ 60,503,589 |
| 406 | Academy Parkway: Mountain View Ave a Simpson St | Nueva autovía de 4 carriles | Kingsburg | \$ 9,075,538 |
| 407 | Manning Ave: Alta Ave a Hill Ave | De 2 carriles no divididos a 4 carriles divididos | Condado de Fresno/ Ciudad de Reedley | \$ 12,961,381 |
| 408 | Manning Ave: Buttonwillow Ave a Alta Ave | De 2 carriles no divididos a 4 carriles divididos | Condado de Fresno/ Ciudad de Reedley | \$ 16,695,965 |
| 409 | Manning Ave: Buttonwillow Ave a Englehart Ave | Reconstruir y ampliar la avenida Manning de 2 a 4 carriles entre Buttonwillow Ave y Englehart Ave | Reedley | \$ 6,050,359 |
| 410 | McCall Ave: Griffith Ave a SR 180 | Ampliación de carriles - de 2 a 4 carriles | Condado de Fresno | \$ 15,000,000 |
| 411 | Millerton Rd y Marina Dr | Señalización de tráfico | Condado de Fresno | \$ 5,294,064 |
| 412 | Shaw Ave and Academy Ave | Instalar señal de tráfico; ampliar para carriles de giro a la derecha NB y SB; carril de giro a la derecha y a la izquierda WB; carril de giro a la derecha EB | Condado de Fresno | \$ 2,849,719 |
| 413 | Shaw Ave: McCall Ave a Academy Ave | De 2 carriles no divididos a 4 carriles divididos | Condado de Fresno | \$ 19,875,429 |
| Total | | | | \$ 414,521,837 |

COMITÉ DE SUPERVISIÓN CIUDADANA

En el marco de la Medida 2006 se creó un Comité de Supervisión Ciudadana (COC). Los esfuerzos de este comité han sido útiles para analizar la conformidad de las agencias locales con los requisitos del Plan de Gastos. Cada año, sus conclusiones son una parte importante del Informe Anual de la Medida C. Esta Medida propuesta retomará los esfuerzos del COC con una serie de cambios clave para ayudar a aumentar la responsabilidad de la agencia local en relación con los fondos de la Medida C gastados, y para facilitar que todos los puestos del COC permanezcan cubiertos durante la duración de la Medida (consulte las Directrices de Implementación disponibles en línea a partir de junio de 2022 en www.measurerenewal.com).

Las responsabilidades adicionales y los cambios menores en la composición del COC también se incluyen en las Directrices de aplicación. Generalmente, las responsabilidades del COC incluyen las siguientes:

- Recibir, revisar, inspeccionar y recomendar acciones sobre las auditorías financieras y de desempeño independientes relacionadas con la planificación e implementación del programa de Extensión de la Medida C.
- Recibir, revisar y recomendar acciones sobre otros informes periódicos, estudios y planes de las agencias responsables, incluyendo la Autoridad, el COG de Fresno, las Ciudades, el Condado u otras agencias. Dichos informes, estudios y planes deben estar directamente relacionados con los programas, ingresos o gastos de la Extensión de la Medida C.
- Revisar y comentar los gastos de la Extensión de la Medida C para garantizar que sean coherentes con el Plan de Gastos.
- Revisar anualmente la forma en que se gastan los ingresos del impuesto sobre las ventas y divulgar los resultados.
- Presentar las recomendaciones del comité, los resultados y las solicitudes al público y a la Autoridad en un informe anual de carácter oficial.

ADMINISTRACIÓN

ESTRUCTURA DE LA AUTORIDAD DE TRANSPORTE DEL CONDADO DE FRESNO EN EL MARCO DEL PROGRAMA DE EXTENSIÓN DE LA MEDIDA C

La Autoridad continuará administrando el Programa de Extensión de la Medida C en cumplimiento de su legislación especial vigente al respecto. Si la Extensión de la Medida C es aprobada por los votantes del Condado de Fresno en noviembre de 2022, la Autoridad continuará siendo responsable de administrar los Programas de la Medida C de acuerdo con los planes y programas esbozados en el Plan de Gastos de Renovación y las subsecuentes actualizaciones del Plan. Además, la legislación vigente prevé la creación de un Comité de Supervisión Ciudadana (COC). El COC se creó en 2007 en el marco del actual Programa de Medidas. Los detalles relativos al Comité figuran en las Directrices de aplicación. El Plan de Gastos continuará estando elaborado por la Autoridad y el COG de Fresno y será aprobado por el Consejo de Políticas del COG de Fresno y por la Autoridad.

La legislación vigente requiere que la Autoridad esté representada por nueve (9) miembros, incluyendo:

- Dos (2) miembros del Consejo de Supervisores designados por el consejo, que se compone de un (1) miembro del distrito rural 1, 4 o 5 y un (1) miembro del distrito urbano 2 o 3.
- Dos (2) miembros en representación de la ciudad de Fresno, integrados por el alcalde de la misma y un miembro del consejo municipal de dicha ciudad designado por el consejo municipal.
- Un (1) miembro en representación de la ciudad de Clovis designado por el consejo municipal de esta ciudad.
- Dos (2) miembros que representen a las demás ciudades del Condado, es decir, un (1) miembro del lado oeste designado por un comité compuesto por el alcalde de cada una de esas ciudades al oeste de la Ruta Estatal 99, y un (1) miembro del lado este designado por un comité compuesto por los alcaldes de cada una de esas ciudades al este de la Ruta Estatal 99.
- Dos (2) miembros del público en general, formados por un miembro designado por el Consejo de Supervisores que resida fuera de las áreas incorporadas de Fresno y Clovis, y un miembro designado conjuntamente por las ciudades de Fresno y Clovis que resida dentro del área incorporada de Fresno o Clovis.

La Extensión de la Medida C de 2006 añadió dos nuevos miembros al Consejo de la Autoridad. Estos dos puestos fueron designados como "Miembros del Público en General" con un puesto definido como urbano y otro como rural. El miembro urbano debía ser nombrado conjuntamente por la Ciudad de Fresno y la Ciudad de Clovis, mientras que el miembro rural debía ser nombrado por el Consejo de Supervisores del Condado de Fresno. El puesto urbano ha resultado difícil de cubrir. El nombramiento de los miembros urbanos seguirá siendo responsabilidad de las dos ciudades y el de los miembros rurales del Consejo de Supervisores, con arreglo a esta propuesta de Programa de Renovación de la Medida C. Sin embargo, si cualquiera de los puestos permanece sin cubrir durante nueve (9) meses consecutivos, dicho(s) miembro(s) será(n) nombrado(s) por el Director Ejecutivo de la Autoridad. La persona designada por el Director Ejecutivo desempeñará un mandato completo, tras el cual los organismos responsables tendrán la oportunidad de elegir al sucesor.

Al igual que con el actual Programa de la Medida C, el objetivo de la Autoridad y del COG de Fresno será continuar cumpliendo el Compromiso de la Medida C mediante la entrega de proyectos.

ACTUALIZACIÓN DEL PLAN Y PROCESOS DE APROBACIÓN

Plan de Transporte Regional y Estrategias de Comunidades Sostenibles

En cumplimiento con los calendarios ordenados por las leyes federales y estatales, el COG de Fresno elabora regularmente el Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sostenibles (RTP/SCS) cada cuatro (4) años que actualiza y renueva una lista de proyectos candidatos para todos los modos de transporte (calles, carreteras, transporte público, carriles para bicicletas, aviación, etc.). Si hay fondos disponibles

para algún proyecto además de los enumerados en el Plan de Gastos de Renovación, se obtendrán de esa lista. Como ya se ha dicho, todas las actualizaciones del Plan de Gastos de Renovación se someterán a examen y audiencias públicas. Aunque estos proyectos candidatos pueden cambiar y las prioridades de financiamiento pueden ocurrir, hay más que suficientes necesidades de proyectos dentro del Condado para ser abordados utilizando todos los tipos de financiamiento, incluyendo la Medida C. Será vital durante el desarrollo de cada Actualización del Plan de Gastos considerar el financiamiento de todos los modos de transporte para asegurar un sistema de transporte equilibrado y eficiente. Todos los proyectos y programas incluidos en el Plan de Gastos se consideran esenciales para satisfacer las necesidades de transporte del Condado de Fresno.

Actualización del Plan de Gastos de la Medida C

El COG de Fresno realiza una actualización bienal del Plan de Gastos aprobado. El COG de Fresno y el personal de la Autoridad trabajan con las agencias miembros y las partes interesadas afectadas para revisar y actualizar el Plan de Gastos teniendo en cuenta el estado de la entrega de proyectos, la disponibilidad de fondos y los indicadores de desempeño. El Consejo de Políticas del COG de Fresno es quien recibe el Borrador del Plan de Gastos y sus actualizaciones y programa audiencias públicas para revisar el Plan. Después de la adopción de cualquier actualización del Plan de Gastos por parte del Consejo de Políticas, el Plan se transmite a la Autoridad para su consideración y aprobación.

Plan estratégico de aplicación

La Autoridad elaborará un Plan estratégico de aplicación que proporcione orientación detallada a las agencias locales sobre el uso de los fondos de la Medida C. La Autoridad actualizará este Plan cada dos años.

Enmiendas del Plan de Gastos

El COG de Fresno tiene la responsabilidad principal de introducir las enmiendas oficiales del Plan de Gastos. El COG de Fresno elabora las enmiendas propuestas para que sean examinadas por el Consejo de Políticas del COG. Las enmiendas aprobadas por el Consejo de Políticas se transmiten a la Autoridad para su consideración. Si el Consejo de la Autoridad lo aprueba, las enmiendas se incluirán en el Plan de Gastos.

El Consejo de la Autoridad también podrá introducir enmiendas en el Plan de Gastos. La Autoridad tomará todas las acciones apropiadas para dar la más alta prioridad a los proyectos y programas en el Plan de Gastos aprobado, y si cualquier enmienda retrasa o elimina cualquier proyecto del plan inicial, la Autoridad celebrará una audiencia pública y adoptará una resolución iniciando las enmiendas.

La Autoridad notificará al COG de Fresno, al Consejo de Supervisores y al Consejo Municipal de todas las ciudades del Condado y les proporcionará una copia de las enmiendas propuestas. La modificación será aprobada por el Consejo de Supervisores

y, a continuación, por la mayoría de las ciudades que constituyan la mayoría de la población residente en las zonas incorporadas del Condado. Las enmiendas propuestas entrarán en vigor inmediatamente después de la finalización del proceso de aprobación.

Auditorías financieras independientes

Actualmente, la Autoridad encarga anualmente auditorías financieras independientes de los programas e ingresos de la Medida C. Si la Medida es renovada por los votantes, la Autoridad continuará realizando auditorías financieras independientes de acuerdo con su legislación vigente.

Emisión de bonos

El Consejo de la FCTA puede considerar la posibilidad de obtener ingresos futuros en forma de bonos si las necesidades del proyecto y la capacidad de ejecución superan el flujo de caja. No se recurrirá a la emisión de bonos hasta que se determine previamente que los beneficios de la aceleración de la ejecución del proyecto o programa compensan el costo adicional de los intereses de los fondos restringidos.

PARA MÁS INFORMACIÓN

Póngase en contacto con la Autoridad o el COG de Fresno para informarse sobre el proceso de Renovación de la Medida C, comentar los proyectos y programas candidatos contenidos en este Plan o para obtener más información sobre el Plan de Expansión de la Medida C actual.

Consejo de Gobierno de Fresno COG de Fresno

DIRECCIÓN: 2035 Tulare Street,
Suite 201
Fresno, CA 93721
TEL.: (559) 233-4148
FAX: (559) 233-9654
WEB fresnocog.org

Visite la página web del COG de Fresno en fresnocog.org para obtener más información, inscribirse en nuestra lista de correo electrónico y recibir actualizaciones sobre las actividades de planificación de la Medida C.

Autoridad de Transporte del Condado de Fresno

DIRECCIÓN: 2220 Tulare Street,
Suite 2101
Fresno, CA 93721
TEL.: (559) 600-3282
FAX: (559) 600-1499
WEB measurec.com

Visite la página web de la Autoridad en measurec.com para obtener más información, inscribirse en nuestra lista de correo electrónico y recibir actualizaciones sobre los proyectos actuales de la Medida C.

Una copia de las directrices de aplicación estará disponible a partir de junio de 2022 en: www.measurerenewal.com

APÉNDICE A

BORRADOR DEL TEXTO DE LA BOLETA ELECTORAL PARA LA RENOVACIÓN DE LA MEDIDA C

Sin aumentar las tasas de impuestos, ¿se adoptará una ordenanza para reparar los baches, mantener las carreteras locales en buen estado; mejorar los puentes/pasos estructuralmente deteriorados; mejorar la seguridad de las carreteras, el acceso de los vehículos de emergencia al 911, la calidad del aire, los servicios de transporte público; proteger las opciones de transporte de bajo costo para las personas mayores y crear puestos de trabajo locales, continuando con el impuesto de ventas de medio centavo sobre el transporte aprobado por los votantes (establecido en 1986), proporcionando aproximadamente \$ 228 millones anuales durante 30 años; requiriendo auditorías, supervisión/divulgación del gasto público y control local?

APÉNDICE B

ASIGNACIONES DE PROGRAMAS LOCALES POR AGENCIAS

| Agencia | Porcentaje | Asignación a 30 años de MC3 |
|---------------------------|-------------------|------------------------------------|
| Clovis | 10.83 % | \$ 519,210,059 |
| Coalinga | 1.55 % | \$ 74,562,264 |
| Firebaugh | 0.77 % | \$ 36,943,703 |
| Fowler | 0.68 % | \$ 32,599,858 |
| Fresno | 48.13 % | \$ 2,307,800,260 |
| Huron | 0.69 % | \$ 33,128,585 |
| Kerman | 1.48 % | \$ 71,008,461 |
| Kingsburg | 1.29 % | \$ 61,935,554 |
| Mendota | 1.12 % | \$ 53,838,196 |
| Orange Cove | 0.92 % | \$ 44,073,084 |
| Parlier | 1.41 % | \$ 67,641,387 |
| Reedley | 2.38 % | \$ 114,213,410 |
| San Joaquín | 0.43 % | \$ 20,611,555 |
| Sanger | 2.51 % | \$ 120,149,116 |
| Selma | 2.24 % | \$ 107,380,161 |
| Condado de Fresno 23.57 % | | \$ 1,130,223,774 |
| Total | 100 % | \$ 4,795,319,460 |

La zona urbana recibe la mayor parte del financiamiento.

| Agencia de transporte | Fórmula | Medida C 3 a 30 años |
|------------------------------|----------------|-----------------------------|
| Clovis | 10 % | \$ 81,195,300 |
| FAX | 70 % | \$ 568,367,100 |
| FCRTA | 20 % | \$ 162,390,600 |
| Total | 100 % | \$ 811,953,000 |

La asignación de transporte se divide en 70% FAX, 20% FCRTA y 10% Clovis Transit. Únicamente estimaciones y pueden ser objeto de modificación.

ANÁLISIS IMPARCIAL DEL ABOGADO DEL CONDADO

El actual Programa de la Medida C del Condado de Fresno, aprobado por los votantes en 2006, expira el 30 de junio de 2027. La aprobación de esta medida por parte de los votantes autorizaría a la Autoridad de Transporte del Condado de Fresno (la "Autoridad") a adoptar una ordenanza que continúe con el impuesto existente de medio centavo sobre las transacciones y el uso de los ingresos brutos de cualquier minorista por la venta de todos los bienes personales en el Condado de Fresno durante treinta (30) años (entre el 1 de julio de 2027 y el 30 de junio de 2057).

La ley estatal exige que la ordenanza que imponga el impuesto sea aprobada por dos tercios de los votantes del condado de Fresno que voten la medida.

Tal como lo exige la ley estatal, el Plan de Gastos de la Renovación de la Medida C de 2022 ("Plan"), incluido en la Guía de Información para el Votante, describe cómo se gastarán en el condado de Fresno los \$6,840 millones estimados en ingresos fiscales recaudados durante 30 años si la medida es aprobada por los votantes.

El Plan enumera los programas y las asignaciones de fondos durante el periodo de 30 años en el siguiente orden:

1. reparación y mantenimiento de calles locales y vecinales (51.37 %);
2. control local (17.64 %);
3. transporte público urbano y rural (11.88 %);
4. bicicletas y peatones seguros, que incluye rutas seguras a la escuela y acceso para personas con discapacidad (1.22 %);
5. principales carreteras y autopistas, mejora de la seguridad y descongestión (14.60 %);
6. sostenibilidad medioambiental (2.00 %); y
7. las actividades administrativas y de planificación de la Autoridad y del Consejo de Gobierno de Fresno (Fresno Council of Government's, "FCOG") (1.25%).

El Plan enumera varios proyectos de mejora del transporte que podrían llevarse a cabo si la medida es aprobada por los votantes. Todos los proyectos financiados por la ordenanza deben ser coherentes con la Ley de Calidad Ambiental de California.

La ordenanza autoriza a la Autoridad a emitir bonos pagaderos con el producto del impuesto para acelerar la realización de los proyectos y programas del Plan.

La Autoridad estará sujeta a diversos requisitos de revisión e información, incluida la revisión dos veces al año para verificar o modificar las expectativas de financiación, las auditorías financieras independientes anuales y los informes escritos anuales que detallan cómo se gastan los ingresos fiscales y los avances en la ejecución de los proyectos y programas del Plan. La Autoridad y el FCOG también llevarán a cabo un proceso de revisión pública a mitad de programa de 15 años para evaluar el progreso del Plan y ajustar la lista de proyectos para reflejar las futuras necesidades de transporte. Las modificaciones del Plan deben seguir un proceso específico que incluye las audiencias públicas.

Como exige la ley estatal, un Comité de Supervisión Ciudadana seguirá supervisando el cumplimiento del Plan y haciendo recomendaciones a la Autoridad.

La Junta de Supervisores del Condado de Fresno colocó la medida en la boleta electoral.

/F Daniel C. Cederborg
Abogado del Condado

ARGUMENTO A FAVOR DE LA MEDIDA C

Vote SÍ a la C para reparar y mantener las calles de nuestro barrio, sin aumentar los impuestos.

Los padres y abuelos saben que nuestras calles y aceras no son lo suficientemente seguras para nuestros niños y familias. **La Medida C rellenará los baches, arreglará las calles y hará que todos los barrios sean más seguros, antes de que las condiciones empeoren y las reparaciones sean más caras.**

Casi 2/3 de las carreteras del condado de Fresno fueron calificadas por ingenieros independientes como "regulares", "pobres" o "muy pobres". Las reparaciones esenciales se han pospuesto durante demasiado tiempo.

Sin aumentar los impuestos, la Medida C:

- reparará los baches;
- mantendrá las carreteras locales en buen estado;
- mejorará los puentes y pasos elevados estructuralmente deteriorados;
- mantendrá las tarifas de transporte bajas para las personas mayores, los veteranos, los estudiantes y los discapacitados;
- pavimentará las carreteras donde sea necesario;
- creará puestos de trabajo locales.

Gran parte de nuestro sistema de carreteras fue diseñado en la década de 1960. **La medida C es necesaria para mejorar la seguridad de las carreteras y ayudar a resolver la creciente congestión del tráfico.**

La Medida C proporcionará importantes fondos para el transporte público, incluido el **transporte de bajo costo para personas mayores** y otras mejoras que apoyan a las personas mayores, veteranos y personas con discapacidad, para ayudar a mantener su independencia y reducir la carga de las familias y los cuidadores.

La medida C también da prioridad a la financiación en zonas históricamente olvidadas, como las comunidades rurales, de bajos ingresos y de minorías.

Los **estrictos requisitos de rendición de cuentas**, incluida la divulgación pública de todos los gastos y las auditorías independientes, garantizan que los fondos se utilicen correctamente. **Cada centavo recaudado por la Medida C será invertido aquí en el Condado de Fresno y no puede ser tomado por el Estado.**

La medida C ha mantenido sus promesas a nuestra comunidad durante 35 años. Sin ella, el Condado de Fresno perderá los fondos locales fundamentales para rellenar baches y mantener nuestras calles en buen estado, y perderá decenas de millones de dólares en fondos estatales y federales disponibles que irán a parar a otros condados.

Los votantes locales están de acuerdo: ¡voten SÍ a la C! Es hora de arreglar nuestras calles.

/F Henry Perea
Exsupervisor del Condado de Fresno y Exconcejal de la ciudad de Fresno

/F Margaret Mims
Alguacil del Condado de Fresno

/F Andy Russell
Alianza por el Empleo de California

/F Scott Miller
Director general de la Cámara de comercio de Fresno

/F Sarah Harris
Presidenta del Consejo de ciegos de California - Sección de Fresno

REFUTACIÓN AL ARGUMENTO A FAVOR DE LA MEDIDA C

Carreteras rotas, promesas rotas, impuestos más altos. ¡Vote NO por la Medida C!

La Medida C creará un impuesto de \$6,800 millones durante 30 años, aunque la actual Medida C no expira hasta 2027. No podemos permitirnos el lujo de fijar impuestos más altos mientras nos enfrentamos a una inflación creciente. Es demasiado pronto, demasiado caro y demasiado precipitado.

Ya hemos pagado a la Medida C durante 35 años, y sin embargo nuestras calles y aceras del barrio siguen rotas. En lugar de arreglar nuestras carreteras, los políticos regalaron subvenciones a los promotores ricos que no estaban dispuestos a pagar su parte justa y dejaron atrás nuestros barrios.

Los promotores y los políticos han hecho tratos a puerta cerrada y han redactado el lenguaje de las boletas electorales para engañar a los votantes. Otra vez. Ahora vuelven a por más de nuestro dinero con las mismas promesas vacías que hicieron en 1986 y 2006.

La medida C está llena de baches, plagada de lagunas, y empeorará nuestra contaminación atmosférica.

No podemos permitirnos el lujo de pagar más impuestos para un fondo político que reduce el transporte público a la mitad. No hay ninguna garantía de que nuestros impuestos se utilicen para arreglar las calles de nuestros barrios, contratar trabajadores locales, limpiar nuestro aire o mantener a nuestros hijos seguros. La medida C incluso permite a los políticos redirigir nuestros dólares sin la aprobación de los votantes.

Somos padres, abuelos, líderes comunitarios, laborales, religiosos y empresariales comprometidos con la creación de un Condado de Fresno más seguro y saludable. Visítenos en Votenameasurec.com.

Únase a nosotros y vote NO a la Medida C. Nuestros hijos cuentan con nosotros para hacer esto bien.

/F Kathryn McElroy
Partido Libertario de California

/F Travis Alexander
Sindicato de Carpinteros de Nor Cal y Carpinteros Local 701

/F Juan Arambula
Exasambleísta

/F Luisa Medina
Excomisionado de planificación de la Ciudad de Fresno

/F Sandra Celedon, Presidenta y Directora General de
Fresno Building Healthy Communities

ARGUMENTO EN CONTRA DE LA MEDIDA C

¿Cuántas trampas electorales está dispuesto a soportar?

¿Y si es por una supuesta buena causa? ¿Cambia eso su respuesta?

¿Conoce a todos los funcionarios públicos con funciones relacionadas con las elecciones de medidas locales? Supervisores del condado, registrador de votantes, consejero del condado, supervisores que resuelven poner medidas en las papeletas. Un montón de funcionarios públicos, la mayoría de los cuales cobran sueldos con los que usted jamás podría soñar.

¿Son estos funcionarios públicos corruptos? ¿Todos ellos?

Entonces, ¿cómo se explica que en cada elección todos miren para otro lado o se señalen con el dedo diciendo que "no es mi trabajo hacer cumplir las leyes electorales de la medida"?

¿Cómo es entonces que todos estos funcionarios públicos, a los que usted les paga, en conjunto, millones de dólares al año, nunca (nunca quiere decir ni una sola vez) han puesto en la boleta electoral una medida local que se ajuste a la ley? <http://bit.ly/GrandJury2021>

Los estatutos relativos a las elecciones de medidas locales se aplican a todos los condados. ¿Cómo es que todos los condados, incluso Fresno, no siguen todas las leyes, tal y como están escritas? ¿A quién beneficia? Por supuesto que a usted no.

Es casi como si fuera una conspiración. Porque los funcionarios públicos (supervisores del condado) que comienzan a rodar la pelota, violan cada ley significativa con el conocimiento, aparentemente, de que todos los otros funcionarios públicos irán junto con su corrupción.

Hay demasiadas leyes incumplidas para mencionarlas en 300 palabras, pero puede consultar (<http://bit.ly/ElectionCheating>) para conocer todos los detalles desagradables.

Conclusión: Todos los funcionarios públicos prefieren que los votantes crédulos obliguen a los contribuyentes, incluidos ellos mismos, a enviar cada dólar que se les ocurra a una u otra agencia gubernamental. Es más para ellos. Menos para usted.

¿Está cansado de que lo tomen por tonto? Vote ¡INFIERNO, NO! a la Medida C (impuesto de \$6,840,000,000 [eso es mil millones]).

Únase a nosotros <http://bit.ly/NoFresnoSpecialSalesTax>

/F Honor "Mimi" Robson, Presidenta del
Partido Libertario de California

/F Kathryn McElroy
Partido Libertario de California

REFUTACIÓN AL ARGUMENTO EN CONTRA DE LA MEDIDA C

No podemos dejar que nuestras calles se sigan deteriorando y que los costos de reparación aumenten.

La medida C es una solución que incluye la responsabilidad fiscal y no aumenta los impuestos.

Considere estos cinco **HECHOS**:

HECHO n.º 1: La medida C NO aumentará los impuestos. Los residentes del Condado de Fresno aprobaron por primera vez la Medida C hace 35 años y han confiado en esta fuente estable de financiación local para reparar nuestras carreteras y construir el sistema de transporte de nuestro condado.

HECHO n.º 2: Cuanto más se deteriora una carretera, más costosa resulta su reparación. Las reparaciones esenciales ya se han pospuesto durante demasiado tiempo. **Votar SÍ a la C evitará la escalada de costos en el futuro.**

HECHO n.º 3: Todos los fondos de la Medida C se gastarán aquí, en el Condado de Fresno, y el Estado no nos los puede quitar. Además, la **divulgación pública del gasto y las auditorías independientes** garantizarán que los fondos se gasten según lo prometido.

HECHO n.º 4: Nuestro sistema de transporte es la columna vertebral de nuestra economía local. **La Medida C creará puestos de trabajo locales bien remunerados y abordará la congestión del tráfico** para ayudar a mantener el ritmo de nuestra creciente economía y negocios locales.

HECHO n.º 5: Votar SÍ a la C garantiza que el Condado de Fresno tenga acceso a **decenas de millones de dólares en fondos de contrapartida estatales y federales.** Sin la Medida C, estos fondos irían a parar a otras comunidades.

Todos hemos visto los efectos de las calles y aceras agrietadas y deterioradas en nuestro barrio. **Vote SÍ a la C: ¡arreglar nuestras calles sin aumentar los impuestos!**

/F Alma Beltran, Alcaldesa,
Ciudad de Parlier

/F Ryan Jacobsen, Agricultor/Director
General de la Oficina Agrícola del Condado de Fresno

/F Lynne Ashbeck, Concejala
Ciudad de Clovis/Copresidenta del Comité Ejecutivo de la Medida C

/F Chuck Riojas, Director Ejecutivo
Fresno, Madera, Tulare, Kings, Consejo de Oficios de la Construcción

/F Kevin Moua, Pastor
Iglesia Evangélica Lao de Fresno