

NOVIEMBRE 2001

el plan de mejoras del vecindario

Las Comunidades de East Valley/680



LA PROPUESTA PARA MEJORAR LAS COMUNIDADES



NOVIEMBRE 2001

el plan de mejoras del vecindario

Las Comunidades de East Valley/680



LA PROPUESTA PARA MEJORAR LAS COMUNIDADES



AGRADECIMIENTOS

Agracimientos del Comité Asesor del Vecindario (NAC)

Las siguientes personas aportaron generosamente su tiempo, asistieron a las reuniones periódicas, realizaron investigaciones y representaron a sus vecindarios durante el proceso de planificación que se prolongó durante todo un año para elaborar este plan. Han demostrado sus condiciones de líderes y confiamos en que muchas de ellas continúen trabajando con los funcionarios del Ayuntamiento y del Condado para garantizar que se lleven a cabo las medidas propuestas.

Arbuckle

Gregorio Bataes
Javier & Virginia Davila
Naomi & Eliseo Lopez
Aarón Reséndez

Capitol-Goss

Ezequiel Nevarez
Everardo Ramirez

Cassell

Jesus & Minerva Cardenas
Betty Howard
Kim Mesa

Dobern

Juanita Gutierrez
Olga Ruiz

Dorsa

Ofelia & Jose Chavarin
Ted Johnson
Horacio & Julieta Lucero
Raul Manzo

Lyndale

Bob and Kathleen Dolci
Lynda Powell

Nancy Lane

Marilyn Cardona
Marilu Martinez

National Hispanic University

Roberto Cruz II

Ryan

Bud Beacham

Sierra

Blanca and Gildardo Bracamontes
Maria Salazar

AGRADECIMIENTOS

Agracimientos a la comunidad

Queremos agradecer a los siguientes vecinos, comerciantes y propietarios de inmuebles de nuestros vecindarios que asistieron a una o más de las muchas reuniones y talleres comunitarios. Les damos las gracias por compartir sus ideas y contribuir a la elaboración de este plan.

Hermelinda Abad
Lillian Abernethy
Miguel Acosta
Jesus Acosta
Mateo Acosto
Angie T. Alfaro
Yolanda Alvarez
Sergio Alvarez
Liliana & Roberty Amador
Roberto Amador
Mayela & Martin Andrade
Naomi Aranda
Carmen Arrojo
Jose Astarga
Pearla Ayala
Maria Jesus Baez
Gregorio Bates
Mark Bautista
Bud Beacham
Grace A. Beatty
Maria Becerra
Teresa Bona
Rosa Bowie
Lilia Bracamontes
Blanca Bracamontes
Gildardo Bracamontes
Jose J. Brizuela
Mario Buenrostro
Leticia Campos
Xavier Campos
Manuel Cardenas
Jesus & Minerva Cardenas
Jesus Cardenas
Marilyn Cardova
Javier & Evelia Castellanos
Yolanda Castellons
Ramona Castro
Gloria Ceballos
Rafaela Cervantes
Maria Chaidez
Ofelia & Jose Chavarin

Gloria Colin
Juana Contreras
Magdalena Contreras
Teresa Contreras
Abraham Cruz
Roberto Cruz II
Magally I. Cuestas
Roger B. Cuestas
Alyssa Cunningham
Pablo Curiel
Josefina Curiel
Casey Dang
Javier & Virginia Davila
Georgie Dix
Bob Dolci
Kathleen Dolci
Orlando Duarte
Isabel Duenas
Marlou Elizago
Marge Elizago
Lionel & Nora Elizarraraz
Audelio & Josefina Esquivel
Juvel & Maria Esquivel
Monica Esquivel
Carlos Estrada
Maria Estrada
Aracely Estrada
Jose Flores
Theresa Flores
Umberto Flores
Agripina Fonseca
Silvia Fonseca
Candelario Franco
Vorn Gain
Soledad Gallardo
Maria & Pearl Gallegos
Ramon Garcia
Bertha Garcia
Fami Garcia
Micaela Garcia
Ana Garibaldo

Enriqueta Gijan
Dominga Gomez
Melissa Gonzales
Lucina & Felipe Gonzalez
Xavier Gonzalez
Felipe Gonzalez
Lucy Gonzalez
Veronica Gonzalez
Delia Gonzalez
Vulfrano Gonzalez
Ciro Gonzalez
Jesus Grajeda
Victoria Grijalva
Josephina Guinac
Juanita Gutierrez
Jose Gutierrez
Maria & Eligio Gutierrez
Marcos Gutierrez
Dorothy Hanna
Rosa Hernandez
Bertha Hernandez
Debbie Hernandez
Betty Howard
Rocio Ibanez
Cecilia Janillo
Bob Johnson
Ted & Helen Johnson
Jose Juan
Margarita Juarez
Marilyn V. Lalan
Nazario Llamas
Naomi & Eliseo Lopez
Yolanda Lopez
Yolanda Loua
Jesus Lozano
Horacio & Julieta Lucero
Paula Luna
Tony Macias Sr.
Irma Madriz
Irma Madriz
Sylvia Magana

AGRADECIMIENTOS

Agracimientos a la comunidad

Wilma Majors	Maira Ortiz	Tyme Sage
Luisa Mana	Maria Ortiz	Maria Salazar
Sara Mangrio	Omar Ozorio	Robert Salinas
Calixto Manriquez	Kulwinder Pabia	John Salinas
Noel Mariano	Silvia Padilla	Mary Esther Sanchez
Carlos Marquez	Braulio Paredes	Norelva Sanchez
Vicente Martinez	Agustin Pedraza	Magdalena Sanchez
Elva Martinez	Rosa Pino	Antonio Sanchez
Michelle Rene Martinez	Clara Plares	Concepcion & Jose Santiago
Ana Martinez	Birginia Plascencia	Jose Santiago
Jose Martinez	Miguel Angel Polanco	Liz Santiago
Silvina Martinez	Maria Polvos	Anne Santos
Berenice Martinez	Raquel Ponce	Guillermina Santoyo
Josefina Martinez	Linda Powell	Garry Sarabia
Marilu Martinez	Carmen B. Quina	Eusebia Serrano
Pecola McClellan	Emil Quindiagen	Virendra Sharma
Jose & Laura Medina	Maria Quinonez	Sean Sorn
Miguel Mejia	Everardo & Elena Ramirez	Walter Coleman Stamp
Larry Mejia	Efren Ramos	Samnang Svay
Veronica Melgoza	Simona Ramos	Rosa Taledo
Jose Mendoza	Cruz Ranset	Niclo F. Toilolo
Nellie & David Mendoza	Cindy Rebhan	Socorro & Antonio Toledo
Liliana Mendoza	Ana C. Recinos	Dan Ton
Kim Mesa	Maria Regalardo	Martha Valdez
Flor Mijangos	Ramona Reichl	Yolanda Valdez
Michelle Morales	Walter Reichl	Maria Valencia
Lulu Morales	Aaron Resendez	Ofelia Valladores
Inez Moran	Filiberto Reyes	Dora Valle
Magdalena & Miguel Morillo	Ruth Reyes	Yolanda Vasquez
Magdalena & Miguel Murillo	Adriana Rico	Martha Vasquez
Maricela Nava	Alejandra Rios	Alicia Vazquez
Norma Negrete	Alonzo Rios	Magdalena Vela
Ezequiel Nevarez	Roger Rivera	Alejo Velasquez
Margarita Nevarez	Aquirre Rocio	Rosa Velazquez
Socorro Nevarez	Mireya Rodriguez	Cecilia Velez
Henry Nguay	Javier Rodriguez	Dacia Villalovos
Gabriela Nonee	Josefina Rodriguez-Gomez	Gonzales Vulfrano
Josefina Nunez	Olga Rubio	Sara Walker
Fernando Nunez	Socorro Ruiz	Delfina & Juan Yatarain
Monica Orona	Margarita Ruiz	Emanuel Yohanas
Francisco Orozco	Jesus Ruiz	Indalecio Zamora
Jesus Orozco	Olga Ruiz	Gloria Zemudio
Raul Orozco	Gabriel Ruiz	Ella Zepeda

AGRADECIMIENTOS

Las Comunidades de East Valley/680 les gustaría agradecer a los siguiente individuals por su dirección y visión:

ALCALDE Y CONSEJAL MUNICIPAL

Ron Gonzales, Alcalde
Linda LeZotte, Distrito 1
Forrest Williams, Distrito 2
Cindy Chavez, Distrito 3
Chuck Reed, Distrito 4
Nora Campos, Distrito 5
Ken Yeager, Distrito 6
George Shirakawa, Jr., Distrito 7
David D. Cortese, Distrito 8
John Diquisto, Distrito 9
Pat Dando, Distrito 10

LA OFICINA DEL ADMINISTRADOR

Del Borgsdorf, Administrador Municipal
Jim Holgersson, Asistente Administrador Municipal

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN

Joseph Horwedel, Director Titular
Laurel Prevetti, Asistente del Director Titular
Steve Emslie, Asistente del Director Titular

DEPARTAMENTO DE PARQUES RECREACIÓN Y SERVICIOS VECINDARIOS

Mark Linder, Director
Margaret Cohen, Asistente del Director
Betty Keith
Kip Harkness

AGENCIA DE REURBANIZACIÓN

Susan Shick, Director Ejecutivo
Richard Keit

AGRADECIMIENTOS

Agradecimientos al equipo del vecindario

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACIÓN

Patricia Colombe
Michael Brilliot
Tara Kelly

OFICINA DEL ALCALDE

Olivia Nunez

OFICINA DEL DISTRITO 5 DEL AYUNTAMIENTO

Consejala Nora Campos
El Concejal anterior Manny Diaz
Christine Silva Burnett
Avo Makdessian
Ivonne Gutierrez

OFICINA DEL DISTRITO 2 DEL LA JUNTA DE SUPERVISORES

Supervisor Blanca Alvarado
Sylvia Gallegos
Andrea Flores

AGENCIA DE REURBANIZACIÓN

Jay Marcus
Carmen Johnson
Anne Stedler

EL EQUIPO DEL VECINDARIO

Joe Mosley
Patricia Ramos Mario Maciel
María Durán Xochitl Montes
Ruben Canela Angel Jara
Nolan Ramos

APLICACIÓN DE LOS REGLAMENTOS

Juanita Baca
Eric Calleja
Judy DeWolf

LA OFICINA DE ENCARGADO DE LA CIUDAD

Joanna Johnson
Ben Mack

EL EQUIPO DEL CONSULTOR

Design Community & Environment
David Early
Alisa Shen
Wendy Swenson
Caroline Guibert
Adam Rosa

San Jose State University
Diana Salazar
Melanie Wiranta
Dali Zheng
Ben Corrales

Fehr & Peers Associates
Sohrab Rashid

Nolte and Associates
George Otte

AGRADECIMIENTOS

OTRAS PERSONAS QUE CONTRIBUYERON A ELABORAR ESTE PLAN

VTA

Gail Price (El tren ligero)
Julie Render (El tren ligero)
Marcella Rensi (Las barreras contra el ruido)

Departamento de Viviendas (Ciudad)

Tom MacRostie
Maria Ruiz
Tomasita Moreno

Departamento de Viviendas y Desarrollo Comunitario (Condado)

Charlie Chew

Departamento de Caminos y Aeropuertos (Condado)

Masoud Akbarzadeh (Traffic)
Bob VanEatten (Land Development Services)

Querellante De la Comunidad (Condado)

Joanne McCracken

Planificación del Condado

Don Weden

Aeropuerto (Condado)

Michael Murdter
Jerry Bennett

Departamento de Policía (Ciudad)

Capitan Ruben Guizar
Teniente George Padilla
Diana Medrano (Estadísticas)

Parks Division (Ciudad)

Dave Mitchell
Michael La Rocca

Recreation Division (Ciudad)

Jim Norman
Angie Alfaro (Hank Lopez Center)
Abraham Chacko (Centros para Deberes Escolares)

Departamento de Transprotación (Ciudad)

Rene Cordero (Planificación de Transprotación)
Tom Ferguson
Zahir Gulzadah (Trafico)
Amanda Lee (Pavement Maintenance)
Larry Moore (Trafico)
Alex Mordinow (Aceras)
Lori Popovich
Manny Tomayo (Las barreras contra el ruido)
Laura Wells (Trafico)

Biblioteca

Gordon Yusko
Pam Crider - La Biblioteca Hillview

Distrito del Acueducto del Valle de Santa Clara

Jay Aldean
Constance Eichhorn



CONTENIDO

Agradcimientos	i
Resumen ejecutivo	xiii
1 Introduction	1
A. Objetivo del plan	1
B. Resumen del proceso	3
C. Organización del plan	4
2 Condiciones Actuales	7
A. Carácter del vecindario y tipos de utilización del suelo urbano	7
B. Designaciones del plan general y distritos de zonificación	13
C. Relaciones entre el Ayuntamiento y el Condado	16
D. East Dobern/Capitol-Goss Neighborhood Revitalization Plan	17
E. Características del transporte	17
F. Características demográficas	20
G. Estado de la infraestructura	22
H. Aspecto de la comunidad/Signos de abandono	25
I. Parques, recreación y otras instalaciones comunitarias	28
J. Actuales programas y servicios	29
3 Visión, Metas y Objetivos	31
A. Visión	31
B. Metas y Objetivos	32
4 Plan Conceptos	35
A. Tráfico, estacionamiento y seguridad de los peatones	35
B. Calles y diseño de las calles	42
C. Signos de abandono y sitios problemáticos	46

CONTENIDO

D. Basuras y programas de limpieza	52
E. Espacios abiertos, parques, recreación y servicios comunitarios	54
F. Problemas de delincuencia, molestias públicas y ruido	65
G. Escuelas	67
H. Utilización del suelo urbano	67
I. Inundaciones y alcantarillados	70

5 Improvement Plan **87**

A. Mejoras de alta prioridad	89
B. Resumen de todas las mejoras propuestas	118
C. Matriz de Medidas	143

Appendices

A. Lista de Mejoras	
B. Prioridades de las mejoras segun la comunidad	
C. Problemas de control del tráfico	
D. Opciones de diseño para la vía de transmisión de electricidad	
E. Glossaro de siglas	
F. Lista Reuniones	
G. Dónde llamar para pedir información	
H. Plan de Revitalización del Vecindario de East Dobern/Capitol-Goss	

LISTA DE ILUSTRACIONES

Figura 1. Ubicación de la zona en estudio	2
Figura 2. Características de la comunidad	8
Figura 3. Uso del suelo urbano	22
Figura 4. Designaciones del uso del suelo urbano en el plan general	14
Figura 5. Designaciones de zonificación	15
Figura 6. Proyecto del tranvía y autobuses expresos	18
Figura 7. Demarcaciones del censo	21
Figura 8. Propuesta de mejoras del Distrito del Acueducto del Valle de Santa Clara para el arroyo Lower Silver Creek	24
Figura 9. Corte transversal del proyecto de mejoras en el Sector 5 del arroyo Lower Silver Creek	24
Figura 10. Parques e instalaciones comunitarias	27
Figura 11. Corte transversal del proyecto de mejoras en el Sector 5 del arroyo Lower Silver Creek	56
Figura 12. Diseño esquemático del espacio abierto en Jackson Avenue	58
Figura 13. Concepto de diseño de área verde junto al puente para peatones en Sunset	60
Figura 14. Concepto de diseño del terreno de juego para niños pequeños junto al puente para peatones de Sunset	60
Figura 15. Sitios con posibilidades para la instalación de comercios y usos mixtos	68
Figura 16. Propuesta de mejoras del Distrito del Acueducto del Valle de Santa Clara para el arroyo Lower Silver Creek	71
Figura 17. Mejoras recomendadas para Arbuckle	73
Figura 18. Mejoras recomendadas para Capitol-Goss	74
Figura 19. Mejoras recomendadas para Cassell	75
Figura 20. Mejoras recomendadas para Dobern	77
Figura 21. Mejoras recomendadas para Dorsa	79
Figura 22. Mejoras recomendadas para Lyndale	81
Figura 23. Mejoras recomendadas para Nancy Lane	83
Figura 24. Mejoras recomendadas para National Hispanic University	84
Figura 25. Mejoras recomendadas para Ryan	85
Figura 26. Mejoras recomendadas para Sierra	86
Figura 27. Barreras contra el ruido	104

LISTA DE FOTOS

<i>Algunos miembros del Comité Asesor del vecindario de East Valley/680 Communities</i>	xiii
<i>Algunos residentes de las absortos en el trabajo durante las reuniones de la comunidad</i>	xiv
<i>Residentes de East Valley/680 Communities en una reunión comunitaria</i>	xv
<i>Consejala Nora Campos escucha a los residentes en una reunion comunitaria</i>	xv
<i>Residentes de East Valley/680 Communities en un taller communitario</i>	3
<i>King's Burger House</i>	26
<i>Restaurante de Chopstix</i>	26
<i>Niños que juegan en el parque de Arbuckle</i>	31
<i>Supervisión del cruce de la calle frente a la escuela primaria de Dorsa</i>	37
<i>Ejemplos de señales de restricción del estacionamiento y de zona escolar</i>	38
<i>Ejemplos de distintos tipos de señales de restricción del estacionamiento y pegatinas de autorización del estacionamiento</i>	39
<i>Rampa en la acera</i>	42
<i>Modelo de poste de iluminación</i>	44
<i>Árboles junto a Cinderella Lane</i>	46
<i>Palmeras en la mediana de Story Road</i>	46
<i>Vehículo estacionado en un jardín</i>	47
<i>Fachada comercial antes de las obras de mejora</i>	49
<i>Fachada comercial después de las obras de mejora</i>	49
<i>Sectores con basuras en la calle</i>	52
<i>Muebles de desecho acumulados en la acera</i>	52
<i>Carritos de compra abandonados</i>	53
<i>Trabajo voluntario de limpieza del arroyo</i>	54
<i>Senda para bicicletas</i>	57
<i>Centro Hank Lopez para Adolescentes y Ancianos</i>	61
<i>Biblioteca de Hillview</i>	61
<i>Centros para deberes escolares</i>	63
<i>Los usos existentes en el Tropicana Shopping Center</i>	89
<i>Algunos ejemplos de las medidas propuestas para el control del tránsito</i>	92
<i>Los apartamentos de Poco Way</i>	93
<i>Algunos ejemplos de viviendas económicas en alquiler para familias y ancianos en San José</i>	94-95
<i>Hora de cuentos en la biblioteca de Hillview.Hora de cuentos en la biblioteca de Hillview</i>	99
<i>Algunos ejemplos de barreras contra el ruido</i>	105
<i>Algunos ejemplos de los programas ofrecidos por la oficina de Prevención de la Delicuencia</i>	112
<i>Poster de El Guardian con el agente Tovar</i>	113
<i>Voluntarios trabajando con niños en los programas de Centros para Deberes Escolares</i>	115
<i>Ejemplo de una advertencia "prohibido el estacionamiento" durante las horas de limpieza de las calles</i>	117

RESUMEN EJECUTIVO

Los vecindarios de East Valley/680 Communities constituyen una de las zonas seleccionadas en San José para formar parte del proceso de la Propuesta para Mejorar las Comunidades. Este documento, el Plan de Mejoras del Vecindario de East Valley/680 Communities, es el resultado del proceso de un año de duración en que han participado los vecinos, los comerciantes y otras partes interesadas, como las escuelas y las organizaciones comunitarias, con el fin de elaborar una guía general para mejorar la comunidad. La visión compartida que forma los cimientos de este plan consiste en crear un futuro en que:

- * Sea cómodo y seguro caminar por las calles de la comunidad;

- * Las viviendas sean de alta calidad, atractivas y económicas;
- * Los vecinos y los comerciantes vean libres de amenazas provocadas por delincuentes y pandillas;
- * Los inmuebles particulares y los espacios públicos cuenten con buen mantenimiento, estén bien iluminados, sean atractivos y limpios;
- * Existan instalaciones comunitarias adecuadas y los servicios de apoyo necesarios para que la gente pueda interactuar, relacionarse y aprender unos de otros;
- * Existan adecuados espacios abiertos, parques e instalaciones recreativas para toda la



Algunos miembros del Comité Asesor del vecindario de East Valley/680 Communities

comunidad, en especial para los niños;

- * Haya comercios que apoyen y fomenten el espíritu de comunidad;
- * Haya buenas escuelas que brinden una educación de elevado nivel a niños y adultos;
- * Que la gente trabaje unida y se apoye mutuamente para mejorar nuestras comunidades.

Con el fin de lograr que estas aspiraciones se hagan realidad, se identificaron las Metas y Objetivos correspondientes. A continuación se enumeran las metas generales. Los objetivos específicos que se corresponden con dichas metas aparecen en el Capítulo 3 de este documento.

1. Mejorar el aspecto general del vecindario.
2. Mejorar la circulación y la seguridad de peatones y bicicletas en toda la zona.
3. Mejorar el estado y el aspecto de las viviendas y comercios de la zona.
4. Garantizar que haya lugares seguros y atractivos para que los niños aprendan y jueguen, y para que los vecinos se relacionen entre sí.
5. Aumentar el número de viviendas económicas y de alta calidad.
6. Fomentar y fortalecer el orgullo de la comunidad.



Algunos residentes de las absortos en el trabajo durante las reuniones de la comunidad.

En el Capítulo 5 de este documento se describen medidas específicas en las que colaborarán la comunidad, el Ayuntamiento y otras instituciones para hacer frente a las numerosas necesidades de mejoras que se señalaron en el proceso de planificación. En el taller comunitario realizado en junio de 2001 se presentó un listado de 77 mejoras y los vecinos de la comunidad determinaron por votación las principales prioridades. A continuación se presentan las diez medidas de más alta prioridad, que se analizan con mayor detalle en el Capítulo 5.

Las diez medidas de más alta prioridad

1. Conservar y mejorar el Tropicana Shopping Center
2. Control del tránsito
3. Construir viviendas económicas



Residentes de East Valley/680 Communities en una reunión comunitaria

4. Diseñar nuevas instalaciones y servicios comunitarios, y usar el Centro Hank Lopez y la biblioteca de Hillview con fines comunitarios
5. Barreras contra el ruido
6. Construcción y reparación de aceras
7. Mayor presencia policial.
8. Mejorar los actuales Centros para Deberes Escolares y crear otros nuevos
9. Retirar los vehículos abandonados o inoperantes
10. Prohibir el estacionamiento durante la limpieza de las calles

Las 77 recomendaciones de mejoras se presentan en forma resumida en la Matriz de Medidas que aparece al final del Capítulo 5.



Consejala Nora Campos escucha a los residentes en una reunion de EastValley/680 Communities

RESUMEN EJECUTIVO

1 INTRODUCCIÓN

El Plan de Mejoras del Vecindario de East Valley/680 Communities forma parte del proceso general de planificación de la Propuesta para Mejorar las Comunidades (SNI) del Ayuntamiento de San José. La Propuesta para Mejorar las Comunidades, iniciada en el verano de 2000, es un programa conjunto de representantes de los vecindarios locales, el Ayuntamiento de San José y la Agencia de Reurbanización para construir comunidades limpias, seguras y atractivas que cuenten con organizaciones vecinales fuertes, independientes y eficaces. El vecindario de East Valley/680 Communities es una de más de 20 comunidades escogidas para participar en el proceso de la Propuesta para Mejorar las Comunidades. La Propuesta para Mejorar las Comunidades designará como Zonas de Reurbanización a las comunidades escogidas, lo que permitirá que se utilicen fondos de Reurbanización para financiar determinadas mejoras recomendadas.

La zona de planificación de la SNI de East Valley/680 Communities, que cuenta con un área de aproximadamente 518 hectáreas (1.280 acres), está ubicada al este del centro urbano de San José y en general sus límites están dados por la avenida Alum Rock al norte, la avenida Ocala al sur, King Road al oeste y South White Road al este. Se compone de 10 vecindarios o barrios residenciales: Arbuckle, Capitol-Goss, Cassell, Dobern, Dorsa, Lyndale, Nancy Lane, National Hispanic University, Ryan y Sierra. La mayor parte de los vecindarios de Lyndale y de la National Hispanic University son «sectores no

incorporados»: tierras situadas en la zona de servicios urbanos (USA) de San José, pero que permanecen bajo la jurisdicción del Condado en lo que concierne a la utilización de los suelos urbanos y su gobierno en general.

Los vecindarios de Dobern y Capitol-Goss concluyeron recientemente un Plan Abreviado de Revitalización del Vecindario, como último capítulo de la Estrategia de Revitalización de Vecindarios (NRS) del Ayuntamiento de San José en dichos distritos. El proceso de la Propuesta para Mejorar las Comunidades se parece al de la Estrategia de Revitalización de Vecindarios en que también abarca la elaboración de planes impulsados por la comunidad para realizar mejoras integrales y coordinadas. Los conceptos y mejoras que se exponen en este plan son congruentes con el plan de la NRS de Dobern/Capitol-Goss.

A. Objetivo del plan

El Plan de Mejoras del Vecindario de East Valley/680 Communities es la guía general de la comunidad para el mejoramiento de esta zona. En este plan se señalan los problemas que afectan la calidad de vida en East Valley/680 Communities y se propone un enfoque a largo plazo para resolver dichas limitaciones. Este Plan es un documento activo. La siguiente fase del proceso de Mejora de las Comunidades es que los residentes y los propietarios de empresas utilicen este Plan para orientar sus esfuerzos, a medida

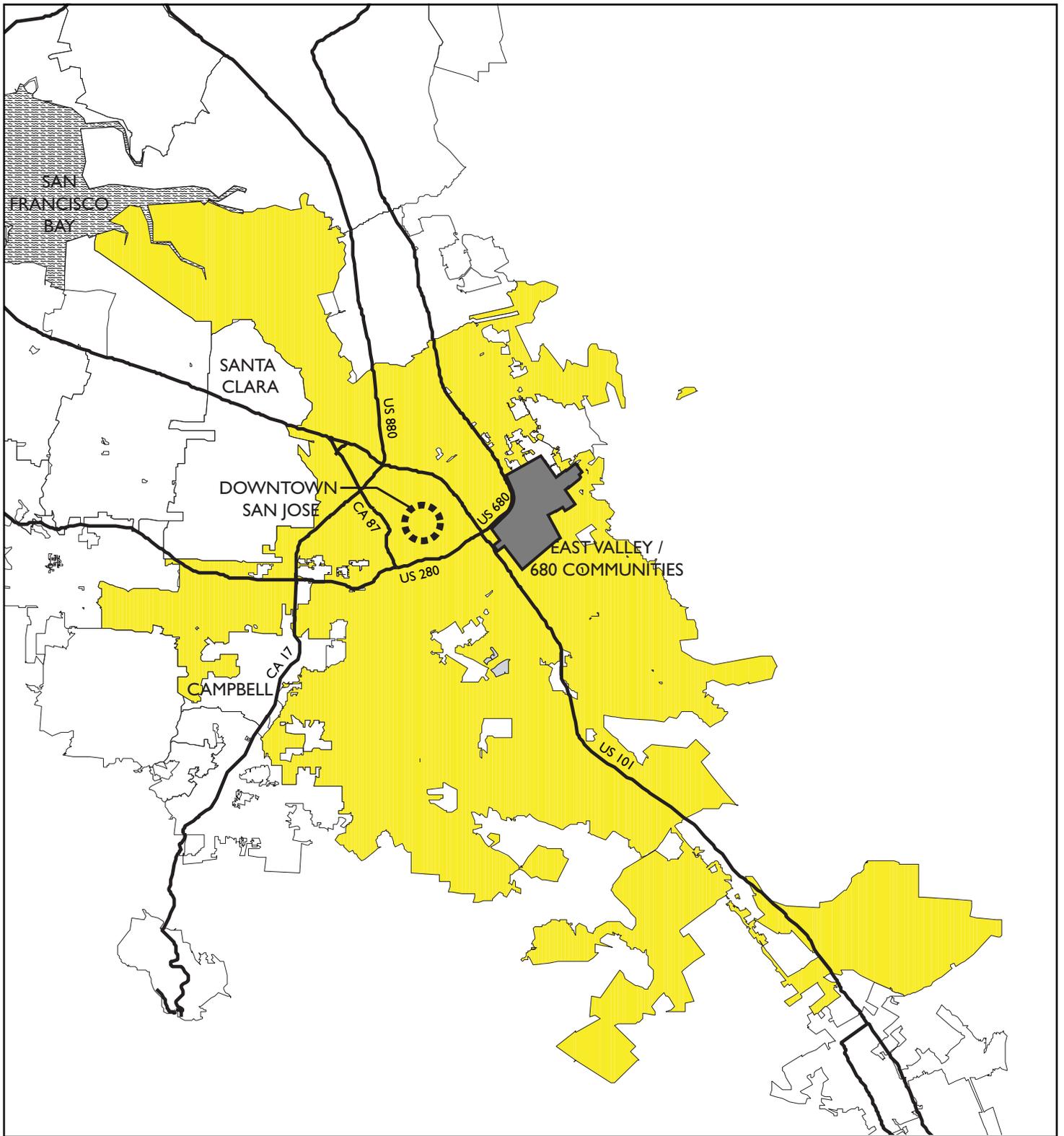


FIGURA I

UBICACIÓN DE LA ZONA ESTUDIADA

**LA PROPUESTA PARA MEJORAR LAS COMUNIDADES (SNI)
EL PLAN DE MEJORAS DEL VECINDARIO DE EAST VALLEY/680 COMMUNITIES**

que colaboren con el Ayuntamiento y el Condado para aplicar las medidas que se enumeran en el Capítulo 5. El objetivo de dichas medidas es atender las prioridades de la comunidad, a través de los programas y recursos actuales, o la captación de nuevos fondos y la creación de nuevos programas. La Agencia de Reurbanización también utilizará el plan para orientar los trabajos correspondientes, siempre que la comunidad manifieste su apoyo a los mismos. En el momento en que esta zona se designe como Zona de Reurbanización, los fondos de reurbanización podrán invertirse en cualquier lugar donde exista una zona de proyectos de reurbanización, incluidos los sectores no incorporados. No obstante, toda propuesta de inversión para la reurbanización de sectores no incorporados está sujeta a la aprobación de la Junta de Supervisores del Condado.

B. Resumen del proceso

Durante el año pasado, miembros de la comunidad, entre ellos el Comité Asesor del Vecindario (NAC), compuesto por 30 miembros, trabajaron en estrecha colaboración con el personal del Ayuntamiento y el Equipo de Asesores para crear este documento. Para guiar el proceso de planificación, el NAC (integrado por vecinos, asociaciones vecinales, empresas comerciales, la comunidad religiosa, propietarios de inmuebles, las escuelas y otras partes interesadas) elaboró su visión de una mejor comunidad, acordó las prioridades y formuló un plan de mejoras del vecindario. El NAC también sirvió como enlace entre el Ayuntamiento y la comunidad en su conjunto. El NAC se reunió mensualmente entre octubre de 2000 y diciembre de 2001.



Residentes de East Valley/680 Communities en una reunión comunitaria

Además de las reuniones del NAC, también se celebraron talleres de toda la comunidad. Los miembros del NAC se fueron alternando como vicepresidentes de dichos talleres. En el primero de los talleres públicos, realizado el 8 de noviembre de 2000, los integrantes de la comunidad señalaron sus principales problemas e inquietudes. La comunidad expuso una amplia gama de problemas, entre ellos los del tráfico y el estacionamiento, la seguridad de los peatones, la oferta de viviendas, los espacios abiertos y la recreación, las calles y el diseño urbano, la seguridad de los vecindarios, el ruido y los servicios comunitarios, que se analizarán con más detalle en el «Capítulo 4: Conceptos del plan». En posteriores reuniones, el NAC precisó más pormenorizadamente los problemas señalados por la comunidad y celebró reuniones en que el personal del Ayuntamiento y el equipo consultor hicieron presentaciones sobre los servicios y programas existentes. Todas las reuniones estuvieron abiertas al público y en ellas hubo una asistencia considerable de otros integrantes de la comunidad.

La elaboración del Plan de Mejoras para East Valley/680 Communities abarcó los siguientes pasos:

- Evaluar las condiciones actuales de la zona en estudio
- Identificar los problemas que enfrenta dicha zona

- Elaborar una visión clara y realista sobre el futuro de la comunidad
- Obtener información sobre las normas, programas y recursos del Ayuntamiento actuales
- Explorar las posibles soluciones a los problemas señalados
- Identificar las prioridades de la comunidad
- Elaborar un plan de medidas para poner en práctica las mejoras y programas recomendados

C. Organización del plan

Después de esta introducción, el plan está organizado en cinco capítulos:

El Capítulo 1 es esta introducción, donde se exponen los antecedentes generales de la Propuesta para Mejorar las Comunidades, el objetivo de este plan y el proceso general de planificación.

En el Capítulo 2: “Condiciones actuales”, brevemente se describe la utilización del suelo urbano, los sistemas de transporte, la infraestructura, el estado de los inmuebles residenciales y comerciales, los parques, la recreación y las instalaciones comunitarias, así como otros programas y servicios de la zona en estudio

En el Capítulo 3: “Visión, metas y objetivos”, se traza una imagen de lo que desean los residentes de East Valley/680 Communities para el futuro de sus comunidades. También se presenta el conjunto de metas y objetivos formulados por la comunidad para lograr dicha visión.

En el Capítulo 4: “Conceptos del plan”, se describen los principales problemas señalados por el NAC y la comunidad, separados por temas, y se presentan recomendaciones para resolverlos.

En el Capítulo 5: “Plan de mejoras”, se presenta un resumen de las medidas necesarias para poner en práctica las mejoras y programas recomendados, planteadas en el Capítulo 4.

1: INTRODUCTION

2 CONDICIONES ACTUALES

La zona de planificación del SNI de East Valley/680 Communities, que cuenta con un área de aproximadamente 518 hectáreas (1.280 acres), está ubicada al este del centro urbano de San José, bordeada el norte por Alum Rock Avenue, al sur por Ocala Avenue, al oeste por King Road y al este por South White Road. Está compuesta de 10 sectores: Arbuckle, Capitol-Goss, Cassell, Dobern, Dorsa, Lyndale, Nancy Lane, National Hispanic University, Ryan y Sierra.

A. Carácter del vecindario y tipos de utilización del suelo urbano

En general, la zona de East Valley/680 Communities consta de 10 vecindarios residenciales, cada uno de los cuales se organiza alrededor de una escuela o un parque. Entre las viviendas de la zona predominan las casas unifamiliares de una sola planta. En muchos barrios se observa la ocupación por varias familias de una sola vivienda familiar, lo que eleva la densidad de población por encima de lo que normalmente cabría esperar.

Los edificios multifamiliares se ubican fundamentalmente a lo largo de las arterias principales. Por lo general, en las áreas residenciales están ocupados todos los espacios de estacionamiento disponibles en las calles. Además, con frecuencia se estacionan varios automóviles en las vías de entrada a las viviendas, y a veces en el propio jardín. Los establecimientos comerciales se ubican básicamente a lo largo de

las arterias principales, en la periferia de los vecindarios residenciales. La mayor parte de estas instalaciones comerciales se orientan a la clientela que acude en automóviles; el comercio se sitúa a cierta distancia de la calle y el espacio intermedio se dedica al estacionamiento. Las conexiones entre los vecindarios de East Valley/680 Communities, y entre éstos y los barrios situados fuera de la zona de planificación, se ven parcialmente obstaculizadas por las barreras que presentan las grandes rutas de tráfico automovilístico, como la autopista interestatal 680, la autopista Capitol, la avenida Capitol, Story Road, King Road y White Road, la vía de transmisión de electricidad de PG&E y el arroyo Lower Silver Creek.

Los límites generales del vecindario de Arbuckle, el cual cuenta con un grupo de residentes activos, están dados por la autopista interestatal 680 al norte, King Road al oeste, la avenida South Jackson al este y Story Road al sur. Es un barrio residencial que consiste básicamente de viviendas unifamiliares de una sola planta, en buen estado, con garajes para dos automóviles frente a la calle. La mayor parte de las casas cuentan con jardines y cercas para delimitar los terrenos. Existe una urbanización más reciente en Alexis Court. Este sector consiste de casas unifamiliares adosadas, con fachadas de estuco y techos de tejas rojas. Hay edificios de apartamentos multifamiliares en Lido Way y Poco Way. Los apartamentos de Poco Way, construidos en 1997 por la Dirección de Viviendas del Condado de Santa Clara, están en muy buen estado. Sin embargo, los dos

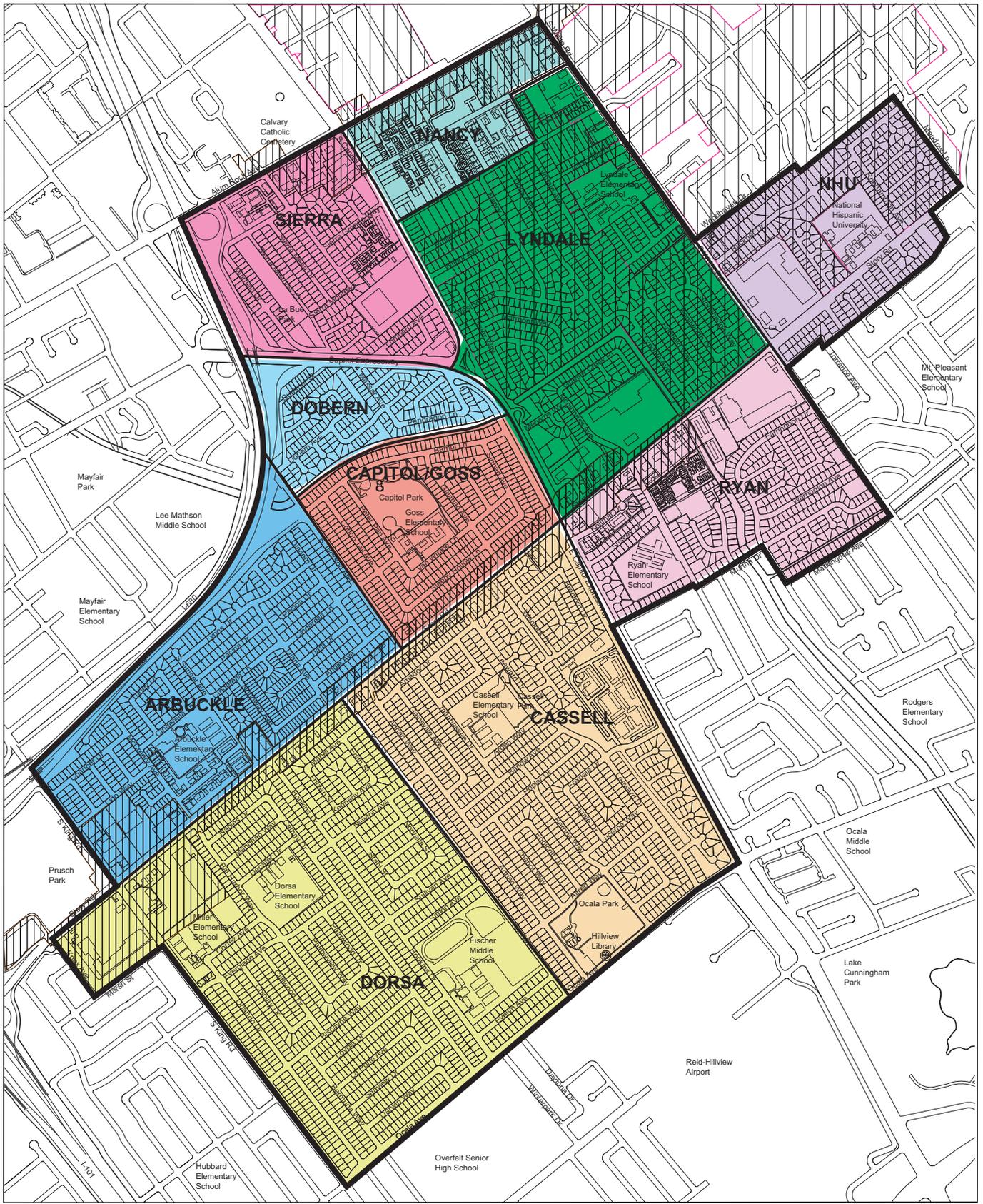
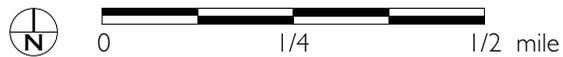


FIGURA 2



-  Distrito del negocio de la vecindad
-  Sector no incorporado
-  Límite de la vecindad

CARACTERÍSTICAS DEL VECINDARIO

LA PROPUESTA PARA MEJORAR LAS COMUNIDADES (SNI)
 EL PLAN DE MEJORAS DEL VECINDARIO DE EAST VALLEY/680 COMMUNITIES

edificios de apartamentos situados en la esquina de Poco Way y Sunset están en mal estado y con frecuencia son objeto de medidas por parte del Departamento de Aplicación de los Reglamentos, debido a las malas condiciones de vida y otros problemas. Los edificios de apartamentos de Lido Way, de diseño arquitectónico rectangular y poco atractivo, muestran señales de deterioro y mal mantenimiento.

El barrio de Capitol-Goss, que cuneta con una asociación de vecinos activa, está limitado en general por el arroyo Lower Silver Creek al norte, Capitol Expressway al este, Story Road al sur y la avenida South Jackson al oeste. Es un vecindario residencial que consiste básicamente de viviendas unifamiliares de una sola planta, con garajes para dos automóviles frente a la calle. La mayor parte de las casas cuentan con jardines cercados. En general, las casas están en buen estado.

Los límites generales del barrio de Cassell están dados por Story Road al norte, Capitol Expressway al este, la avenida Ocala al sur y la calle Karl al oeste. El vecindario está compuesto básicamente por viviendas unifamiliares de una sola planta, con garajes para dos automóviles frente a la calle. En el sector norte de Leeward Drive y en la avenida Barlow hay casas unifamiliares de dos plantas y casas dúplex. El único complejo de apartamentos del vecindario es el de Foxdale, compuesto por edificios multifamiliares de dos plantas. En general, el complejo Foxdale está en buen estado. Algunos

de los árboles que adornan las calles de este barrio son palmas de gran altura.

Los límites generales del vecindario de Dobern, que cuenta con una asociación de vecinos activa, están dados por la autopista Capitol al norte y al este, el arroyo Lower Silver Creek al sur, y la autopista interestatal 680 junto con la avenida South Jackson al oeste. El barrio de East Dobern se compone principalmente de casas dúplex y unifamiliares. Las casas dúplex están separadas de las unifamiliares y se ubican principalmente en el sector oeste del vecindario. Dichas casas dúplex están en estado regular o malo; muchas de las fachadas, en particular de los garajes, muestran signos de deterioro y falta de mantenimiento. Las casas unifamiliares, situadas en general en los sectores este y norte del vecindario, son de una sola planta con dos garajes frente a la calle. En general estas casas están en estado regular o bueno. En la calle Summer hay antiguas casas unifamiliares construidas a inicios del siglo pasado.

Los límites generales del barrio de Dorsa, que cuenta con una asociación de vecinos activa, están dados por Story Road al norte, la calle Karl al este, la avenida Ocala al sur y King Road al oeste. El vecindario está compuesto básicamente por viviendas unifamiliares de una sola planta, con garajes para dos automóviles frente a la calle. Hay un pequeño sector del barrio, enmarcado por la calle Karl, la avenida Mabel, la calle Fritzen y la avenida Kennedy, que consta de viviendas unifamiliares de dos plantas y casas dúplex. En

general, estas casas unifamiliares y dúplex están en buen estado.

El vecindario de Lyndale, que cuenta con una asociación de vecinos activa, está limitado en general por las avenidas Florence y Rose al norte, South White Road al este, Story Road al sur y la avenida Capitol al oeste. Una gran parte del vecindario de Lyndale es de carácter no incorporado. Estos sectores no incorporados, o «bolsones urbanos», son terrenos situados en la zona de servicios urbanos (USA) de la ciudad de San José, pero que permanecen bajo la jurisdicción del Condado en lo que concierne a la utilización de los suelos urbanos y su gobierno en general, aunque estén total o mayormente rodeados por tierras pertenecientes a la ciudad de San José. Normalmente las viviendas son casas unifamiliares de una sola planta, con garajes. En general, las aceras de este barrio son muy estrechas; también hay sectores con aceras discontinuas o que carecen por completo de las mismas, como en East Hills Drive y en partes de la avenida Florence. La mayoría de las casas están en muy buen estado, con jardines bien atendidos. Hay algunas casas, especialmente a lo largo de East Hills Drive, que muestran deterioro de las fachadas.

El vecindario de Nancy Lane, que cuenta con una asociación de vecinos activa, está limitado en general por la avenida Alum Rock al norte, South White Road al este, la avenida Florence al sur y la avenida Capitol al oeste. Este barrio presenta una combinación de casas unifamiliares

de una planta, con garajes para dos automóviles, y edificios multifamiliares. Todos los complejos multifamiliares están situados en las avenidas Florence y Rose o en el sector norte de Nancy Lane. Muchos de ellos, como Colonnade Square y Milagro, están bien diseñados y presentan características arquitectónicas que contribuyen al paisaje urbano.

Los límites generales del barrio de la National Hispanic University (NHU), que actualmente trabaja en la formación de su asociación de vecinos, están dados por Woodhaven Drive al norte, Meadow Lane al este, la avenida Arthur al sur y South White Road al oeste. La mayor parte de este vecindario es de carácter no incorporado, con la excepción de los inmuebles situados al sur de Story Road. Existe una gran zona comercial en la esquina de South White Road y Story Road. La National Hispanic University también está ubicada en este vecindario. La mayor parte de las viviendas del barrio son casas unifamiliares de una sola planta, con garajes para dos automóviles frente a la calle. En general, las casas están en buen estado.

Los límites generales del barrio de Ryan, que actualmente trabaja en la formación de su asociación de vecinos, están dados por Story Road al norte, South White Road al este, Murtha Drive al sur y Capitol Expressway al oeste. El arroyo Lower Silver Creek atraviesa el vecindario y lo divide en dos sectores. El barrio está compuesto básicamente por viviendas unifamiliares de una sola planta, con garajes para dos automóviles

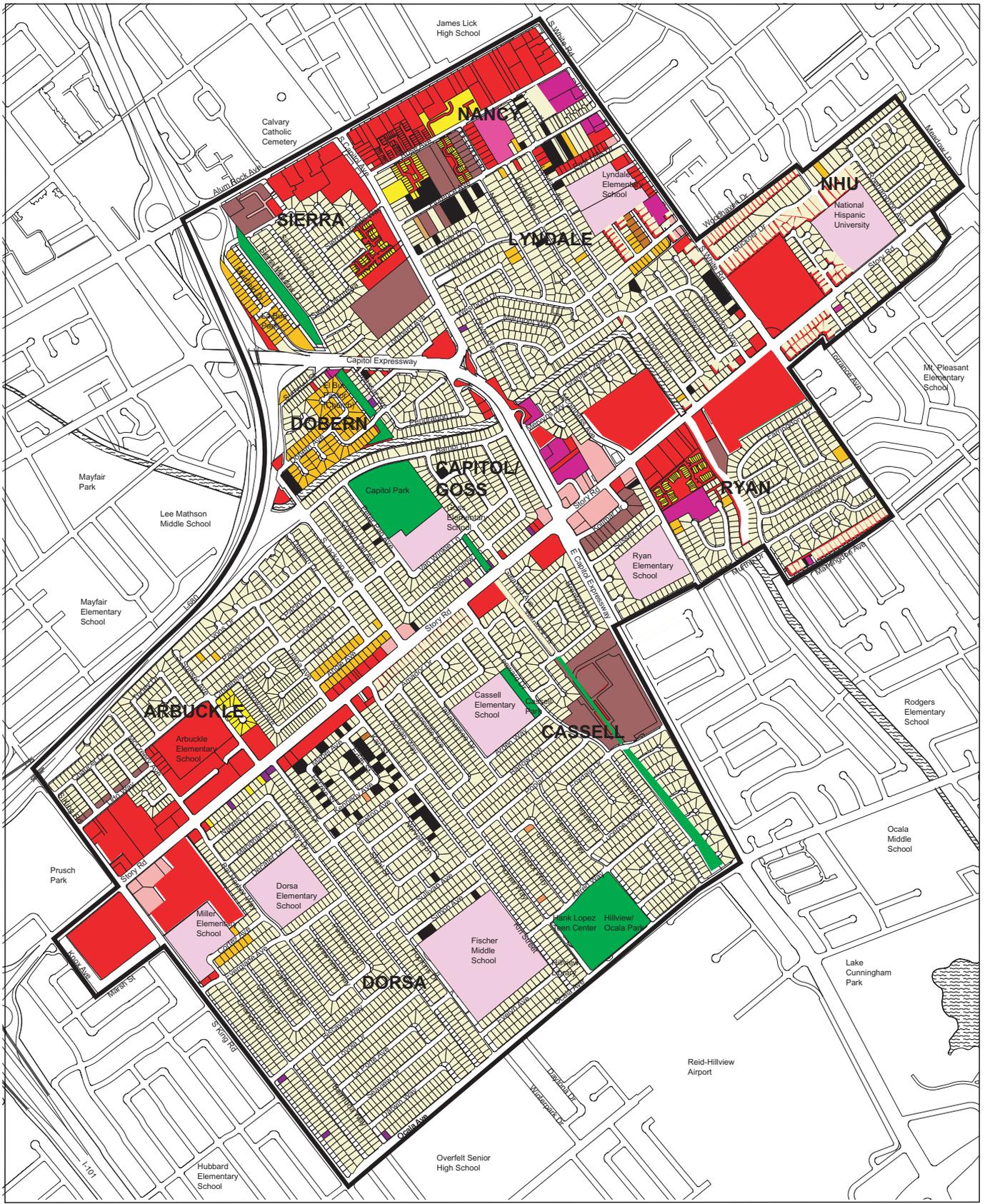


FIGURA 3

- | | | |
|--|---|-------------------------------------|
| Ventas al detal | Vivienda unifamiliar (independiente) | Instalación pública o cuasi pública |
| Comercios automotrices | Vivienda unifamiliar (parte de complejo) | Parque pública o espacio abierto |
| Uso mixto de ventas al detal y oficinas | Vivienda dúplex | Escuela pública o privada |
| Uso mixto de ventas al detal y residencial | Vivienda multifamiliar (más de 5 familias) | Otro |
| Oficina | Vivienda unifamiliar con una unidad indepdiente | |

USO ACTUAL DEL SUELO

**LA PROPUESTA PARA
MEJORAR LAS COMUNIDADES (SNI)**
EL PLAN DE MEJORAS DEL VECINDARIO
DE EAST VALLEY/680 COMMUNITIES

frente a la calle. En general, las casas están en buen estado. El barrio también incluye varios complejos multifamiliares ubicados en Kollmar Drive y la avenida McGuinness. Las fachadas de los edificios de apartamentos de dos plantas situados en Kollmar Drive muestran signos de deterioro. El diseño arquitectónico de dichos edificios es rectangular y con forma de cajón, sin ninguna ornamentación. El diseño y la orientación de los edificios no contribuyen positivamente al paisaje urbano.

Los límites generales del vecindario de Sierra, que recientemente formó una asociación de vecinos activa, están dados por la autopista interestatal 680 al oeste, la avenida Alum Rock al norte, la avenida Capitol al este y la autopista Capitol al sur. La mayor parte de los sectores residenciales constan de viviendas unifamiliares de una sola planta con garajes para dos automóviles y jardines cercados. En general, las casas están en buen estado. Hay complejos multifamiliares a lo largo de Murfield Drive. En estos momentos se está construyendo un nuevo complejo de viviendas en la avenida South Capitol, que constará de apartamentos económicos y viviendas para ancianos, así como una instalación de «estacionar y seguir viaje» con vistas a la ampliación del tren ligero.

En East Valley/680 Communities hay siete escuelas primarias que llevan los nombres de Arbuckle, Cassell, Dorsa, Goss, Lyndale, Miller (en el barrio de Dorsa) y Ryan; una escuela intermedia, la Clyde Fischer Middle School; y

una universidad, la National Hispanic University. Además, las escuelas superiores Overfelt Senior High School en la avenida Ocala, la escuela James Lick High School en Capitol, justo al norte de la avenida Alum Rock, y la escuela Lee Mathson Middle High School, en Kammerer, están situadas justamente fuera de los límites de la zona estudiada.

En la zona hay cinco parques públicos, una biblioteca pública y el centro comunitario Hank Lopez para Adolescentes y Ancianos, que se describirán con mayor detalle en la sección de «Parques, recreación y otras instalaciones comunitarias». Recientemente se inauguró en el distrito comercial el centro Foothill de vigilancia policial de la comunidad, en la esquina sudoeste de King Road y Story Road.

Casi todas las instalaciones comerciales ubicadas en la zona estudiada o en sus inmediaciones se sitúan a lo largo de las principales arterias, entre ellas Story Road, King Road, South White Road, la avenida Alum Rock, la avenida South Jackson, la avenida Capitol y la autopista Capitol. La Agencia de Reurbanización de San José ha designado como distritos comerciales del vecindario a varios sectores de la avenida Alum Rock y a todo el sector de Story Road que está en la zona estudiada. Hay un grupo activo de comerciantes que participa en la Asociación de Comerciantes de Story Road, la cual se reúne regularmente para coordinar mejoras y tratar temas referentes a las operaciones comerciales a lo largo del corredor de Story Road. Los

miembros de dicha Asociación participaron activamente en la elaboración de este plan.

En la zona estudiada existen varios núcleos principales de establecimientos comerciales. Entre ellos hay tres centros de compras situados en la esquina de King Road y Story Road. El supermercado Mi Pueblo y el centro Tropicana, ambos ubicados en esta intersección, se consideran importantes centros de compra de ámbito regional. También está la esquina sudeste de King Road y Story Road, conocida como “Homebase”, en cuya reurbanización se incluirá un centro comercial. Otros sitios de concentración comercial están situados en la intersección de la autopista Capitol y Story Road, y en la esquina de Alum Rock y la avenida Capitol. Todas las zonas adyacentes a la intersección de King Road y Story Road, con excepción de la esquina noroeste, donde está ubicado el Parque Emma Prusch, son objeto de interés en estos momentos por parte de la Agencia de Reurbanización de la ciudad.

B. Designaciones del plan general y distritos de zonificación

El Ayuntamiento de San José cuenta con dos instrumentos relativos al uso de suelos urbanos, que rigen el tipo y el carácter de la urbanización dentro de su jurisdicción. Estos instrumentos son el Plan General de la Ciudad y los Reglamentos de Zonificación. En el Plan General se asigna el uso del suelo para cada parcela de terreno. Dichas

designaciones estipulan el tipo y la intensidad de las nuevas urbanizaciones o reurbanizaciones que se podrán autorizar en cada lugar. Más específicamente, los Reglamentos de Zonificación estipulan las normas de urbanización de los inmuebles, como la distancia entre la calle y las fachadas de los edificios, el volumen de los mismos y los requisitos de estacionamiento en los inmuebles; también se definen con mayor detalle los tipos de utilización autorizados en cada terreno. Debe señalarse que las designaciones de uso del suelo del Plan General no siempre coinciden con las zonificaciones actuales. En aquellos casos en que no coinciden la designación de utilización del suelo del Plan General y la categoría de zonificación de determinada parcela, prevalecerá la designación del uso del suelo del Plan General, que determinará la utilización y la intensidad permitidas en cada nueva urbanización o reurbanización.

En la zona de East Valley/680 Communities, el Plan General y las zonificaciones son en general parecidos entre sí y reflejan los actuales tipos de urbanización. Por ejemplo, aquellos sectores de la zona del plan que incluyen casas unifamiliares están zonificados para viviendas unifamiliares y se designan en el Plan General como zonas residenciales de baja y media densidad, lo que permite hasta ocho unidades de vivienda por cada 0,40 hectáreas (1 acre) y equivale a la densidad típica de las viviendas unifamiliares en la ciudad de San José. En general, aquellos sectores de la zona del plan en que existen edificaciones

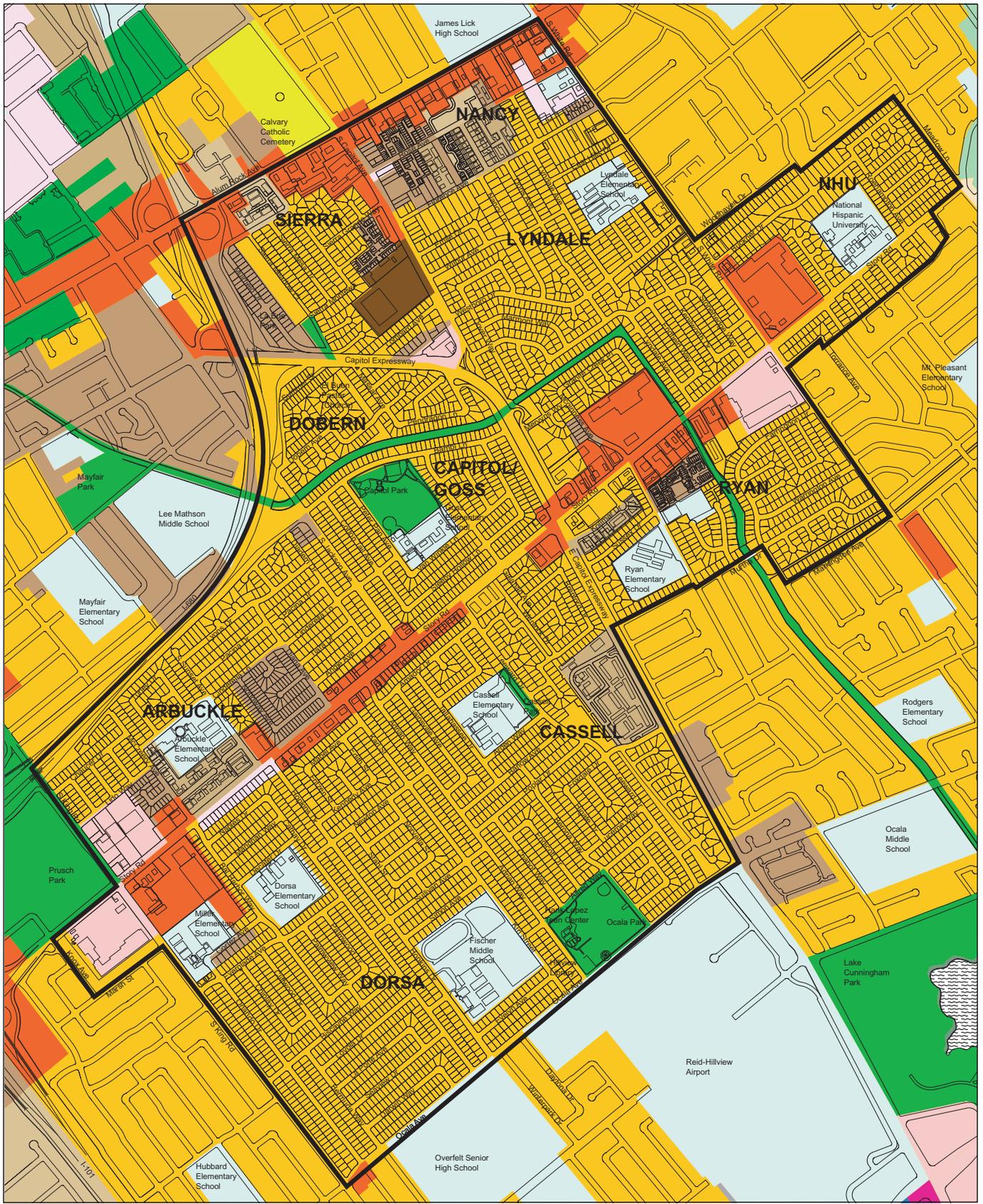
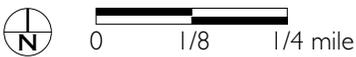


FIGURA 4

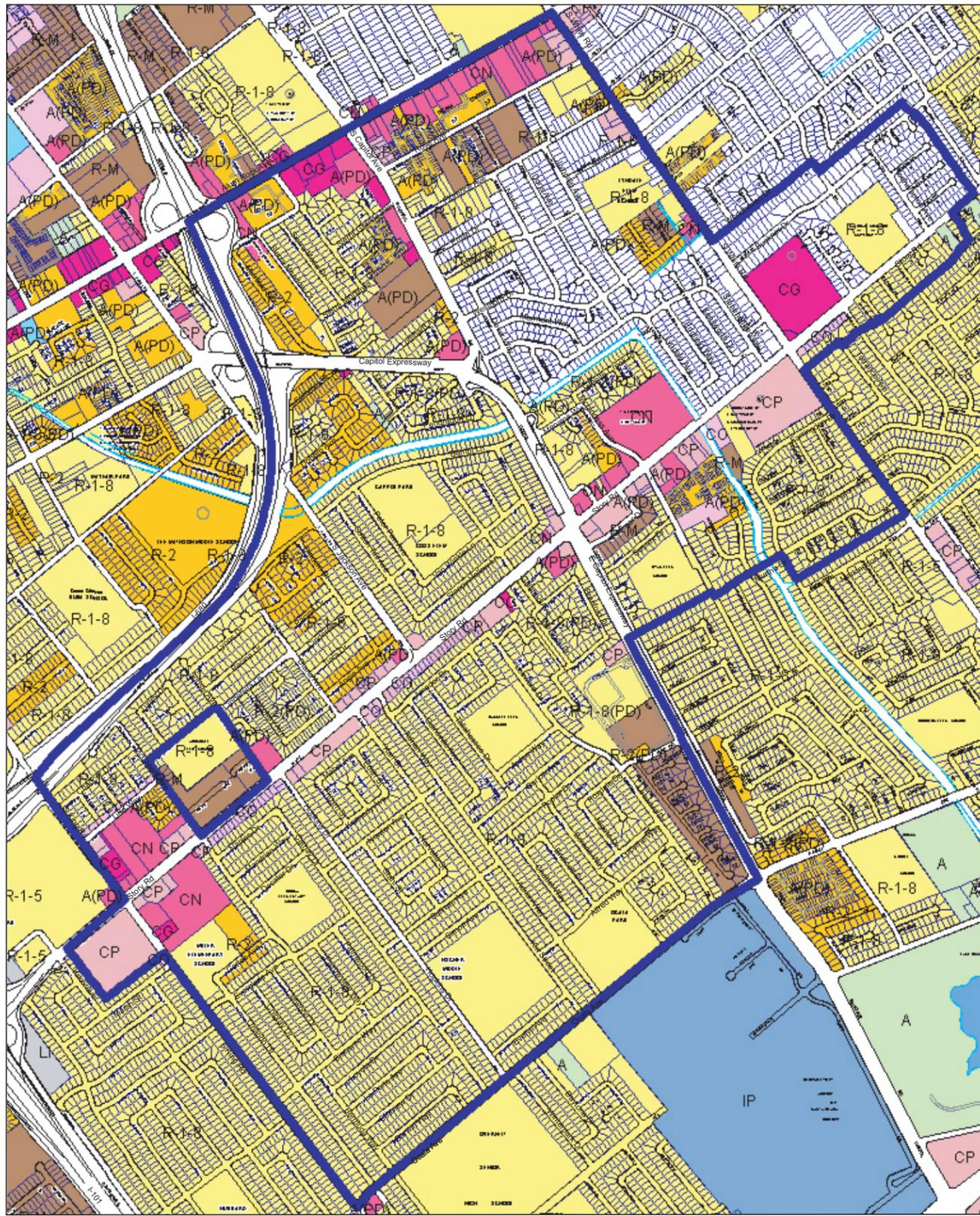


- | | | |
|-------------------------------------|--|----------------------------------|
| Pública o cuasi pública | Residencial de demsodad media (8-16 DU/AC) | Espacio abierto privado |
| Oficina | Residencial de demsodad media a alta (12-25 DU/AC) | Parque pública y espacio abierto |
| Comercial del vecindario/ Comunidad | Corredor vial en zona residencial (25-55 DU/AC) | |
| Comercial general | | |

DESIGNACIONES DE PLAN GENERAL

LA PROPUESTA PARA MEJORAR LAS COMUNIDADES (SNI)
 EL PLAN DE MEJORAS DEL VECINDARIO DE EAST VALLEY/680 COMMUNITIES

Valley/680 Communities



Zoning Districts

- Open Space
- Agricultural
- 3 } Single-Family Residential
- 5 }
- 2 }
- 1 }
- Two-Family Residential
- Multi-Family Residential
- RR..... Rural Residential
- H..... Mobilehome Residential
- Commercial Office
- Commercial Pedestrian
- Commercial Neighborhood
- Commercial General
- Industrial Park
- Light Industrial
- Heavy Industrial
- Planned Development
(overlay district that is combined with one of the conventional zoning districts listed above, that allows any specifically approved use or uses)

Zoning Labels (Sample)

-)..... Zoning District
-)..... Zone Change File Number
(e.g., PD C93-08-050)
- DU/A..... Approved Residential Density
(dwelling units per acre)

Map Legend

- Zone District Boundary
- Historic District Boundary
(work requires Planning permit)
- Historic City Landmark
(work requires Planning permit)



Scale: 1" = 1,300'
 Prepared by the Department of Planning,
 Building & Code Enforcement
 Planning Services Division
 April 19, 2001



- Para oficinas y comercial
- Residencial - Viviendas unifamiliares
- Parque industrial
- Zonificación residencial R-1 del Condado
- Comercial y para peatones
- Residencial - Viviendas bifamiliares
- Zona industrial liviana
- Comercial del vecindario
- Residencial - Viviendas multifamiliares
- Agricultura/Espacio abierto
- Comercial general

FIGURA 5

DESIGNACIONES DE ZONIFICACIÓN

LA PROPUESTA PARA MEJORAR LAS COMUNIDADES (SNI)
 EL PLAN DE MEJORAS DEL VECINDARIO DE EAST VALLEY/680 COMMUNITIES

multifamiliares están zonificados para viviendas multifamiliares y se designan como zonas residenciales en el Plan General, con un intervalo de densidades que refleja la densidad actual de cada terreno.

C. Relaciones entre el Ayuntamiento y el Condado

Como ya se ha mencionado anteriormente, la mayor parte de los barrios de Lyndale y de la National Hispanic University constan de sectores no incorporados. Estos sectores no incorporados, o “bolsones urbanos”, son terrenos situados en la zona de servicios urbanos (USA) de la ciudad de San José, pero que permanecen bajo la jurisdicción del Condado en lo que concierne a la utilización de los suelos urbanos y su gobierno en general, aunque estén total o mayormente rodeados por tierras pertenecientes a la ciudad de San José. Desde inicios del decenio de 1970, el Condado de Santa Clara ha seguido la política de que la urbanización residencial debe producirse en las ciudades, y de que las propias ciudades deben tener la responsabilidad de planificar y brindar servicios al proceso de urbanización en sus respectivos territorios.

En el Plan General del Condado, elaborado en 1994, se reitera que los bolsones urbanos no incorporados deberán integrarse finalmente a las ciudades en que estén enclavados. Entre las razones comúnmente expuestas para apoyar este punto de vista están las siguientes: que la anexión

ayudará a garantizar que dichos sectores se integren armónicamente con la ciudad, que los servicios a esos sectores se prestarán con mayor eficacia, y que los vecinos podrán participar en la elección de los representantes del Ayuntamiento, cuyas decisiones son las que más incidirán sobre sus comunidades.

Los propios vecinos de dichos bolsones urbanos no incorporados tomarán una decisión respecto a la cuestión de integrarse o no a la ciudad de San José con independencia del proceso de la Propuesta para Mejorar las Comunidades.

En general, la Comisión de Formación de la Agencia Local (LAFCO) deberá aprobar la anexión de territorios a las ciudades del estado de California. No obstante, la legislatura del estado de California ha aprobado disposiciones especiales, válidas en el Condado de Santa Clara, que permiten las anexiones realizadas por las ciudades. Esto permite que las propias ciudades, en lugar de la LAFCO, celebren audiencias públicas y aprueben la anexión de sectores no incorporados que estén ubicados dentro de su zona de servicios urbanos (USA), siempre y cuando concurren ciertas circunstancias. El Condado dispone de un Programa de Bolsones Urbanos, destinado a informar a los vecinos y propietarios de inmuebles sobre el proceso de anexión y las posibles consecuencias de la misma.

D. El Plan de Revitalización del Vecindario de East Dobern/Capitol-Goss

East Dobern y Capitol-Goss son los más recientes vecindarios nombrados por el Ayuntamiento para el desarrollo de un plan de revitalización del vecindario. El desarrollo de planes de revitalización del vecindario de vecindarios específicos fue parte de la Estrategia general de Revitalización de Vecindarios (NRS) del Ayuntamiento; una iniciativa iniciada en la primavera de 1997 a objeto de coordinar y proporcionar servicios a los vecindarios que necesitaban ayuda especial o adicional para mejorar sus condiciones de vida. El objeto del Plan de Revitalización de Vecindarios es identificar los problemas desmejoran la calidad de vida en un vecindario dado, para luego diseñar un proceso de largo plazo y amplio alcance de revitalización, adaptado a las necesidades específicas del vecindario.

Aunque los vecindarios de East Dobern y Capitol-Goss están ubicados dentro del área de la SNI de East Valley/680 Communities, se tomó la decisión de proceder con el Plan de Revitalización del Vecindario de East Dobern/Capitol-Goss, pero de manera abreviada. Este plan abreviado (ver el Apéndice H) se concentra primero en identificar los activos del vecindario, así como sus problemas y necesidades, y, en segundo lugar, en el gasto de \$600.000 en fondos de uso discrecional reservados para la comunidad de East Dobern/Capitol-Goss por el Ayuntamiento,

como parte del anterior programa del Plan de Revitalización de Vecindarios. Dichos fondos de uso discrecional están destinados a financiar mejoras únicas identificadas por la comunidad. Los problemas y las necesidades que fueron identificadas como parte de este plan abreviado, pero que no se resuelven específicamente por el mismo, se abordan en la Propuesta para Mejorar Las Comunidades de East Valley/680 Communities (este documento).

E. Características del transporte

La zona del SNI de East Valley/680 Communities está rodeada y contiene grandes arterias: una carretera sin peaje y una autopista de alta velocidad. En general, el área está bordeada al norte, sur, este y oeste por Alum Rock Avenue, Ocala Avenue, South White Road y King Road, respectivamente. Story Road atraviesa de este a oeste el centro de la zona, mientras que Capitol Avenue y Capitol Expressway la cruzan en dirección norte-sur. La zona cuenta con buenos accesos a dos carreteras sin peaje: la autopista interestatal 680 marca el límite noroeste de la zona, y se gana acceso a las autopistas interestatales 101 y 280 desde Story Road y King Road, respectivamente.

Hay distintas rutas de autobuses de la Dirección de Transporte del Valle (VTA) que prestan servicios en la zona de East Valley/680 Communities. La ruta 503 de autobuses expresos circula por Capitol Avenue, desde Eastridge hasta

Palo Alto. Hay dos rutas de autobuses con “paradas limitadas” que circulan por Capitol: la ruta limitada 321, que cubre el trayecto entre Eastridge y Lockheed, y la ruta 345, que circula entre Eastridge y Mountain View. Existen siete rutas fijas de autobuses que realizan paradas locales y que también circulan por East Valley/680 Communities y que incluyen:

- * Ruta 12, Eastridge - San José Civic Center, vía Flea Market
- * Ruta 22, Eastridge - Palo Alto/Menlo Park, vía el centro urbano de San José (la arteria de mayor tráfico del Condado)
- * Ruta 70, Capitol Station - Milpitas
- * Ruta 77, Milpitas - Evergreen College
- * Ruta 71, Eastridge - Milpitas
- * Ruta 25, San José - De Anza College
- * Ruta 300 (expreso local), Palo Alto - Alum Rock y White Road.

En vista que la densidad de población de East Valley/680 Communities es relativamente baja, no sería fácil añadir nuevos servicios de autobuses en la mayor parte de la zona de planificación.

El VTA está en vías de crear nuevas líneas de tranvía y de mejorar el servicio de autobuses en la ciudad de San José. La línea Capitol, actualmente en construcción, terminará justamente al sur de Alum Rock, en la esquina

de South Capitol Avenue. Esta línea ofrecerá a los residentes de la zona una conexión directa por tranvía con numerosos puestos de trabajo en el norte de San José, Santa Clara, Sunnyvale y Mountain View. Se espera que esta línea esté en funcionamiento a inicios del 2004.

Como parte de su plan de mejora del transporte público en el centro urbano y en East Valley, el VTA está programando la construcción de una línea del tranvía a lo largo de la Capitol Expressway, desde la línea del tranvía de Capitol (actualmente en construcción) hasta la línea del tranvía de Guadalupe (ya existente), como se muestra en la Figura 6. La vía propuesta para el

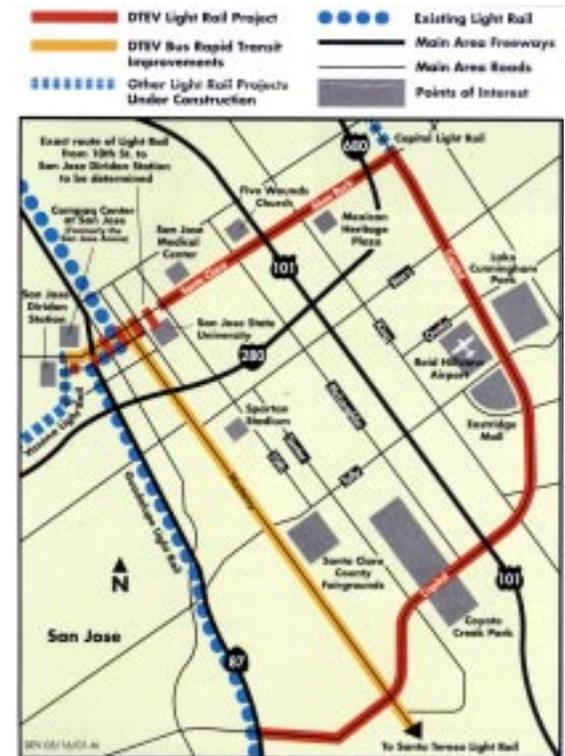


Figura 6. Proyecto del tren ligero y autobuses rápidos

tranvía se extiende desde el centro urbano de San José, por Santa Clara y Alum Rock Avenue, hasta la línea del tranvía en Capitol (en la estación de Alum Rock). Las ampliaciones propuestas para el tranvía también se extenderán más al sur a lo largo de Capitol Expressway hasta Eastridge Mall, y continuarán por Capitol Expressway para cruzar Monterey Highway hasta conectarse con la actual línea del tranvía de Guadalupe (Ruta 87). Como parte de este proyecto, los autobuses expresos circularán por Monterey Highway, desde el centro urbano hasta la estación de Santa Teresa de la línea del tranvía de Guadalupe.

En estos momentos el proyecto está en fase de diseño de ingeniería, que concluirá en la primavera del 2002. En esta fase se están explorando distintas alternativas de funcionamiento del tranvía y de ampliación de los autobuses públicos. Esto implica la toma de decisiones sobre la ubicación y el diseño de las estaciones del tranvía y de los autobuses expresos en la Monterey Highway, la frecuencia de los tranvía y autobuses y la opción de permitir o no la construcción de instalaciones de “park and ride” junto a las estaciones. También se estudiarán modificaciones específicas a las calles actuales y vías de tráfico, el estacionamiento en las calles, las aceras y las sendas para bicicletas. El VTA está trabajando con su equipo de diseño para introducir “mejoras del diseño para beneficio de la comunidad”. Dichas mejoras podrían incluir características especiales en las principales estaciones (como por ejemplo, la incorporación de elementos artísticos en las estaciones, aceras

adicionales, cruces de calles en puntos importantes, zonas verdes e iluminación adicional). Los residentes de East Valley/680 Communities tendrán la oportunidad de colaborar con VTA y participar en las decisiones sobre las estaciones y el diseño urbano, en la medida en que avance el proceso de planificación del tranvía y las líneas de autobuses expresos. Las líneas entre el centro urbano y East Valley estarán en funcionamiento desde el 2008. Uno de los principales deseos expresados por los residentes de la comunidad es que se construyan pasos elevados para peatones que permitan atravesar Capitol Expressway en distintos puntos. Además, se espera que como parte del proyecto del tranvía también se construyan barreras contra el ruido junto a la Capitol Expressway.

Seguridad del tráfico y de los peatones

La seguridad del tráfico y de los peatones es un problema importante para los residentes de East Valley/680 Communities. Muchos integrantes de la comunidad han expuesto que por las calles residenciales de esta zona pasa un gran volumen de tráfico ajeno a la comunidad, debido a que los conductores tratan de saltarse los divisorios centrales para el control del tráfico o los sectores más congestionados de las autopistas. El efecto combinado de la alta velocidad y el menosprecio de los conductores hacia las señales de Pare dificulta que los peatones, en especial los niños, puedan desplazarse por la zona en condiciones de seguridad. El NAC y la comunidad plantearon

la necesidad de nuevas medidas de control del tráfico para elevar la seguridad de los peatones.

Estacionamiento

Los residentes informan que hay escasez de espacio para estacionar en las calles, especialmente en los sectores Dorsa, Capitol-Goss, Arbuckle, Sierra, Lyndale y Nancy Lane. Parece que este problema se debe en parte a los vehículos abandonados que ocupan espacio de estacionamiento en las calles. Además, algunos edificios de apartamentos no disponen de suficiente espacio de estacionamiento para sus inquilinos. Es posible que el espacio de estacionamiento que ofrecen dichos edificios cumpla con las normas pertinentes del Ayuntamiento, pero no es suficiente para satisfacer las necesidades de la actual población de la zona. Además, el exceso de habitantes en las casas unifamiliares de la zona puede contribuir en gran medida al problema de la escasez de espacio de estacionamiento en las calles.

F. Características demográficas

1. Población, raza y origen étnico

En el año 2000 había aproximadamente 37.986 habitantes en East Valley/680 Communities. La composición étnica de la zona en el año 2000 era la siguiente: 25,4% de blancos, 22,7% de asiáticos, 3,2% de afroamericanos y 1,2% de indios norteamericanos. Un 43% de la población se

definía a sí misma como “de otra raza única”, y un 4,9% se definía como de “dos o más razas”. Aproximadamente un 66,9% de la población de East Valley/680 Communities es de origen hispano o latino. La población total de San José en el año 2000 era de 894.943 personas. En el año 2000 los vecinos de la ciudad mostraban la siguiente composición étnica: 47,5% de blancos, 27,3% de asiáticos, 3,5% de afroamericanos y 0,4% de indios norteamericanos. Un 16% de la población de San José se definía a sí misma como “de otra raza única”, y un 4,6% se definía como de “dos o más razas”. Poco menos de un tercio de la población total de la ciudad de San José es de origen hispano o latino.

2. Vivienda

En el año 2000, el índice de ocupación en East Valley/680 Communities era de 4,73 personas por vivienda. Esta cifra es superior a la media de 3,2 personas por vivienda en San José.

3. Edades

En el año 2000, la zona de la SNI de East Valley/680 Communities contaba con un mayor número de niños en comparación con la ciudad de San José en su conjunto. En ese año, un 33,9% de la población de East Valley/680 Communities estaba por debajo de los 18 años de edad, en comparación con el 30% en la población general de la ciudad. En East Valley/680 Communities había en 2000 una menor proporción de adultos de 65 años o más que en la ciudad de San José. Sólo un 6,6% de la población de la zona correspondía a este grupo de edades, en

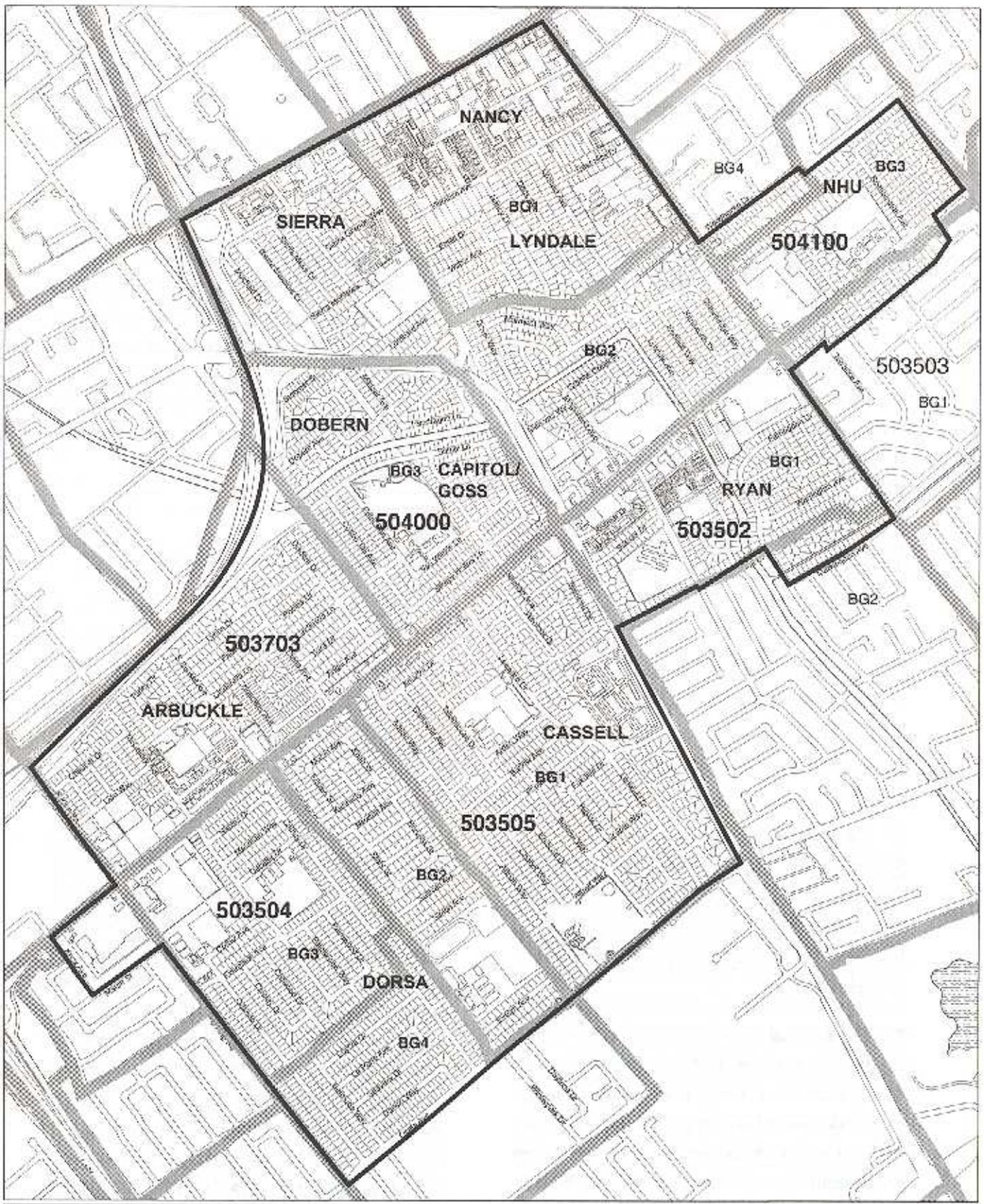


FIGURA 7



- Límite del área del estudio
- Rutas del censo
- BG1** Grupos de cuadras del censo

LÍMITES DEL CENSO

comparación con el 8% en la población total de la ciudad.

4. Ingresos

En 1990, los residentes de East Valley/680 Communities tenían \$72,411 ingresos medios por vivienda en comparación con \$73,804 por la ciudad de San José en general.

5. Alquileres

En 1990, el precio medio del alquiler en la zona del SNI de East Valley/680 Communities era de \$760. Dicha cifra es similar al precio medio de alquiler en toda la ciudad, que ascendía a \$755.

El precio medio de las viviendas de la zona del SNI de East Valley/680 Communities era de \$176.483 en 1990, mientras que el precio medio de las viviendas en la ciudad de San José era de \$257.000.

6. Ocupación de las viviendas

En general, un 63% de las viviendas de East Valley/680 Communities estaban ocupadas por sus propietarios en el año 2000. En la ciudad de San José, el índice de ocupación por los propietarios era del 62%.

7. Escolaridad

En 1990, la zona de la SNI de East Valley/680 Communities contaba con una proporción algo mayor de residentes con grados de high school (educación secundaria) que la ciudad de San José en general. Aproximadamente un 15,5% de la población de East Valley/680 Communities obtuvo el diploma de high school, en

comparación con un 12,7% de la población de la ciudad en general. Sólo un 2,8% y un 0,8% de la población de East Valley/680 Communities contaban respectivamente con títulos de bachelor (licenciado) o graduate (profesional) en 1990. En la ciudad en general, un 11,9% de la población obtuvo el título de bachelor y un 4,9% el título de graduate.

G. Estado de la infraestructura

En esta sección se describe el estado de la infraestructura pública en la zona estudiada, incluidas las calles, aceras, bordillos y alcantarillas, los árboles y la iluminación de las calles.

El estado de los bordillos, alcantarillas y aceras de East Valley/680 Communities es heterogéneo. En algunos sectores, las raíces de los árboles han roto las aceras y bordillos. Muchas de las aceras de la zona de la SNI de East Valley/680 Communities carecen de rampas de subida y bajada para personas minusválidas. Esto dificulta el acceso a las aceras por parte de los vecinos de avanzada edad o minusválidos, y de las personas que lleven coches de bebés. Tanto el Ayuntamiento como el Condado exigen que los propietarios de inmuebles se responsabilicen de las aceras, los espacios de estacionamiento, los bordillos y las alcantarillas adyacentes a sus inmuebles. El Ayuntamiento de San José cuenta con un programa de subsidios para reembolsar el costo de las reparaciones de las aceras a los propietarios de inmuebles con derecho al mismo.

Si bien el Condado no cuenta con un programa oficial de reembolso, sí ha solicitado en el pasado, y se le han concedido, subvenciones estatales y federales para este tipo de obras en otras zonas.

Muchos de los sectores residenciales cuentan con árboles junto a las calles. Hay muchos puntos en que los árboles deben sustituirse o han provocado daños a las aceras. Los árboles que adornan las calles se plantan en el espacio verde de las aceras, y por tanto también se considera que están bajo la responsabilidad del propietario del inmueble adyacente. El Ayuntamiento y el Condado se ocupan de retirar los árboles muertos si plantean un riesgo a la salud o la seguridad.

En general, el estado de las calles de East Valley/680 Communities es adecuado. Sin embargo, los vecinos han informado de que hay algunos sectores en que se debe reparar el pavimento de la calle, como en la avenida Cotton Tail y en Sleepy Hollow Lane, en el vecindario de Capitol-Goss, y en la avenida Florence, Marmont Way y Endfield Way del barrio de Lyndale.

Gran parte de la zona de East Valley/680 Communities cuenta con postes de iluminación del tipo «cabeza de cobra». Los vecinos de casi todos los diez vecindarios residenciales de East Valley/680 Communities han expuesto que deben repararse o sustituirse los postes de iluminación. Se preferiría un sistema de iluminación más compatible con los peatones, en lugar de los postes de cabeza de cobra, para mejorar el aspecto del diseño urbano.

Algunos integrantes de la comunidad expresaron inquietudes con respecto a las inundaciones del arroyo Lower Silver Creek, y también sobre el sistema de drenaje de aguas pluviales. La causa de las inundaciones podría radicar en la escasa capacidad del sistema de drenaje de la ciudad, la escasa capacidad del canal del arroyo Lower Silver Creek, o una combinación de ambos factores. Con vistas a este plan se realizó un análisis de la capacidad del sistema de drenaje de aguas pluviales de la ciudad. En dicho estudio no se observaron deficiencias con respecto a la capacidad de desagüe para la cual se diseñó. La escasa capacidad del arroyo puede deberse a las dimensiones del canal o a la presencia de obstrucciones significativas (por ejemplo, basuras) en el arroyo.

En estos momentos, el arroyo Lower Silver Creek no cuenta con la capacidad necesaria para soportar el tipo de tormentas que ocurren una vez cada 100 años. El Distrito Hidrológico del Valle de Santa Clara (SCVWD) está en vías de planificar obras de reconstrucción en el arroyo Lower Silver Creek para aumentar su capacidad, de modo que pueda canalizar las aguas pluviales del tipo de tormentas que se produce una vez cada 100 años. Una vez concluido este proyecto, se espera que la comunidad no sufrirá problemas de inundaciones originados en el arroyo, siempre y cuando éste se mantenga libre de basuras y otras obstrucciones. En las Figuras 8 y 9 de la siguiente página se presentan la ubicación y el corte transversal de las obras de mejora programadas por el SCVWD en el sector del arroyo Lower Silver Creek que atraviesa la zona estudiada.

2: CONDICIONES ACTUALES

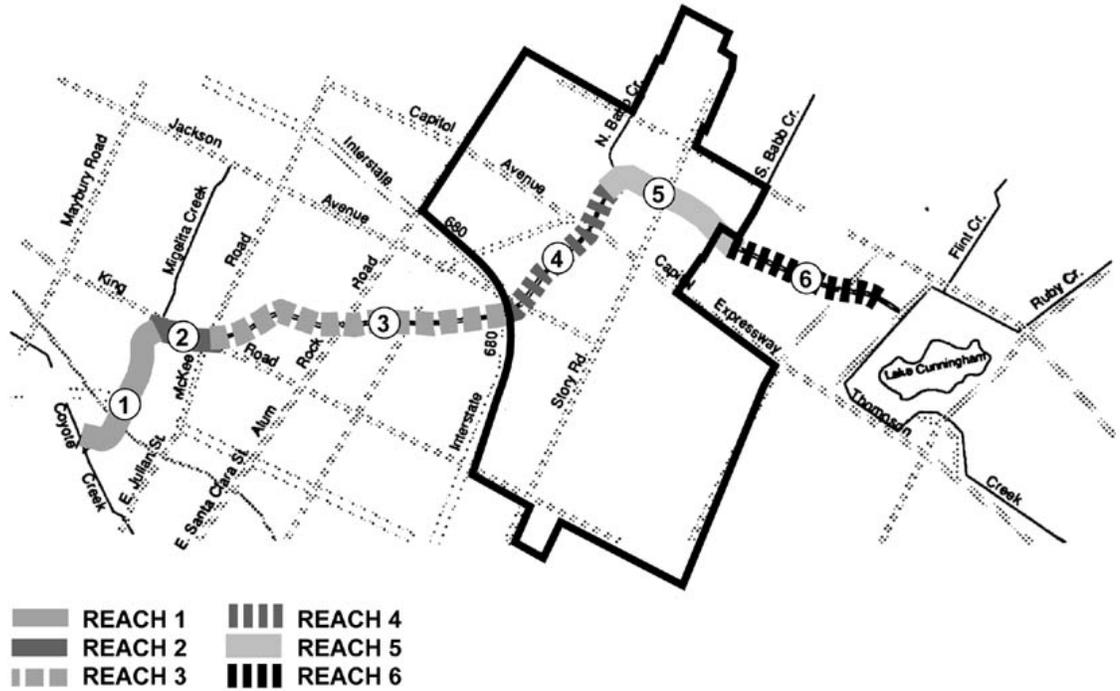


Figura 8. Propuesta de mejoras del Distrito Hidrológico del Valle de Santa Clara para el arroyo Lower Silver Creek

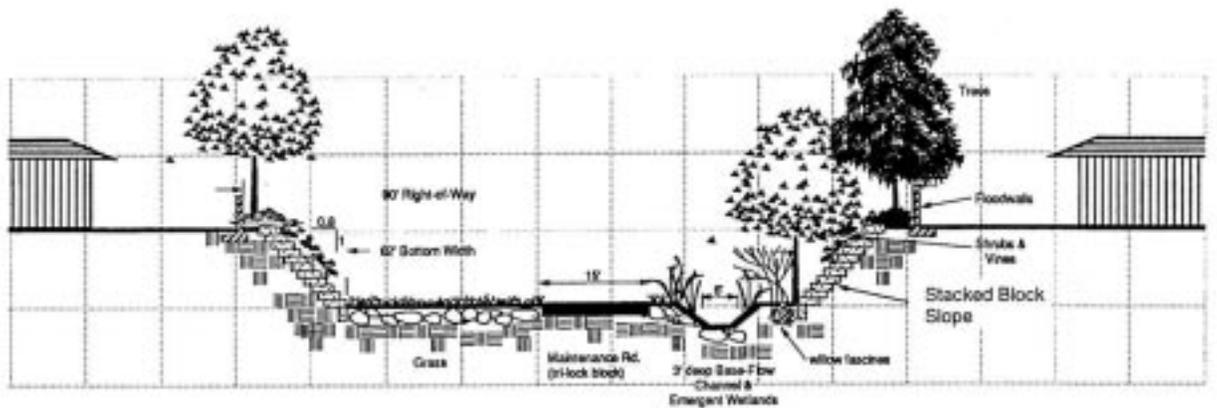


Figura 9. Corte transversal del proyecto de mejoras en el Sector 5 del arroyo Lower Silver Creek

H. Aspecto de la comunidad/Señales de abandono

Muchos propietarios e inquilinos de East Valley/680 Communities se enorgullecen de su comunidad y se esfuerzan para mantener el buen aspecto de sus inmuebles y de la zona en general. No obstante, hay casos individuales de mal mantenimiento de los inmuebles que deterioran la calidad del vecindario en general. El exceso de basura, los basureros ilegales, el graffiti y los vehículos abandonados son una imagen común en toda la zona de East Valley/680 Communities y degradan el aspecto general de esta comunidad.

1. Basura

La basura y los basureros ilícitos son un problema constante en East Valley/680 Communities, especialmente en aquellos sectores que no están muy a la vista, como las orillas del arroyo Lower Silver Creek, las inmediaciones del puente de peatones de Sunset Avenue, la autopista interestatal 680, las principales arterias y la vía de transmisión de electricidad. Con frecuencia se abandonan trastos de grandes dimensiones, como muebles y artículos electrodomésticos, en dichos puntos y en terrenos vacíos. La presencia de basura en general es un problema frecuente en la zona.

2. Barrido de las calles

Otro problema que inquieta a la comunidad es la poca eficacia del actual programa del Ayuntamiento para el barrido de las calles. Las calles residenciales de la zona de la SNI de East Val-

ley/680 Communities se barren una vez al mes, con excepción del sector no incorporado de los barrios de Lyndale y de la National Hispanic University. No existe un programa periódico de barrido de las calles en el sector no incorporado que administra el Condado. La Sección de Mantenimiento Vial del Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado barre las calles una vez al año, en el otoño, si se determina necesario para el mantenimiento de los sistemas de drenaje.

A los vecinos de la zona se les solicita que retiren voluntariamente los automóviles de las calles cuando esté programado el barrido. El Departamento de Transporte (DOT) del Ayuntamiento envía por correo a todos los propietarios de inmuebles un calendario anual del programa de barrido de las calles, pero no se colocan carteles para recordarle a los vecinos que retiren los automóviles y no se imponen multas por estacionar en las calles en el horario de limpieza. El alto número de vehículos estacionados en las calles en el horario de limpieza impide que el barrido sea eficaz, al bloquear el acceso a las alcantarillas donde se acumulan basuras y materiales orgánicos.

3. Graffiti

Hay abundancia de graffiti en toda la zona de East Valley/680 Communities, especialmente en las cercas y en los establecimientos comerciales, sobre todo en aquellos puntos que no están muy a la vista. Con frecuencia, los graffiti se asocian con la actividad de las pandillas en esta

comunidad. El Ayuntamiento y el Condado cuentan con programas contra los graffiti que se describen en mayor detalle en el Capítulo 4, a objeto de eliminar dicho graffiti.

4. Vehículos abandonados

En todos los sectores de East Valley/680 Communities, los residentes han expresado quejas sobre los vehículos abandonados o fuera de servicio que se estacionan en las calles, en los jardines o en los terrenos de estacionamiento de los centros comerciales cuando éstos cierran. Este fenómeno afecta negativamente el aspecto general de la zona y contribuye a empeorar los problemas de estacionamiento en las calles. También se señaló que en los terrenos de estacionamiento de Meryvn' y de Mi Pueblo se realizan trabajos de reparación de vehículos en la vía pública. Las reparaciones de vehículos particulares y las labores ilícitas de reparación de automóviles en las calles o en los terrenos residenciales deterioran el carácter residencial de

la comunidad y con frecuencia violan los reglamentos del Ayuntamiento.

5. Fachadas de inmuebles comerciales

Pudiera mejorarse en buena medida el aspecto de un gran número de fachadas de establecimientos comerciales en la zona de East Valley/680 Communities. El embellecimiento de las fachadas comerciales puede contribuir a crear un aire de unidad a lo largo de la calle y a mejorar la calidad estética general de la misma. También puede contribuir a que el comercio sea más atractivo para los vecinos y visitantes, lo que beneficiaría al comercio.

En los últimos años, la Agencia de Reurbanización del Ayuntamiento ha ayudado a los comerciantes de Story Road a embellecer las fachadas. Algunos ejemplos destacados son los establecimientos de Rosy's Fish City, El Pollo Rico, La Ostioneria, Shakey's Restaurant y King's Burger House.



King's Burger House



Restaurante Chopstix

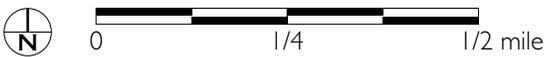
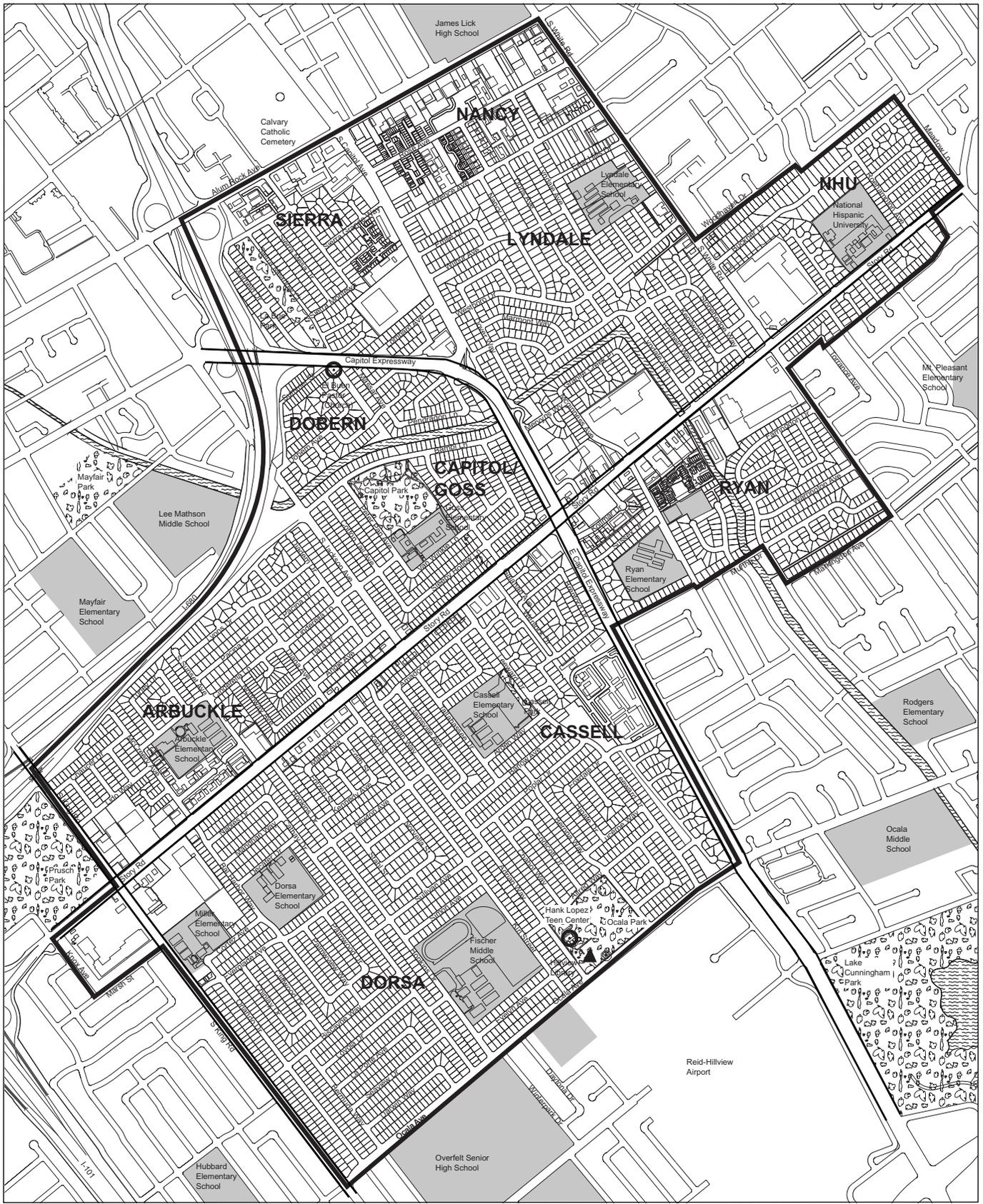


FIGURA 10

— Límite del área del estudio

■ Escuelas

⊞ Parques

○ Centros comunidades/ iglesias

▲ Bibliotecas

PARQUES E INSTALACIONES COMUNITARIAS

LA PROPUESTA PARA MEJORAR LAS COMUNIDADES (SNI)

EL PLAN DE MEJORAS DEL VECINDARIO DE EAST VALLEY/680 COMMUNITIES

I. Parques, recreación y otras instalaciones comunitarias

En East Valley/680 Communities hay diversos parques e instalaciones recreativas y comunitarias, que aparecen en la Figura 10.

Hay cinco parques vecinales en la zona: Cassell, Capitol, Ocala/Hillview, Lo Bue y Our Park. También hay una amplia gama de instalaciones recreativas al aire libre en varios parques vecinales, entre ellas: terrenos de baloncesto, balonmano, tenis, fútbol y voleibol, canchas para ejercicios, varias pistas de atletismo y espacios para picnic. En el parque Cassell hay dos zonas para picnic, dos espacios para parrilladas y un terreno de juego. En el parque Capitol hay 18 zonas para picnic, siete zonas para parrilladas, dos terrenos de juego, una cancha de baloncesto, dos canchas de tenis, un campo de béisbol, un campo de fútbol y servicios sanitarios públicos. En Ocala/Hillview Park hay nueve zonas para picnic, cuatro zonas para parrilladas, un terreno de juego, una cancha de baloncesto, un campo de béisbol y servicios sanitarios públicos. Our Park, que es el más pequeño de los parques vecinales, sólo cuenta con un terreno cubierto de césped. El parque Lo Bue, en el barrio de Sierra, cuenta con una zona de picnic, una zona de parrilladas, dos terrenos de juego, media cancha de baloncesto y un espacio para practicar *jogging*.

Justamente al noroeste de la zona de East Valley/680 Communities hay otro complejo de parques y deportes del Ayuntamiento: el Complejo de Parques y Deportes de la Liga

Atlética de la Policía (PAL). El complejo deportivo de la PAL, ubicado en la intersección de King Road y la autopista 280, está bajo la gestión conjunta de la Dirección de Parques y la Liga Atlética de la Policía. En dicha instalación hay campos iluminados para jugar *softball*, béisbol, fútbol y fútbol norteamericano. Hay un buen número de programas recreativos, dedicados al *softball*, el béisbol, el baloncesto, el fútbol, el fútbol norteamericano y las artes marciales para jóvenes entre 7 y 18 años de edad.

También hay dos parques regionales cerca de la zona de East Valley/680 Communities: el parque Emma Prusch, que queda justamente al oeste, y el parque Lake Cunningham, que está al sur de la avenida Ocala y al este del aeropuerto de Reid-Hillview.

El único centro comunitario administrado por el Ayuntamiento en la zona de East Valley/680 Communities es el centro Hank Lopez para Adolescentes y Ancianos. El centro Hank Lopez para Adolescentes y Ancianos ofrece una buena variedad de programas recreativos y educativos gratuitos o de bajo costo para ambas categorías de edades, en el propio centro y en las escuelas cercanas. En vista de los problemas de seguridad inherentes a un centro comunitario situado junto al aeropuerto de Reid-Hillview, se ha analizado su final reubicación. Se ha valorado trasladar el centro Hank Lopez a los terrenos de la escuela Clyde Fischer Middle School, situada al noroeste y muy cerca de la actual ubicación del centro.

Hay una biblioteca pública en East Valley/680 Communities, la biblioteca de Hillview, en la avenida Ocala. En el Plan General de Bibliotecas Filiales de San José se prevé la necesidad de ampliar y mejorar la red de bibliotecas. Está programada la ampliación de la biblioteca de Hillview con el fin de satisfacer las futuras necesidades de la población de esta zona. De acuerdo con las normas del sistema de bibliotecas de San José, las actuales dimensiones de la biblioteca de Hillview sólo representan una cuarta parte del área necesaria para servir a la población de esta comunidad en el año 2000. En vista de que la ampliación de la biblioteca no se ajustaría a los reglamentos de seguridad del aeropuerto de Reid-Hillview, dicha biblioteca está en vías de encontrar un nuevo sitio para su traslado en la escuela primaria Clyde Fisher.

Además, se ha programado construir una nueva biblioteca en el sector nordeste de la zona de la SNI de East Valley/680 Communities. El Ayuntamiento está valorando junto con el Condado una instalación conjunta como ampliación de la actual biblioteca del Condado, situada en la esquina de las avenidas Rose y Capitol.

J. Programas y servicios existentes

Hay un buen número de programas para jóvenes y ancianos a disposición de los residentes de East Valley/680 Communities, bajo el patrocinio del Ayuntamiento y de otras organizaciones. Los programas del Ayuntamiento existentes en la

zona del SNI de East Valley/680 Communities son ofrecidos principalmente a través de distintas secciones del Departamento de Parques, Recreación y Servicios Comunitarios (PRNS), entre estos están la División Recreativa, la División de Servicios Juveniles, la Oficina para Personas Mayores y la Biblioteca Pública de San José.

También hay otros programas comunitarios disponibles a los residentes de East Valley/680 Communities bajo los auspicios de National Hispanic University, de distintas organizaciones comunitarias, de los distritos locales de escuelas y del Condado de Santa Clara. El Ayuntamiento de San José también cuenta con un programa de centros para tareas escolares, que ofrece financiación a las organizaciones antes mencionadas para que presten ayuda a los estudiantes en la realización de sus tareas escolares, con acceso a computadoras y tecnologías afines, maestros de apoyo y formación de capacidades específicas en un entorno seguro.

Con respecto a la disponibilidad de viviendas al alcance, los nuevos Servicios de Viviendas Comunitarias del Valle del Silicio serán un instrumento importante para ayudar a los residentes en la comunidad a adquirir casas propias. Esta organización sin ánimo de lucro radicará en el Centro Comercial Mi Pueblo, situado en la esquina nordeste de Story y King. Allí se ofrecerán préstamos y asesoría a los futuros propietarios de viviendas, consultoría y auxilio

económico para la compra de casas, ayuda para evaluar las necesidades de rehabilitación y reparación de los inmuebles y otros servicios. Este será un medio importante para ayudar a los residentes de bajos ingresos a elevar su nivel de independencia económica gracias a la propiedad de sus viviendas.

3 VISIÓN, METAS Y OBJETIVOS

En este capítulo se resume la visión de los vecinos de East Valley/680 Communities y se describen las metas y objetivos del Plan de Mejora de la Comunidad. La visión, las metas y los objetivos fueron definidos de manera que recogieran los aportes de los vecinos y de los propietarios de negocios dentro de la zona de East Valley/680 Communities.

A. Visión

Los residentes en esta comunidad saben que su comunidad cuenta con muchos valores que desean conservar y en los cuales se desean basar, entre ellos el buen acceso al transporte público, a autopistas y a centros comerciales, la Biblioteca

Hillview y el Centro Comunitario Hank Lopez, y, sobre todo, el sólido compromiso de los residentes para mejorar la zona en que viven.

Los residentes también saben que hay muchos aspectos en que es posible mejorar la comunidad. Los residentes de East Valley/680 Communities aspiran a un futuro en que:

- sea cómodo y seguro caminar por las calles de la comunidad;
- las viviendas sean de alta calidad, atractivas y al alcance;
- los vecinos y los comerciantes se vean libres de amenazas provocadas por delincuentes y pandillas;



Niños jugando en el Parque Arbuckle

- los inmuebles particulares y los espacios públicos cuenten con buen mantenimiento, estén bien iluminados, sean atractivos y limpios;
- existan instalaciones comunitarias adecuadas y los servicios de apoyo necesarios para que la gente pueda interactuar, relacionarse y aprender unos de otros;
- existan adecuados espacios abiertos, parques e instalaciones recreativas para toda la comunidad, en especial para los niños;
- hayan comerciantes que apoyen y fomenten el espíritu de comunidad;
- hayan buenas escuelas que brinden una experiencia educacional de alto nivel a niños y adultos.
- Los residents colaboran para ayudarse unos a otros y para mejorar nuestras comunidades.

B. Metas y objetivos

Los miembros de la comunidad de East Valley/680 Communities han elaborado una serie de metas y objetivos para hacer realidad su visión de una comunidad segura, atractiva y floreciente. Las metas formulan la visión a largo plazo de la zona, mientras que los objetivos representan las vías específicas de lograr las correspondientes metas. En su conjunto, estas metas y objetivos encarnan la visión de la zona de East Valley/680 Communities.

1. Mejorar el aspecto general de la comunidad.

- Mantener, mejorar y aumentar la iluminación de las calles
- Elaborar un programa de divulgación contra la basura y a favor del reciclaje
- Ampliar el programa actual del Ayuntamiento para la eliminación del graffiti
- Reparar y mantener adecuadamente las aceras y calles
- Mantener y reemplazar los árboles de las
- Animar a los residentes a cooperar en el programa de barrido de las calles para aumentar su eficacia
- Remover de las calles e inmuebles los vehículos abandonados y fuera de servicio
- Mejorar el sistema de drenaje

-
2. **Mejorar la circulación de peatones y bicicletas en toda la zona.**
 - Elevar la seguridad de los peatones y vehículos mediante programas de control del tráfico
 - Elevar la seguridad de los peatones alrededor de las escuelas
 - Mejorar en todo el vecindario las posibilidades de acceso para las personas que usan sillas de ruedas y llevan carritos o coches de bebés
 - Mejorar las conexiones internas de la zona del SNI para que los residentes puedan trasladarse con seguridad y comodidad al trabajo, la escuela, el hogar y las actividades recreativas
 - Aumentar el número de carriles de bicicleta en toda la zona.
 3. **Realzar el estado y el aspecto de las viviendas y el comercio de la zona East Valley/680 Communities de la SNI**
 - Incrementar las fuentes de financiación para mejorar las viviendas y pintar las fachadas
 - Brindar a los inquilinos y propietarios la información necesaria sobre cómo mejorar sus viviendas
 4. **Garantizar que haya lugares seguros y atractivos para que los niños aprendan y jueguen, y para que los residentes interactúen.**
 - Mejorar los parques existentes
 - Construir nuevos parques e instalaciones recreativas
 - Mejorar los centros dedicados a la comunidad y a las tareas escolares
 - Crear nuevas instalaciones comunitarias
 - Mejorar las instalaciones de las escuelas existentes
 5. **Ampliar el número de viviendas de alta calidad y precios económicos para las familias de ingresos bajos y muy bajos, especialmente para los ancianos y las familias.**
 - Construir más viviendas al alcance
 - Crear incentivos para que los promotores construyan más viviendas al alcance
 - Trabajar para asegurar el acceso a viviendas económicas para los residentes locales, incluidas las familias
 - Incluir usos comunitarios en los nuevos proyectos de viviendas para satisfacer las necesidades de los vecindarios

- Asegurar que la gestión de los proyectos de viviendas económicas sea de alta calidad.
- 6. Fomentar y fortalecer el orgullo de la comunidad.**
- Promover la formación de nuevas asociaciones vecinales y asociaciones de comerciantes donde no existan.
 - Fortalecer la capacidad de las actuales organizaciones vecinales y comerciales.
 - Fomentar la comunicación y la coordinación entre las asociaciones vecinales de East Valley/680 Communities y las asociaciones comerciales de la zona y sus alrededores.

4 CONCEPTOS DEL PLAN

En este capítulo se analizan los principales problemas de la zona del SNI de East Valley/680 Communities, señalados por el Comité Asesor del Vecindario y por la comunidad en general, y se sugieren las vías para resolver dichos problemas. En el Capítulo 5 se presentan recomendaciones más detalladas.

A. Tráfico, estacionamiento y seguridad de los peatones

En las reuniones de la comunidad, muchas personas plantearon inquietudes con respecto a los problemas del tráfico en la zona del SNI de East Valley/680 Communities. Expusieron que es frecuente que el tráfico circule a velocidad excesiva, y que los residentes no siempre se sienten seguros andando a pie en la área o al cruzar las calles.

1. Control del tráfico

Los residentes informaron que por las calles residenciales de East Valley/680 Communities pasa un gran volumen de tráfico ajeno a la comunidad, debido a que los conductores tratan de saltarse los divisorios centrales para el control del tráfico o los sectores más congestionados de las arterias principales. Los residentes también expresaron que se debe controlar el tráfico alrededor de las escuelas, para mayor seguridad de los peatones.

El NAC identificó una serie de problemas de tráfico que se analizan más detalladamente en el Capítulo 5. Los asuntos que corresponden a la

jurisdicción del Ayuntamiento se remitieron al Departamento de Transporte (DOT) para que sean estudiados a fondo. Algunos de los problemas planteados se presentan en los sectores no incorporados; y estos fueron remitidos al Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado.

En general, la estrategia del Ayuntamiento y del Condado para el control del tráfico está organizado de la siguiente forma:

a. Recolección de datos

Esto incluye los datos sobre excesos de velocidad, volumen de tráfico y estadísticas de accidentes.

b. Examen del terreno

Permite evaluar problemas evidentes como son el mantenimiento, la ausencia de dispositivos de control del tráfico y la falta de visibilidad. Después de la evaluación se determinan los trabajos necesarios para corregir las deficiencias.

c. Respuesta

Se analizan los problemas específicos señalados por los residentes o a través de observaciones del terreno, que requieran soluciones especializadas, como los semáforos y las señales de Pare.

d. Instalación de dispositivos para el control del tráfico

Se instalan los dispositivos necesarios según los procedimientos establecidos. Hay tres categorías de soluciones para el control del tráfico.

- Básica. Aquí se incluyen los dispositivos normales de control del tráfico, como las señales de Pare y los semáforos.
- Nivel I. Esta categoría de soluciones corresponde a los dispositivos para disminuir el tráfico, como los “policías acostados/topes”, las rotondas y el estrechamiento de las vías
- Nivel II. Abarca los dispositivos materiales para bloquear o desviar el tráfico, como los desvíos y el cierre total o parcial de las calles.

En primer lugar se trata de resolver los problemas mediante las soluciones básicas, y después con las soluciones del nivel I. En general, las soluciones del nivel II sólo se analizan después de ensayar con los dispositivos de nivel I. No obstante, si se encuentra que no basta con una solución básica, cuando es evidente que el problema está relacionado con el volumen del tráfico y no con su velocidad, el DOT tendrá en cuenta un dispositivo del nivel II. En general, es necesario que la mayoría de los residentes estén de acuerdo con cualquier plan que implique dispositivos del nivel I o del nivel II.

El 21 de junio del 2001 el Ayuntamiento aprobó una nueva política para el control del tráfico que asigna nuevos recursos para garantizar que el Ayuntamiento:

- resuelva todas las solicitudes de control del tráfico;
- eleve el nivel de divulgación a la comunidad;
- le de preferencia a las calles en que existen condiciones adversas para el tráfico;
- elabore materiales complementarios para describir en detalle los procedimientos de control de tráfico del Ayuntamiento.

De ésta manera, en este plan se recomienda que los departamentos correspondientes del Ayuntamiento y del Condado lleven a cabo un análisis preliminar de los problemas del tráfico señalados por la comunidad. En general, esto implicará el estudio de la velocidad del tráfico y cuantificar el número de vehículos que circulan por la zona. El Ayuntamiento y el Condado deben trabajar conjuntamente con el NAC, al igual que con cada comunidad específica, con el fin de analizar las soluciones propuestas para controlar el tráfico y poner en práctica aquellas que cuenten con la aprobación de la mayoría de los residentes.

2. Bordillos rojos en las esquinas de las calles

El NAC y la comunidad consideran que, en ciertos sitios, la prohibición del estacionamiento en las esquinas con bordillos rojos servirá para mejorar la visibilidad y la seguridad. Entre las esquinas donde sería necesaria esta medida están las de Greenstone, Whitestone, Brownstone, Pinkstone Courts y Summer Street (en la curva al norte de Summer Court).

En la ciudad de San José, las solicitudes de pintura roja para los bordillos las remiten los residentes al Departamento de Transporte (DOT). En los sectores no incorporados, las solicitudes de bordillos rojos se dirigen a la sección de Suelos y Servicios de Desarrollo, del Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado. En dichas instancias se analiza si las solicitudes de bordillos rojos se ajustan a las pautas dispuestas para el control del tráfico. Las solicitudes antes señaladas ya se han remitido a dichos departamentos.

El Ayuntamiento y los miembros de la comunidad pueden participar en el programa «Adopte un bordillo» (Adopt-a-Curb), para colaborar con el mantenimiento permanente de los mismos. A los voluntarios de este programa se les entregan los materiales y se les imparte el adiestramiento necesario para renovar la pintura roja de los bordillos según haga falta. El mantenimiento de los bordillos rojos contribuye a la seguridad general del vecindario, pues señalan aquellos puntos en que se prohíbe el estacionamiento.

3. Seguridad en los alrededores de las escuelas
Además de las medidas para disminuir la velocidad de los automóviles cerca a las escuelas de la zona del SNI de East Valley/680 Communities, los integrantes de la comunidad recomendaron otras medidas para elevar la seguridad de los peatones alrededor de las escuelas, que se describen a continuación.

a. Programa de guardas para el cruce de las calles

Debe crearse o ampliarse el programa de guardas adultos para el cruce de las calles en todas las escuelas de la zona, de modo que niños y padres tengan mayor seguridad al cruzar las calles alrededor de las escuelas de la zona del SNI de East Valley/680 Communities.



Supervisión del cruce de la calle frente a la escuela primaria de Dorsa

b. Horarios de entrada y salida de las escuelas

Muchos residentes informan de que existen problemas de inseguridad del tráfico al dejar o recoger a los niños en las escuelas de esta zona del SNI. En este plan se recomienda que el Departamento de Transporte (DOT) del Ayuntamiento establezca un programa de seguridad del tráfico enfocado hacia una mayor seguridad de los peatones en los alrededores de las escuelas. El DOT debe estudiar la eliminación del estacionamiento y la creación de zonas blancas

de carga y descarga de pasajeros durante el horario escolar.

c. Señalización

A los miembros de la comunidad les agrada que se instalen señales de neón de “Zona escolar” en los alrededores de las escuelas, para que los conductores estén al tanto de los peatones y en especial de los niños.

Las mejoras de la seguridad del tráfico alrededor de las escuelas le corresponden al Departamento de Transporte del Ayuntamiento y a la sección de Ingeniería de Tráfico del Condado, que forma parte del Departamento de Caminos y Aeropuertos. Las ocho escuelas públicas de la zona de East Valley/680 Communities están ubicadas en terrenos de la ciudad, aunque la Escuela Primaria Lyndale esté rodeada en tres lados por sectores no incorporados.



Ejemplos de señales de restricción del estacionamiento y de zona escolar

El Ayuntamiento de San José aprobó recientemente un programa de “Mejora del Acceso a las Escuelas”. El Ayuntamiento actualmente está trabajando con los distritos escolares para mejorar la situación a través de nuevas señales de tráfico, programas para el cruce supervisado de las calles y otras medidas dirigidas a elevar la seguridad del acceso a las escuelas. Los integrantes de la comunidad deben trabajar con las escuelas locales y con los distritos escolares para garantizar que se tengan en cuenta sus inquietudes.

4. Aplicación de los reglamentos del tráfico

Es necesario que se apliquen con mayor rigor los reglamentos contra las infracciones del tráfico, con el fin de elevar la seguridad de la circulación de peatones y vehículos en la zona. Los residentes han informado sobre numerosos puntos donde no se respetan las señales de Pare y los vehículos pasan con exceso de velocidad.

El Departamento de Policía de la ciudad debe aplicar con mayor rigor los límites de velocidad y otras leyes del tráfico en toda la zona de la SNI de East Valley/680 Communities, con un mayor número de patrullas de vigilancia. Además de incrementar la presencia policial en la comunidad, los residentes deben colaborar con el Ayuntamiento para analizar si conviene utilizar el programa NASCOP.

En los sectores no incorporados, la aplicación de los reglamentos del tráfico corresponde a la Patrulla de Carreteras de California (CHP). Los miembros de la comunidad deberían colaborar

con el Condado y la CHP para valorar la viabilidad de las medidas adicionales de control.

5. *Programas de control y de autorización del estacionamiento*

Los vecinos de algunos barrios expresaron quejas relativas a la escasez de espacio de estacionamiento en distintos puntos de la zona de la SNI de East Valley/680 Communities. En este plan se recomienda que el Ayuntamiento (o el Condado, donde corresponda) estudie y ponga en práctica un programa de limitación del estacionamiento o de estacionamiento exclusivo para residentes, específico para cada uno de los vecindarios. Dicho programa incluiría la instalación de las señales correspondientes y el control del cumplimiento de las medidas acordadas. Algunos barrios donde los vecinos ya han señalado la necesidad de un programa de este tipo son: Dorsa, Capitol-Goss, Arbuckle, Sierra y Nancy Lane. En este plan se recomienda que la comunidad trabaje el personal del Ayuntamiento para decidir si el programa de estacionamiento exclusivo para vecinos sería la mejor solución para los actuales problemas del

estacionamiento. Este método de control del estacionamiento se suele emplear para resolver los grandes problemas de estacionamiento cuando no existen soluciones más sencillas.

El programa de autorización de estacionamiento residencial no es una tarea ordinaria del Ayuntamiento o del Condado. En aquellos casos en que se demuestre la necesidad de dicho programa, el Ayuntamiento (o el Condado, donde corresponda) ayudan a las comunidades a ponerlo en práctica.

El Ayuntamiento ha dispuesto los siguientes requisitos para aquellas zonas en que pudiera establecerse el programa de estacionamiento exclusivo para residentes:

- La zona debe tener un carácter residencial; el estacionamiento exclusivo para residentes no debe utilizarse para el beneficio específico de establecimiento comercial. La mayor parte de las viviendas deben estar ocupadas por los propietarios.



Ejemplos de distintos tipos de señales de restricción del estacionamiento y pegatinas de autorización del estacionamiento

- La zona que abarque el programa de estacionamiento exclusivo para residentes debe ser lo suficientemente grande (por lo general, de 150 o más parcelas residenciales) para garantizar con relativa certeza que se resuelva el problema, en lugar de trasladarlo de lugar. Ejemplo: la Zona Universitaria (en los alrededores de SJSU) consta de aproximadamente 28 cuadras.
- Debe existir un problema permanente que no se pueda resolver mediante las prohibiciones de estacionamiento comunes y corrientes.
- Por lo menos tres cuartas partes (75%) del espacio disponible para el estacionamiento en las calles debe estar ocupado en los momentos de mayor demanda.
- Por lo menos la mitad (50%) de los conductores que estacionen vehículos deben ser no residentes (personas ajenas al sector) en los momentos de mayor demanda.
- Debe existir apoyo documentado, por parte de un mínimo de tres cuartas partes (75%) de las familias, que confirme que estarán en disposición de financiar el costo total del programa de estacionamiento exclusivo para los residentes.

El Condado cuenta con las mismas normas para la creación de distritos de estacionamiento exclusivo para residentes, y además estipula que el distrito debe tener un carácter 100% residencial y que los problemas del estacionamiento han de

estar provocados por la invasión de vehículos procedentes de algún centro comercial cercano.

La responsabilidad básica del programa radica en la comunidad; son los residentes quienes deben realizar los estudios necesarios para fundamentar la necesidad del programa. También debe estar en disposición de cubrir los costos del programa. En última instancia, siempre y cuando se cumplan todas las condiciones enumeradas anteriormente, el Ayuntamiento tendrá la facultad de aprobar la creación de zonas de estacionamiento exclusivo para residentes en el terreno de la ciudad. Una vez aprobado por el Ayuntamiento, el personal de ese organismo administrará el programa, lo que incluye la concesión de permisos, la realización de los trabajos necesarios de ingeniería de tráfico y la instalación de las correspondientes señales de control del estacionamiento, así como la gestión y el mantenimiento del programa, y de las señales de control del estacionamiento.

El ingeniero de tráfico del Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado deberá examinar y aprobar las solicitudes de creación de zonas de estacionamiento exclusivo para residentes en los sectores no incorporados. A continuación, las solicitudes se someterán a la aprobación de la Junta de Supervisores del Condado de Santa Clara. Este proceso tarda aproximadamente 60-90 días (según el calendario de trabajo de la Junta de Supervisores).

Los residentes deben tener en cuenta los siguientes aspectos al evaluar la presentación de una solicitud de estacionamiento exclusivo para residentes:

- Cada dos años los residentes deben pagar el costo de los permisos, deben presentar pruebas de su condición de residentes y copias de las matrículas vigentes de sus vehículos. Los residentes también tendrán la responsabilidad de obtener pases para sus visitantes, pases especiales para sus familiares y para las actividades comunitarias que se realicen en los horarios de restricción del estacionamiento. Los residentes también deben ocuparse de los permisos necesarios para las empresas prestatarias de servicios que no dispongan de vehículos debidamente identificados.
- Las zonas de estacionamiento exclusivo para residentes tienen un alto costo de creación, gestión y mantenimiento. Para que funcionen eficazmente, es necesaria la vigilancia periódica; sin embargo, las labores de control y vigilancia suelen dar lugar a multas inesperadas a huéspedes e invitados. La puesta en marcha exige la elaboración de señales y permisos especiales para cada zona en particular.
- El sistema de estacionamiento exclusivo para residentes tiene el fin de evitar que los vehículos ajenos a la comunidad se estacionen en la zona. Dicho sistema no es una solución adecuada cuando la escasez de espacio para estacionar se debe al exceso de vehículos propios del sector. El programa concede autorizaciones de estacionamiento a todos los vehículos de los

residentes. Por lo tanto, si la demanda de espacio de estacionamiento corresponde a la comunidad en sí, no se podrá resolver el problema por este medio.

6. *Mejorar la circulación de peatones*

Los residentes expusieron la necesidad de mejorar las vías de circulación de peatones en toda la zona de East Valley/680 Communities y sugirieron unos cuantos puntos específicos que son analizados a continuación:

- Puente para peatones y bicicletas sobre el arroyo Lower Silver Creek para conectar los sectores de Dobern y Capitol-Goss. Este puente es necesario para mejorar el acceso de peatones entre los sectores de East Dobern y Capitol-Goss. En la actualidad, los peatones deben caminar hasta Capitol Expressway o South Jackson Avenue para trasladarse de un sector al otro. Tanto South Jackson Avenue como Capitol Avenue tienen un alto volumen de tráfico de alta velocidad. La construcción de un puente de conexión entre ambos sectores mejoraría significativamente el acceso y, sobre todo, la seguridad de los niños que se trasladan a pie del sector East Dobern a la Escuela Primaria Goss y/o al Parque Capitol.
- Cruce para peatones en Story Road y Galahad Avenue. Muchas personas se arriesgan a cruzar indebidamente Story Road porque los puntos establecidos para el cruce están muy lejos entre sí. Los residentes señalaron la necesidad de un paso elevado para peatones o un cruce con semáforo en esta esquina.

- Paso elevado para peatones sobre Capitol Expressway. En estos momentos no hay vías para peatones entre los sectores de Sierra y Dobern. Se señaló que Capitol Expressway, en el punto de intersección de la vía de transmisión de electricidad, es una posible ubicación para el paso elevado para los peatones.

- Pasos elevados para peatones sobre South Capitol (entre los sectores de Sierra y Lyndale). Debido a la alta velocidad de los vehículos que transitan por la avenida Capitol, los peatones enfrentan gran dificultad para cruzar la avenida Capitol Sur. Este aspecto resulta particularmente crítico, ya que los niños del vecindario Sierra deben cruzar Capitol para llegar hasta su escuela, la Lyndale Elementary. Este plan recomienda que la comunidad aliente al Ayuntamiento y a la VTA a explorar la posibilidad de construir pasos superiores para peatones sobre la avenida Capitol en los puntos que se determinen, en conjunto con la planificación de la estación de ferrocarril ligero de la VTA.

Algunos de estos puntos son discutidos en el contexto de otros procesos, como el puente para peatones y bicicletas sobre el arroyo Lower Silver Creek, que conectaría los sectores de Dobern y Capitol-Goss, y el cruce con semáforo en la esquina de Story Road y Galahad Avenue. El Ayuntamiento debe continuar trabajando con el NAC para estudiar la viabilidad de las demás sugerencias.

B. Calles y su diseño

1. *Instalación de rampas para subir y bajar de las aceras*

En toda la zona estudiada se necesitan rampas en las aceras. Los residentes ya han señalado 92 ubicaciones para las posibles rampas en los siguientes sectores: Ryan (35), Arbuckle (26), Capitol-Goss (18), Dobern (13), Lyndale (4), Cassell (4), Sierra (2), como se muestra en las Figuras 17 a 25 al final de este capítulo. Este plan recomienda que la comunidad proponga que el Ayuntamiento y el Condado instalen rampas en las aceras en dichos puntos.

Las rampas de las aceras facilitan la movilidad de las personas que usan sillas de ruedas y otros medios auxiliares de locomoción, y también benefician a los ancianos y a las personas que llevan carritos de compra o coches de bebés.



Rampa en la acera

2. *Construcción y reparación de aceras*

Las aceras necesitan reparación en todos los vecindarios de la zona en estudio. Entre los lugares más necesitados en este sentido están los sectores de Dorsa y Capitol/Goss. Las aceras rotas afean la comunidad y además son peligrosas para los peatones. También hay algunos sectores donde faltan aceras. Entre otros lugares, los residentes han señalado que este problema se presenta en Ryan, Lyndale y Dobern.

Aunque las aceras están ubicadas en espacios públicos, tanto el Ayuntamiento como el Condado consideran que los propietarios de los inmuebles tienen la responsabilidad de mantener en estado seguro y utilizable las aceras y las franjas verdes, incluidos el bordillo y la alcantarilla, frente a sus inmuebles. La responsabilidad de mantenimiento incluye, entre otras cosas, la reparación o sustitución del hormigón deteriorado o desplazado, la eliminación de malas hierbas y basuras, y la poda de árboles y arbustos.

El Ayuntamiento de San José cuenta con un programa de subsidios para reembolsar el costo de las reparaciones de las aceras a los propietarios de inmuebles que tengan derecho al mismo. Actualmente, para tener derecho al reembolso, el inmueble debe estar ocupado por el propietario y debe ser de carácter residencial unifamiliar. El importe de las subvenciones se basa en una inspección en la que se determinan los costos estimados de la reparación. Todas las subvenciones están sujetas a la disponibilidad de fondos. Si bien el Condado no cuenta con un

programa oficial de reembolsos, sí ha solicitado en el pasado, y se le han concedido, subvenciones estatales y federales para este tipo de mejoras en otras zonas.

Los vecinos ya han señalado diversos puntos en que se necesita la reparación o construcción de aceras, que se muestran en las Figuras 17 a 26. La comunidad debería trabajar con los correspondientes departamentos del Ayuntamiento y del Condado para construir o reparar las aceras donde sea necesario.

3. *Repavimentación de las calles*

Es necesario pavimentar nuevamente varias calles de la zona estudiada. Los vecinos ya han identificado los siguientes puntos en que se necesita pavimentar las calles: Endfield Way, Marmont Way y la avenida Florence en el vecindario de Lyndale, así como la avenida Cotton Tail y Sleepy Hollow Lane en el barrio de Capitol/Goss, como se muestra en las Figuras 17 a 26 al final de este capítulo. Los vecindarios deben trabajar con el Ayuntamiento y el Condado para garantizar que se pavimente nuevamente las calles donde sea necesario.

La sección de Mantenimiento de Infraestructuras del Departamento de Transporte (DOT) del Ayuntamiento tiene la tarea de llevar a cabo las obras necesarias de mantenimiento en todas las calles de la ciudad. El ciclo programado de mantenimiento es de diez años para las calles locales y de ocho años para las calles principales. El programa de mantenimiento preventivo se basa en el sellado con gravilla en las calles locales y la

aplicación de lechada asfáltica en las calles principales. En caso de que se justifique un mantenimiento más complejo se valorarán otros procedimientos, como la repavimentación y la rehabilitación o reconstrucción. El calendario de dichas obras de mantenimiento de mayor nivel depende de la disponibilidad de fondos.

El Ayuntamiento ha recibido un excedente de fondos del estado que se utilizará para acelerar las obras de mantenimiento de las calles en aquellas zonas de la Propuesta para Mejorar las Comunidades donde proceda hacerlo. Todas las zonas de la Propuesta para Mejorar las Comunidades que se programen para recibir mantenimiento preventivo en los próximos cinco años (del 2002 al 2006) dispondrán del calendario de obras en el año 2002. Las calles locales que necesiten repavimentación se programarán para 2003. El mantenimiento de mayor envergadura se programará en el momento en que sea necesario el mantenimiento preventivo, siempre que existan fondos disponibles.

4. Iluminación de las calles

Es necesario mejorar la iluminación en muchos sectores de la zona en estudio. El NAC señaló algunos sitios que necesitan mejorar la iluminación o instalar nuevas luces, como se indica en las Figuras 17 a 26 al final de este capítulo. Entre los sectores que más necesitan mejorar la iluminación están los siguientes: Ryan, Dorsa, Arbuckle, Capitol/Goss, Dobern, Sierra, Nancy y Lyndale.

La mejora en la iluminación contribuirá a que las calles sean más seguras y atractivas. Siempre que sea posible, los postes de iluminación deben acoplarse a las necesidades de los peatones, y deben situarse entre la acera y la calle. Puede mejorarse la iluminación si se aumenta la potencia en vatios, o si se distribuyen más racionalmente los postes para elevar al máximo la luminosidad. La poda selectiva de algunos árboles también puede beneficiar las condiciones de iluminación, al eliminar las ramas que obstruyan la luz.

En la ciudad de San José, el Departamento de Obras Públicas tiene la responsabilidad de instalar nuevos postes de iluminación en las calles, mientras que el Departamento de Transporte es responsable de la mejora de la iluminación ya existente. Este plan recomienda que la comunidad trabaje con el PRNS para remitir al departamento oportuno las solicitudes de la comunidad.

La iluminación de las calles de los sectores no incorporados depende de la Zona de Servicios de Iluminación del Condado (CLSA). Todos los sectores no incorporados de East Valley/680 Communities forman parte de la CLSA. Los propietarios



Modelo de poste de iluminación

de inmuebles de esa zona de servicios pagan una cuota anual a la CLSA. Los residentes de los sectores no incorporados deben trabajar con la CLSA para que se mejore la iluminación actual o se instalen nuevos postes. Las solicitudes de iluminación adicional de las calles pueden dar lugar a un mayor importe de las cuotas anuales.

5. *Mantenimiento de los árboles de las calles y sembrado de nuevos árboles*

Los residentes han expuesto la necesidad de mejorar el mantenimiento los árboles de las calles. En ciertos puntos, las raíces de los árboles han provocado desniveles en las aceras. En otros sitios, es necesario sustituir los árboles muertos o que no existen.

Entre los sectores donde es necesario sembrar o sustituir una gran cantidad de árboles de las calles están los siguientes: todo Dobern, la mitad sudeste de Arbuckle, todo Dorsa, todo Cassell y todo Ryan, como se muestra en las Figuras 17 a 26 al final de este capítulo. Los residentes ya han señalado que deben sembrarse nuevos árboles a lo largo de Van Winkle Lane, en el sector de Capitol/Goss, y a lo largo de Nancy Lane en la comunidad de Nancy.

Los sectores ubicados en la ciudad deben trabajar con la Sección de Árboles del Departamento de Transporte con el fin de elaborar una estrategia adecuada para sembrar árboles en las zonas residenciales. Una vez aprobada la estrategia de sembrado de árboles, la comunidad puede solicitar

la financiación correspondiente a “Our City Forest”, una organización sin ánimo de lucro.

El Condado no dispone de un programa de árboles para las calles. No obstante, los residentes pueden comunicarse con la Sección de Servicios de Urbanización del Terreno del Condado, del Departamento de Caminos y Aeropuertos, con el fin de tramitar las solicitudes de nuevos árboles para las calles. En general, el Condado estimula la siembra de árboles en terrenos privados. El Condado no brinda servicios de mantenimiento de árboles a no ser que el mantenimiento se relacione con problemas de seguridad.

Muchos vecinos acogieron con beneplácito las recientes mejoras de los árboles situados a lo largo de Story Road y recomendaron que se continúe ese trabajo en la avenida Capitol y la Capitol Expressway, y en las calles adyacentes a la vía de transmisión de electricidad. Existe la posibilidad de que el Ayuntamiento y la VTA trabajen de conjunto para elaborar un programa coherente e integral de plantación de árboles a lo largo de la avenida Capitol. Como parte de su proyecto de tren ligero de la avenida Capitol, la VTA está intentando introducir “embellecimientos del diseño para beneficio de la comunidad”, que incluirían espacios verdes en las estaciones principales y a lo largo de la ruta programada para el tren ligero.

La comunidad debe trabajar con el Ayuntamiento y con la Dirección de Transporte del

Valle (VTA) en lo referente a los árboles de la avenida Capitol y la Capitol Expressway, el programa de árboles de la vía de transmisión de electricidad debe elaborarse en conjunto con los demás posibles proyectos de planificación de espacios abiertos.



Árboles junto a Cinderella Lane



Palmeras en la mediana de Story Road

C. Signos de abandono y sitios problemáticos

1. *Eliminación del graffiti*

Hay muchos puntos de la zona de East Valley/680 Communities donde el graffiti constituyen un problema. Algunos ejemplos de dichos puntos:

- White Road/Florence: barrera contra el ruido y cerca
- Rose Avenue Orchard Supply Hardware
- Escuela Elemental Lyndale
- Nordyke Drive: costados del edificio de apartamentos
- Puente sobre el arroyo Lower Silver Creek y cercas a lo largo del mismo
- Esquina de Wilbur y Lyndale Avenue
- Esquina de Florence y Lyndale Avenue
- Esquina de Story Road y White Road

El Ayuntamiento cuenta con un programa contra el graffiti. Dicho programa promueve la erradicación del graffiti en respuesta a las quejas de la ciudadanía en puntos específicos. Este programa elimina el graffiti en lugares públicos. Además, el personal del Ayuntamiento elimina el graffiti en inmuebles residenciales y proporciona a los residentes la pintura y el adiestramiento necesario para que éstos eliminen y eviten el graffiti en los inmuebles particulares.

Un aspecto muy exitoso de este programa es el proyecto de “Adopte una Cuadra”, que proporciona pintura, disolventes, rodillos y otros materiales a los voluntarios que se ofrezcan para ayudar a eliminar el graffiti donde sea necesario.

El Condado también cuenta con un Programa de eliminación de graffiti que recientemente recibió los fondos necesarios para brindar servicios a los sectores no incorporados de East Valley/680 Communities. Dicho programa moviliza a voluntarios y delincuentes juveniles para tapan el graffiti en los sectores no incorporados del Condado de Santa Clara. Si bien no tiene un carácter tan amplio como el programa del Ayuntamiento, el programa del Condado también suministra pintura a los voluntarios cuando se solicite.

2. *Extracción de vehículos abandonados*

El Ayuntamiento y el Condado deben actuar con mayor rigor para aplicar los reglamentos relativos a vehículos abandonados y fuera de servicio en las vías públicas que violen las disposiciones de zonificación del Ayuntamiento y del Condado. A fin de lograrlo, la comunidad deberá asumir un papel activo dando parte de los problemas que se presenten a los departamentos correspondientes. De acuerdo con el Programa del Ayuntamiento para la Extracción de Vehículos, los vehículos abandonados, fuera de servicio o no inscritos se marcan y se retiran de las calles. El Programa de Extracción de Inmuebles Privados retira los

vehículos fuera de servicio que se estacionen en inmuebles residenciales privados.

De acuerdo con el Programa de Vehículos Abandonados del Condado, los residentes de los sectores no incorporados de East Valley/680 Communities pueden denunciar la presencia de vehículos abandonados o fuera de servicio en las vías públicas al Departamento del Alguacil del Condado; dichos vehículos se marcan y finalmente se extraen de las calles; en el caso que los vehículos estuvieran estacionados en inmuebles privados, el Condado emitiría, en primer lugar, un aviso de violación de las normas de zonificación al propietario del vehículo, y posteriormente aplicaría otras medidas legales si no se presta atención a dicho aviso. No obstante, el Condado no tiene facultades para extraer vehículos de inmuebles privados.



Vehículo estacionado en un jardín

3. *Mejoras de los inmuebles residenciales*

Los residentes de East Valley/680 Communities expusieron que hay muchas casas y edificios cuyo aspecto debe mejorarse para cumplir con las normas de salud y seguridad del Condado, y también para realzar el atractivo general de la zona y fomentar el espíritu de orgullo de la comunidad.

El Departamento de Viviendas del Ayuntamiento debe divulgar entre los vecinos de East Valley/680 Communities su Programa de Créditos para la Rehabilitación de Viviendas y sus Programas de Subsidios para Pinturas; para divulgarlos, se deben distribuir materiales y avisos sobre los mismos a los integrantes de la comunidad, las asociaciones de vecinos y los coordinadores comunitarios del PRNS. El Programa de Subsidios para Pinturas está disponible para dar ayuda a los propietarios e inquilinos que tengan derecho al mismo. El Programa de Rehabilitación de Viviendas ofrece préstamos de bajo interés a los propietarios que tengan derecho al mismo, con el fin de ayudarlos a cubrir los costos de las reparaciones necesarias para mantener un entorno saludable y prolongar la vida útil de los inmuebles residenciales. Las asociaciones de vecinos del área pueden colaborar identificando inmuebles de la zona que se podrían beneficiar del programa, así como compartiendo información con los propietarios e inquilinos de dichos inmuebles.

Otra vía para mejorar los inmuebles privados radica en la educación. La sección de Aplicación

de los Reglamentos del Ayuntamiento podría trabajar con el NAC para identificar a las personas a contactar, y programar posteriormente los talleres de aprendizaje que esa sección ya ha preparado, como los siguientes:

- Seminario para la administración de inmuebles. Este taller está diseñado para proporcionar a los propietarios y administradores de inmuebles las técnicas administrativas básicas para seleccionar a los inquilinos, redactar contratos de arriendo y hacer que se apliquen las reglas establecidas para el inmueble. El entrenamiento también incluye técnicas rutinarias de mantenimiento.
- Seminario para inquilinos. Este taller está diseñado para informar a los inquilinos sobre sus responsabilidades y enseñarles cómo pueden ayudar a realizar el mantenimiento rutinario de las viviendas.
- Seminario sobre solicitudes de rehabilitación de viviendas. Este taller se propone auxiliar a los propietarios de inmuebles a completar y presenten las solicitudes de préstamos y subsidios para la rehabilitación de viviendas.

El Departamento de Urbanización de Viviendas y de la Comunidad del Condado brinda préstamos a bajo interés para la rehabilitación de viviendas a los residentes de bajos ingresos de los sectores no incorporados, mediante el Programa de Rehabilitación de Viviendas.

4. Mejoras de los inmuebles comerciales

Los residentes han informado de que hay un buen número de establecimientos comerciales en East Valley/680 Communities que deben mejorarse, como se muestra en las Figuras 17 a 26 al final de este capítulo. Es necesario mejorar las fachadas en gran parte en Story Road y White Road. Story Road marca el límite territorial de muchos de los sectores de la zona. La mejora de las fachadas de los establecimientos comerciales puede contribuir a crear un sentido de unidad

estética de la calle. También contribuiría a que estos sean más atractivos para los residentes y visitantes. En las fotos que hay más adelante se muestra una fachada comercial antes y después de las mejoras.

La Agencia de Reurbanización de San José (SJRA) cuenta con un programa de subsidios para la mejora de las fachadas (FIP) que presta ayuda a los propietarios de establecimientos comerciales



Fachada comercial antes de las obras de mejora



Fachada comercial después de las obras de mejora



e inmuebles ubicados en los distritos comerciales de la comunidad y en el centro de la ciudad.

Dicho programa ofrece:

- * Servicios gratuitos de diseño arquitectónico
- * Tramitación del permiso y ayuda para el pago del mismo
- * Ayuda para encontrar contratistas y para la gestión de las obras
- * Ayuda económica de hasta \$22.000 por fachada (algunos propietarios pueden tener derecho a más de un subsidio).
- * La mejora de las fachadas exteriores puede realzar el aspecto del establecimiento e incrementar el tráfico de peatones, así como revitalizar los distritos comerciales más antiguos. Por lo tanto, beneficiaría tanto los negocios como los propietarios de los inmuebles invertir en mejoras a los mismos y en el ornato, ya que ello atraerá a más clientes y contribuirá a prevenir problemas.

Este plan recomienda que los negocios y propietarios de inmuebles inviertan fondos privados en dichas mejoras, además de trabajar con el Ayuntamiento y el Condado para crear o ampliar el programa de mejoras de fachadas de los establecimientos comerciales de la zona. Dicho programa debe incluir el trabajo conjunto con los propietarios de comercios e inmuebles para determinar aquellas mejoras que pudieran realzar en gran medida el aspecto de los establecimientos.

5. *Hacinamiento y viviendas ilícitas*

Los residentes han informado de que, según parece, en algunas casas se excede el límite legal de personas por vivienda, lo que exacerba los problemas de estacionamiento y congestión del tráfico.

Si bien pudiera autorizarse la conversión de garajes adosados o sótanos para servir como viviendas, mediante los correspondientes permisos de construcción, el inmueble debe estar ubicado en un distrito de zonificación que permita más de una vivienda por inmueble. El propietario del inmueble debe obtener los permisos correspondientes del Ayuntamiento (o del Condado, en los sectores no incorporados) antes de iniciar la construcción. El Ayuntamiento prohíbe el uso de estructuras independientes (por ejemplo, garajes) como viviendas adicionales.

La reducción del hacinamiento en las viviendas exige un trabajo conjunto por parte de los propietarios de los inmuebles y la Sección de Aplicación de los Reglamentos del Departamento de Planificación, Construcción y Aplicación de los Reglamentos del Ayuntamiento, o la Oficina de Inspección de Construcciones del Condado. Los contratos de arrendamiento deben especificar el número máximo de inquilinos que puedan residir adecuadamente en la vivienda. En aquellos casos en que exista un problema de hacinamiento, los integrantes de la comunidad pueden auxiliar al personal del Ayuntamiento y del Condado a identificar aquellas viviendas que no cumplan con los reglamentos de zonificación del Ayun-

tamiento o del Condado, o con el Reglamento de Viviendas del Estado, con el fin que dicho personal inicie los procedimientos necesarios para exigir su cumplimiento.

Mientras que algunos integrantes de la comunidad expusieron que hay ciertos sectores en que se presenta el problema del hacinamiento, muchos otros opinaron también que la causa más probable del hacinamiento es el problema básico de la escasez de viviendas económicas en la ciudad y en la región en general. Muchos miembros de la comunidad expresaron su firme opinión que la oferta de viviendas al alcance debe tener una alta prioridad para el Ayuntamiento y el Condado, y que en última instancia será la mejor forma de enfrentar el problema del hacinamiento. El problema de la vivienda también se analiza en la sección H de este capítulo.

6. *Establecimientos comerciales problemáticos*

Los residentes han señalado que en esta zona existen numerosos casos de uso indebido que perjudican a la comunidad. En particular, los residentes señalan las ocupaciones ilícitas de viviendas, las tiendas de bebidas alcohólicas, las viviendas colectivas y los terrenos de estacionamiento de las tiendas, que se utilizan en los fines de semana como puntos de venta de automóviles usados. Entre los sitios que provocan mayor preocupación están los siguientes: la tienda Popeye's y Earl's Bottle Shop/Liquor Store; el terreno de estacionamiento de Mervyn's, que se utiliza en los fines de semana para la venta de automóviles usados; y distintos comercios

situados en Story Road, así como muchos otros cercanos a la esquina de Story Road y King Road.

Todos los comercios necesitan licencias y permisos del Ayuntamiento y del Condado. Esto permite que el Ayuntamiento y el Condado se cercioren de que los establecimientos estén ubicados en distritos de zonificación concebidos para actividades comerciales o industriales, y controlen actividades tales como el funcionamiento hasta altas horas de la noche o la venta de alcohol. Deben aplicarse con mayor rigor los reglamentos del Ayuntamiento y del Condado con el fin de regularizar o prohibir los negocios ilícitos que generan actividades negativas para la comunidad.

Los vecinos desean limitar aquellas actividades que tienden a degradar la comunidad, como los bares y las tiendas de bebidas. Este plan recomienda que los vecinos formen un comité para trabajar con el Ayuntamiento y el Condado a fin de elaborar un plan para limitar el número de licencias de venta de bebidas alcohólicas en la zona de la SNI de East Valley/680 Communities.

D. Basura y programas de limpieza

1. *Basureros y basura*

Los residentes de East Valley/680 Communities han expresado el deseo de mantener los vecindarios limpios y libres de basuras o desechos. En las reuniones de la comunidad se expusieron las siguientes recomendaciones para enfrentar el problema de la basura y los basureros:

- **Más recipientes para depositar la basura.** Este plan recomienda que los vecinos de la comunidad identifiquen los puntos donde se necesitan los recipientes para basura, y que trabajen con el Ayuntamiento y el Condado en colocar más recipientes para la basura en los distritos que presentan gran tráfico de peatones, como por ejemplo frente a los comercios de la zona.
- **Mejorar el barrido de las calles.** Este plan también recomienda que la comunidad trabaje con el Ayuntamiento y el Condado

en el análisis de vías para mejorar el barrido de las calles de la zona, como por ejemplo la colocación de carteles de «Prohibido el estacionamiento» durante las horas de limpieza y el control de dicha medida, o también mediante una mayor frecuencia de las labores de barrido.

En caso de que no tuviera buenos resultados el control de las disposiciones de “Prohibido el estacionamiento” por medio de multas a los infractores, este plan propone que los vecinos valoren si la instalación de carteles de “Los vehículos estacionados se retirarán con grúas”, y el control de dicha medida, son necesarios para garantizar que las calles estén libres de vehículos estacionados en los horarios programados de barrido.

- **Recogida periódica de trastos de grandes dimensiones.** Con frecuencia se observa que en las aceras, en las calles o en terrenos privados se arrojan equipos eléctricos,



Sectores con basuras en la calle



Muebles de desecho acumulados en la acera

muebles y otros trastos de grandes dimensiones que el servicio semanal de recogida de basura no puede recoger. En aquellos barrios que estén dispuestos a aplicarlo, debe valorarse un programa de recogida periódica de dichos trastos de grandes dimensiones.

- **Recogida de carritos de compra abandonados.** Abundan los carritos de compra abandonados en muchas calles de East Valley/680 Communities. Constituyen un peligro y afean la comunidad. Con el fin de enfrentar este problema, el Ayuntamiento aprobó una disposición sobre carritos de compra el 6 de febrero del 2001. De acuerdo con la misma, el Ayuntamiento trabajará con los propietarios de establecimientos de

viveres con el fin de elaborar planes para controlar, recuperar y conservar los carritos de compra. El Ayuntamiento debe divulgar dicho programa entre las asociaciones comerciales de la zona.



Carritos de compra abandonados

2. Mantenimiento de los espacios públicos

Hay muchos espacios públicos en la zona de East Valley/680 Communities (parques, rampas de entrada y salida de las autopistas y orillas del arroyo Lower Silver Creek) que suelen estar llenos de basura. Los sitios donde se acumula basura son desagradables a la vista y afean la comunidad. Si bien la responsabilidad principal del mantenimiento de dichos puntos corresponde a la agencia del Ayuntamiento, del Condado o del Estado que posee o gestione los espacios en cuestión, hay muchas formas en que la comunidad puede colaborar para mantener limpios y seguros dichos sitios.

- **Parques.** Los parques de East Valley/680 Communities son propiedad del Ayuntamiento, y administrados por éste. Si bien el Ayuntamiento tiene la responsabilidad del mantenimiento de dichos parques, la experiencia indica que el compromiso de la comunidad local ayuda a garantizar que los parques se mantengan limpios y seguros. El programa “Adopte un Parque” es un proyecto conformado por voluntarios que existe en toda la ciudad el cual solicita voluntarios y les brinda capacitación para que ayuden en las labores de cuidado y mantenimiento de los parques comunitarios y otros espacios públicos de San José. A los voluntarios se les pide que se ocupen, durante un mínimo de un año, del mantenimiento del parque que han adoptado.

Entre otros puntos específicos de los parques que pueden ser objeto de adopción están los siguientes: campos deportivos, espacios para ejercicios físicos, terrenos para flores, árboles y arbustos, zonas de juego, canchas, senderos y tierra para parques que aun no han sido desarrolladas.

- **Rampas de entrada y salida de las autopistas.** Las rampas de entrada y salida de las autopistas, que también son los puntos de entrada a las comunidades, están bajo la responsabilidad del Departamento de Transporte del Estado. Como consecuencia, el Ayuntamiento y la comunidad deben trabajar con el Estado (Caltrans) para mejorar el aspecto de dichos puntos.
- **Limpieza del arroyo Lower Silver Creek.** La experiencia muestra que es necesario el compromiso de la comunidad local para mantener limpios y seguros los arroyos. Los integrantes de la comunidad local pueden ayudar a mantener el arroyo, eliminar la basura y sembrar vegetación. El Distrito del Acueducto del Valle de Santa Clara (SCVWD) auspicia el programa de “Adopte un Arroyo”, que brinda la oportunidad para que los voluntarios de la comunidad se incorporen a largo plazo a la administración de los arroyos.

La eliminación de artículos arrojados al agua, basura y otros desechos en las aguas y orillas del arroyo Lower Silver Creek contribuiría a mejorar el aspecto de la comunidad, al

mismo tiempo que reduciría el riesgo de inundaciones gracias a un mayor flujo del agua por el canal. La limpieza del arroyo también contribuiría a la salud de la cuenca. Los integrantes del sector del SNI de East Valley/680 Communities han expresado su disposición de participar en dichas tareas, especialmente en aquellos sectores por los que pasa el arroyo. Cada año el programa de “Adopte un Arroyo” organiza dos actividades de limpieza del Arroyo. Dichas actividades pudieran coincidir con la Jornada Nacional de Limpieza de los Ríos, que se celebra en el mes de mayo, y con la Jornada de Limpieza de las Costas, que se lleva a cabo en el mes de septiembre.



Trabajo voluntario de limpieza del arroyo

E. Espacios abiertos, parques, recreación y servicios comunitarios

Los integrantes de la comunidad expresaron su firme interés en que haya más parques y espacios abiertos, así como más oportunidades recreativas, en la zona de la SNI de East Valley/680 Com-

munities. También indicaron el deseo que se mejoren y amplíen los actuales programas recreativos y educacionales, especialmente los dirigidos a la juventud y los ancianos.

1. Mejora de los parques ya existentes

Este plan recomienda que el Ayuntamiento mejore las instalaciones de todos los parques actualmente existentes en la zona, incluida la reparación de los servicios sanitarios públicos, la instalación de nuevos bancos, colocar más recipientes para la basura y mejorar la iluminación. Además, los vecinos de la comunidad deben trabajar con el Ayuntamiento para plantar nuevos árboles en todos los parques, para que haya más sombra.

En particular, los vecinos señalaron la necesidad de que se limpie el parque Emma Prusch y se embellezca la vegetación, para mejorar su aspecto en los costados que dan a Story Road y King Road. Este parque es un valioso recurso de la comunidad; sin embargo, los bordes del parque que dan a la esquina de Story y King presentan un crecimiento excesivo de la vegetación, que no resulta nada atractiva. En vista de la importancia de este lugar, como imagen del resto de la zona, los vecinos de la comunidad deben valorar la creación de una red de voluntarios para ayudar a mantener limpia esta área.

2. Ampliación de las instalaciones

El Ayuntamiento debe valorar la posibilidad de crear nuevas instalaciones al aire libre, recreativas y comunitarias. En particular, la comunidad ha señalado las siguientes necesidades: más baños

públicos en los parques existentes, una piscina comunitaria, un parque para patinetas, más terrenos de fútbol, canchas de handball, canchas de voleibol y canchas públicas de tenis.

No existen muchos puntos en el sector del SNI de East Valley/680 Communities donde puedan crearse nuevos espacios abiertos, en vista de que gran parte de la zona ya está urbanizada con otros fines. La vía de transmisión de electricidad que atraviesa el sector del SNI de East Valley/680 Communities es una posible ubicación para nuevos espacios al aire libre, parques o instalaciones recreativas. Otros puntos propuestos son la zona del puente peatonal en Sunset, el espacio abierto en Jackson Avenue, el espacio abierto de propiedad del Condado en Capitol Avenue y Pendragon Lane, y a lo largo del arroyo Lower Silver Creek. A continuación se describen las posibilidades existentes en dichos puntos. También se sugirió que el Parque Emma Prusch puede ser la posible ubicación de una piscina para la comunidad.

Además de crear nuevos espacios al aire libre, los vecinos sugirieron la posibilidad de cooperar con las escuelas locales para crear nuevas instalaciones recreativas en la zona.

Entre otros puntos posibles para crear nuevos espacios abiertos, parques e instalaciones recreativas, la comunidad sugirió los siguientes:

- **Pista para correr y campo de fútbol de la escuela Dorsa Elementary School.** Ha habido algunas conversaciones entre vecinos

de East Valley/680 Communities y el Distrito Escolar de Alum Rock, sobre la construcción de una pista para correr y un campo de fútbol en la escuela Dorsa Elementary School. El Ayuntamiento y el Distrito Escolar de Alum Rock deben investigar la viabilidad de construir dichas instalaciones en la escuela Dorsa Elementary School.

- **Senda del arroyo Lower Silver Creek.** Como parte de las mejoras programadas por el Distrito Hidrológico del Valle de Santa Clara (SCVWD) en el arroyo Lower Silver Creek, descritas en detalle más adelante dentro de la sección I, más adelante, se construirá al final o casi al final del canal una vía de mantenimiento. El Ayuntamiento debe trabajar con el SCVWD para analizar la posibilidad de que el camino de mantenimiento sirva también como senda recreativa de acceso público, como se muestra en la Figura 11.

- **Ampliación del Parque Lo Bue y construcción de instalaciones recreativas.** Los residentes expresaron el deseo que se construyan instalaciones recreativas en el sector de la vía de transmisión de electricidad donde actualmente se ubica el Parque Lo Bue. La comunidad ya ha señalado las siguientes instalaciones posibles: una piscina y centro de recreación para la comunidad, jardines comunitarios, un terreno de árboles frutales, un parque para patinetas, canchas de handball y voleibol, sitios para meriendas campestres, baños públicos y un terreno de estacionamiento. Algunas de dichas instalaciones quizás no sean posibles debido a los requisitos de seguridad relacionados con los actuales conductos de electricidad y gas. El Ayuntamiento debe trabajar con la comunidad para explorar la posibilidad de ampliar el Parque Lo Bue.
- **Creación de un espacio abierto en la vía de transmisión de electricidad, desde**

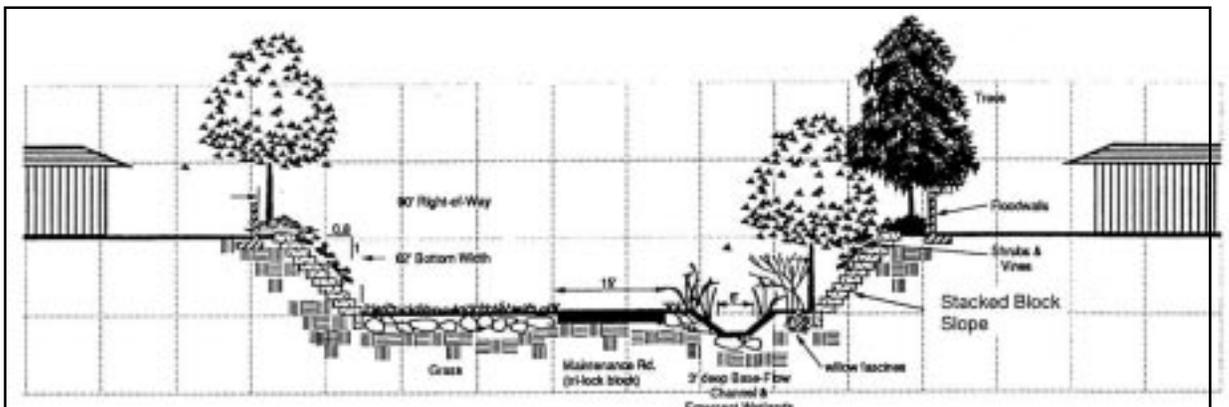


Figura 11. Corte transversal del proyecto de mejoras en el Sector 5 del arroyo Lower Silver Creek



Senda para bicicletas

Capitol Avenue hasta Ocala Avenue.

En estos momentos existe en la vía de transmisión de electricidad un pequeño parque recién construido, el parque Lo Bue, al igual que el parque Capitol y el parque Our. Los integrantes

de la comunidad expresaron su interés en que toda la vía de transmisión de electricidad se transforme en un espacio abierto con sendas para peatones y bicicletas, iluminación pública, árboles y bancas. Entre otras sugerencias se propuso la construcción de una piscina comunitaria, un parque para patinetas, más terrenos de fútbol, canchas de handball, canchas de voleibol y canchas públicas de tenis. Algunas de dichas instalaciones recreativas quizás no sean posibles debido a los requisitos de seguridad relacionados con los actuales conductos de electricidad y gas. El Ayuntamiento debe trabajar con la comunidad, los propietarios de inmuebles y PG&E para explorar la posibilidad de convertir la vía de transmisión de electricidad en un espacio abierto para disfrute de la comunidad. En el Apéndice A se muestran algunos ejemplos de posibles instalaciones.

- **Sembrar vegetación en el espacio abierto de Jackson Avenue.** Este terreno de forma triangular con un área de 2,8 hectáreas (7 acres), propiedad de Caltrans, limita al oeste con la autopista interestatal 680, al sur con la rampa de salida, y al nordeste con Jackson Avenue. El arroyo Lower Silver Creek fluye por el extremo norte de este terreno y continúa su curso debajo Jackson Avenue. Al otro lado del arroyo Lower Silver Creek hay varios edificios que pertenecen al Distrito del Acueducto del Valle de Santa Clara. Este punto sirve como “puerta de entrada” a la zona de East Valley/680 Communities para los vehículos que transitan hacia el sur por la avenida Jackson. En estos momentos tiene muy mal aspecto, con pobre vegetación y frecuente acumulación de basura. Este programa propone que se siembre vegetación en ese terreno, para embellecerlo y convertirlo en un sitio agradable al aire libre para toda la comunidad. Los residentes indicaron que se ofrecerían como voluntarios para “adoptar un parque” y mantener el terreno. En la Figura 12 de la siguiente página muestra un proyecto de diseño para ese sector. En él se propone una plaza de gravilla, con dos hileras de sicomoros o palmeras de dátiles de las Islas Canarias para la esquina de Jackson Avenue y la rampa de salida de la autopista interestatal 680. La plaza y la arboleda pudieran servir como sitio informal de reunión, con canchas de bochas y bancas para sentarse, o simplemente como atractivo visual para el distrito. Más allá de



Plum



Sycamore



Redwood



Ground Cover

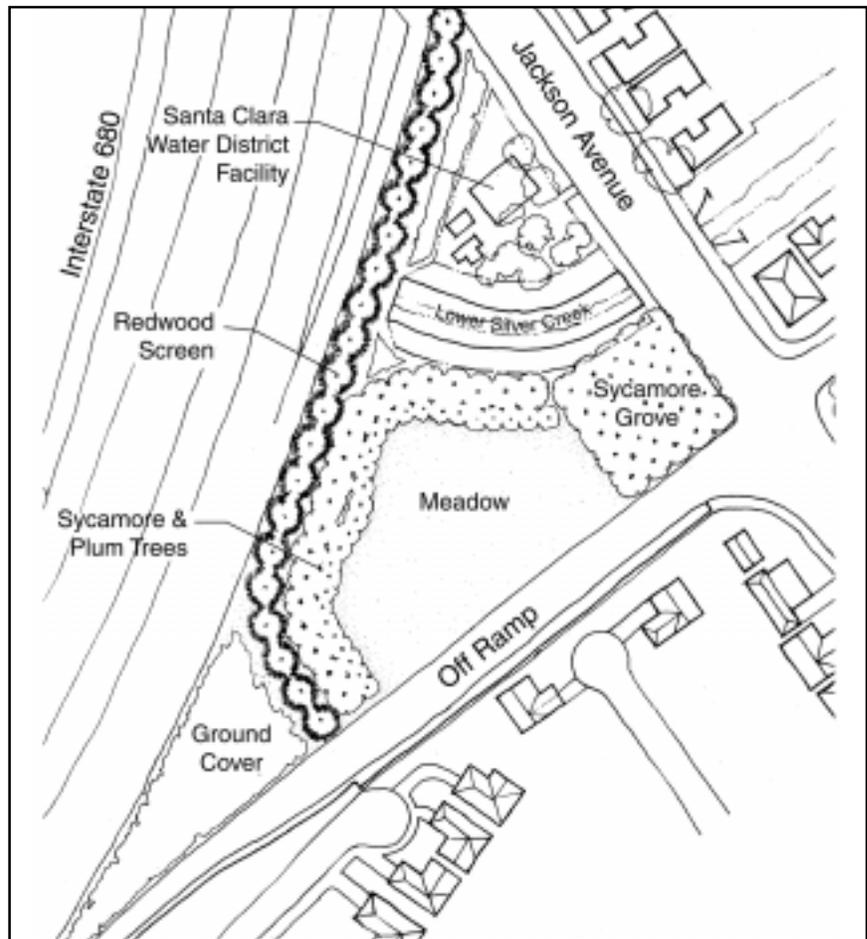


Figura 12. Diseño esquemático del espacio abierto en Jackson Avenue

la plaza, el terreno bordeado por árboles ofrece la posibilidad para que los residentes puedan jugar fútbol. Pueden añadirse nuevos árboles y crear mejores condiciones para el tráfico de peatones a lo largo de Jackson Avenue, para que los residentes disfruten andar a pie en dicho sector. Las altas secoyas servirían de cortina de fondo para ocultar la autopista y, al mismo tiempo, ofrecerían una agradable vista parcial del distrito a los vehículos circulantes. También se proponen nuevos árboles en el borde noroeste de este sector, para ocultar mejor el denso tráfico de vehículos de la autopista interestatal 680.

Además, los integrantes de la comunidad expresaron su interés en que en esta zona de entrada se sitúen carteles de bienvenida a quienes llegan a East Valley/680 Communities.

- **Mejorar la vegetación y crear servicios recreativos en la zona del puente peatonal en Sunset Avenue.** Los residentes han señalado que la zona adyacente al puente peatonal en Sunset Avenue presenta problemas de seguridad y con frecuencia está llena de basura. Además de sembrar vegetación atractiva en la zona para mejorar su aspecto, este plan propone que el Ayuntamiento considere la construcción de una instalación recreativa para niños pequeños, como por ejemplo un terreno de juego. En el diseño de la zona se debe tener cuidado de no crear “lugares donde esconderse”, sino

crear un sitio seguro y atractivo para que jueguen los niños pequeños a beneficio de la comunidad. Los residentes indicaron que se ofrecerían como voluntarios para “adoptar un parque” y mantener este terreno. En las dos siguientes figuras se muestran ejemplos de los conceptos de diseño para este sector. Independientemente del futuro de este sector, los residentes expusieron que su preocupación principal consiste en limitar el acceso a las actuales zonas ocultas situadas tras las rampas, donde se reúnen elementos indeseables y se desarrollan actividades ilícitas.

En la Figura 13 de la siguiente página se muestra el concepto de diseño, con abundante vegetación alrededor de la base del puente para peatones. En esas zonas deben instalarse nuevos postes de iluminación apropiados para los peatones. Se colocarían bancas alrededor del espacio circular formado por la rampa de acceso al puente para peatones, así como en el espacio adyacente al lado oeste, lo que convertiría este punto en un agradable espacio abierto para sentarse y descansar. En la Figura 14 de la siguiente página se muestra otro concepto de diseño con un pequeño terreno con arena y estructuras de juego infantil en el espacio circular formado por la rampa de acceso al puente para peatones. Allí se colocarían bancas para que los padres descansen mientras observan el juego de los niños. En esa zona deberían instalarse nuevos postes de iluminación apropiados para los peatones.

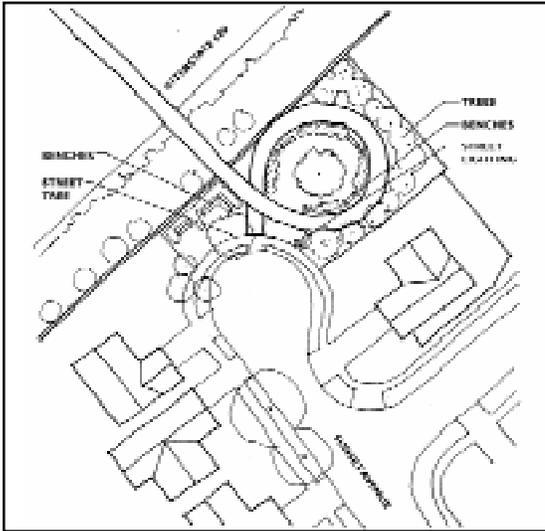


Figura 13. Concepto de diseño de área verde junto al puente para peatones en Sunset

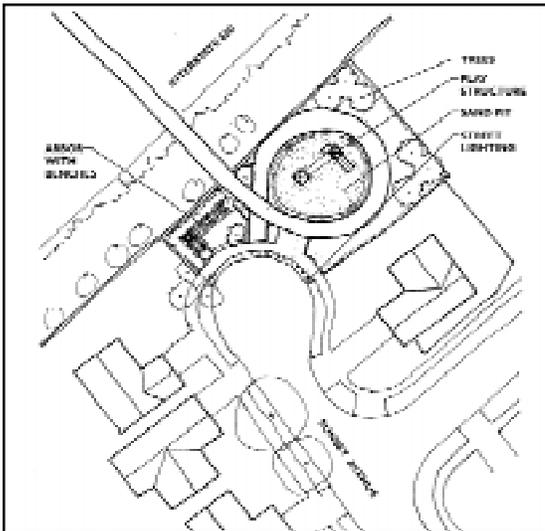


Figura 14. Concepto de diseño del terreno de juego para niños pequeños junto al puente para peatones de Sunset

También deberían sembrarse más árboles y arbustos para embellecer el espacio. Estas nuevas funciones servirían para activar un espacio actualmente “muerto”, lo que atraería a más personas a este punto para que haya más “ojos vigilantes”.

En vista de los numerosos proyectos potenciales de esta categoría, la comunidad debe determinar el orden de prioridad y trabajar con el Ayuntamiento, a fin de identificar fuentes de financiamiento para aplicarlas.

3. Instalaciones comunitarias

En las reuniones de la comunidad, los residentes han señalado que se necesitan más centros comunitarios en la zona de East Valley/680 Communities. En estos momentos solamente existe el Centro Hank Lopez para Jóvenes y Ancianos, situado en Ocala Avenue. Muchas personas expresaron su inquietud con respecto a la pérdida de servicios en el centro comunitario y en la biblioteca debido a las restricciones de seguridad provocadas por el Aeropuerto Reid-Hillview. En caso que hubiera que reubicar una o ambas instalaciones, este plan recomienda que el Ayuntamiento investigue las opciones disponibles para conservar algunos servicios comunitarios en ese sitio. Este plan recomienda que la comunidad aclare sus necesidades y trabaje con el Ayuntamiento para explorar otras posibilidades para construir nuevas instalaciones comunitarias.

4. *Instalación de baños públicos*

El Ayuntamiento debe estudiar y llevar a cabo un programa de instalación de baños públicos portátiles, del tipo de “limpieza automática”, como los que ya existen en algunos puntos del centro urbano en la zona del SNI de East Valley/680 Communities. Los integrantes de la comunidad pueden colaborar identificando las áreas que más necesidad tengan de dichas instalaciones.

5. *Programas*

Los residentes desean que se mejoren y amplíen los actuales servicios comunitarios, con énfasis en los programas dirigidos a la juventud y los ancianos.

- **Creación y fortalecimiento de las asociaciones comunitarias.** Ya existen muchas asociaciones de vecinos bien consolidadas en la zona de East Valley/680 Communities. Durante el proceso de planificación de la Propuesta de Mejoras a las Comunidades se fundó una nueva

asociación vecinal en el barrio de Sierra. Están en vías de crearse nuevas asociaciones vecinales en los barrios de National Hispanic University y Ryan. El plan recomienda que la comunidad siga trabajando con el PRNS para crear o fortalecer las asociaciones de vecinos, y también para fomentar la comunicación entre las distintas asociaciones de vecinos de la zona de East Valley/680 Communities.

- **Más programas deportivos y educativos para los jóvenes.** El Ayuntamiento debe explorar la posibilidad de ofrecer más programas deportivos y educativos para los jóvenes.
- **Más actividades para los adultos.** En este plan se recomienda que el Ayuntamiento brinde más servicios o mayores recursos para estimular a las organizaciones comunitarias a ofrecer más programas para adultos y ancianos, tales como programas de inglés como segundo idioma, ejercicios aeróbicos



Hank Lopez Teen and Senior Center



Biblioteca de Hillview

y clases sobre el cuidado infantil.

- **Centros para tareas escolares.** Los residentes desean que se mejoren los actuales centros para tareas escolares y que se creen otros nuevos en East Valley/680 Communities. Actualmente hay ocho centros para tareas escolares en la zona del SNI de East Valley/680 Communities. En estos momentos, la administración del programa de centros para tareas escolares corresponde a la sección de Servicios Juveniles del Departamento de Parques, Recreación y Servicios Comunitarios.

El programa de centros para tareas escolares del Ayuntamiento de San José ya está en su séptimo año de financiación. El Ayuntamiento financió este programa inicialmente en respuesta a las inquietudes sobre la seguridad y las necesidades educacionales de los jóvenes de San José. Comenzó sus actividades en el año fiscal de 1993-94 con un presupuesto de \$250.000 y un total de 27 centros. El programa ha sido ampliado y actualmente cuenta con 193 centros para el año fiscal de 2000-2001, y con un presupuesto de 2,63 millones de dólares. A través de este proyecto se conceden subsidios a organizaciones públicas y sin ánimo de lucro para organizar programas antes y después del horario de clases que ayuden a los jóvenes de San José a realizar las tareas escolares, a la par que se ofrece acceso a computadoras y tecnologías afines, así como docencia y formación de capacidades en un entorno seguro.

Específicamente, el Ayuntamiento de San José ofrece financiación a los Centros de Tareas Escolares mediante un contrato de subvenciones a centros individuales o múltiples. Dichos contratos, válidos para la financiación durante un año fiscal, se concertan con los siguientes tipos de instituciones:

- Distritos de escuelas públicas de la ciudad de San José
- Distritos de escuelas públicas cuyos planteles acojan a una población escolar con un mínimo de 50% de residentes de San José
- Organizaciones comunitarias al servicio de la juventud de San José
- Otras instituciones públicas, como las bibliotecas, centros para adolescentes, etc.

Las instituciones a las que se otorgue la subvención en este ciclo bianual recibirán los fondos correspondientes al primer año, mientras que la financiación del segundo año dependerá de la disponibilidad de fondos y del buen funcionamiento del primer año del ciclo.

Este plan recomienda que la comunidad trabaje activamente con el Ayuntamiento con el fin de explorar vías para mejorar y crear nuevos centros de deberes escolares en la zona de la SNI de East Valley/680 Communities.

Este es el primer año en que el personal del PRNS llevará a cabo un plan de control y evaluación



Centros para deberes escolares

del programa de centros de deberes escolares. Los integrantes de la comunidad deben colaborar con en este proceso de control, al comunicar todas sus inquietudes sobre dichos centros a la oficina del Programa de Centros de Deberes Escolares.

El Alcalde y el Ayuntamiento han expresado el compromiso de ampliar el programa para que haya centros en todas las escuelas públicas de la ciudad en el año 2002. Cada escuela interesada debe solicitar la instauración del programa y expresar su disposición de llevarlo a cabo. Por tanto, este plan recomienda que los residentes que vivan en vecindarios que no cuenten con centros de tareas escolares estimulen activamente a los directores de las escuelas locales para que se inicie el correspondiente proceso de creación.

- **Programas educativos en el arroyo Lower Silver Creek.** En este programa se pide que el Ayuntamiento estudie la organización de actividades educativas, recreativas y estéticas en el arroyo Lower Silver Creek. La agencia

SCVWD trabaja en cooperación con algunas escuelas locales para organizar actividades educativas en que los niños se familiaricen con el medio ambiente. En particular, los residentes de Dobern y Capitol/Goss expresaron su interés en que estas actividades se desarrollen en la Escuela Elemental Goss.

- **Programa de murales.** Algunos residentes sugirieron que la organización de un programa de murales sería un plan muy positivo para la juventud, y que contribuiría a embellecer aquellos puntos en la comunidad que más lo necesiten (por ejemplo, los sitios donde hay graffiti).
- **Nuevas guarderías. La comunidad expuso la necesidad de más servicios de guardería para bebés y niños de edad preescolar residentes en la zona.** Como el fin de satisfacer esta necesidad, el plan recomienda que el Departamento de Parques, Recreación y Servicios Comunitarios tome la iniciativa y comience a trabajar con los residentes y las escuelas para determinar los programas necesarios y los proveedores de dichos servicios en la zona del SNI de East Valley/680 Communities. En vista que se necesitan guarderías para todos los niveles de ingresos económicos, deben buscarse proveedores de servicios de guardería que tengan la posibilidad de ofrecer subsidios o cuotas de escala variable, y que no limiten los servicios por razones de ingresos económicos.

- **Programas de formación laboral.** Hay planes en marcha para crear un centro de Inversión en la Fuerza de Trabajo (Workforce Investment Center) en el Centro Comercial Mi Pueblo, en la esquina nordeste de Story y King. Dicho centro, que actualmente se halla en construcción, ofrecerá capacitación y recursos a los residentes de la comunidad que busquen empleo. Conjuntamente con la apertura del nuevo centro, el Ayuntamiento debe explorar otras formas de divulgar en la comunidad los actuales programas de formación laboral del Ayuntamiento y de las organizaciones comunitarias.
 - **Divulgación entre los empleadores y los trabajadores temporales.** Los residentes han expuesto el problema relativo al gran número de trabajadores temporales que se reúnen en ciertos puntos alrededor de Capitol Avenue y en la esquina de Story Road y King Road. Una mayor divulgación entre dichos trabajadores y sus empleadores, con el fin de informarles sobre el actual centro para jornaleros, o la reubicación del actual centro en esta zona, podrían ser algunas de las medidas dirigidas a resolver este problema.
 - **Programa de prevención contra pandillas.** Los residentes han indicado que la actividad de las pandillas constituye un problema en ciertos sectores. El Ayuntamiento debe explorar vías para ofrecer más programas recreativos, educativos y de prevención de las pandillas, como los de Right Connection, Project Pride, Clean Slate y Turn It Around. Este plan también recomienda que el PRNS considere otras formas de ampliar la divulgación entre los jóvenes sobre la disponibilidad de dichos programas.
 - **Divulgación y ampliación de los programas de apoyo a las víctimas de la violencia doméstica.** Los vecinos han informado que la violencia doméstica es un problema en esta zona. Este plan recomienda que el Ayuntamiento cree nuevos servicios o asigne más recursos para que las organizaciones de la comunidad puedan brindar mayor información y apoyo a las víctimas en casos de violencia doméstica.
 - **Ayuda a los comerciantes pequeños.** Algunos residentes expresaron en las reuniones de la comunidad que debe protegerse a los comerciantes pequeños de la zona, y sugirieron que el Ayuntamiento intervenga para mantener reducidos los alquileres de los locales de comerciantes pequeños de la zona. Si bien no parece viable un programa de control de alquileres, se recomienda que se tomen medidas para fortalecer el comercio y colaborar con sus campañas de mercadeo.
- Este plan recomienda que se incremente la divulgación entre los comerciantes de la zona para informarles sobre los programas de

servicios de ayuda empresarial, financiamiento y préstamos disponibles a través de la Oficina de Desarrollo Económico del Ayuntamiento.

F. Problemas de delincuencia, alteración del orden público y ruido

1. Barreras contra el ruido

Muchos residentes de East Valley/680 Communities viven cerca de alguna autopista o arteria con gran tráfico de vehículos. El ruido generado en dichas vías de tráfico puede constituir un problema.

Las barreras contra el ruido, que reducen los efectos de ruido generado por el tráfico, ayudan a resolver este problema. Las barreras contra el ruido pueden diseñarse y construirse de tal forma que no sólo sirvan para reducir el ruido del tráfico, sino que también armonicen visualmente con el vecindario.

Los residentes informaron de muchos puntos en East Valley/680 Communities en que se necesitan barreras contra el ruido o la reparación de las ya existentes: en Capitol Expressway y Capitol Avenue, en Summer Street, en McCreery Avenue y en la rampa de salida de la autopista interestatal 680 entre Diana Lane y Diadem Drive. Las barreras contra el ruido en las autopistas y carreteras sin peaje deben coordinarse respectivamente con Caltrans y con el Condado.

El reglamento del Ayuntamiento sobre las barreras contra el ruido se aprobó en 1983. En dicho reglamento se establecen los criterios para decidir si se justifica la construcción de una barrera contra ruido cuando éste exceda el nivel establecido en la Normativa contra el Ruido del Plan General del Ayuntamiento. En dicha normativa se expone explícitamente que no se presupuestarán prestaciones económicas formales para la instalación de barreras contra ruido. Por tanto, la financiación de toda barrera contra el ruido cuya instalación se apruebe tendrá que coordinarse en el contexto de las demás necesidades de la ciudad.

La Dirección de Transporte del Valle de Santa Clara (VTA) tiene la responsabilidad de programar mecanismos contra el ruido en las autopistas, como las barreras contra ruido en el Condado de Santa Clara. El plan de gastos de la VTA para el año 2020, aprobado en diciembre de 2000, asigna un máximo de 30 millones de dólares para el programa contra el ruido entre los años 2006 y 2036. Dichos fondos pueden ser utilizados para nuevos proyectos para disminuir el ruido en carreteras o autopistas existentes, los cuales cumplen con las normas estatales y/o federales. Las obras de reparación y mantenimiento no se podrán financiar con estos fondos. VTA está en el proceso de finalizar las normas y procedimientos para su Programa de Reducción del Ruido.

Este plan recomienda que el Ayuntamiento trabaje conjuntamente con la agencia pertinente

para instalar y reparar las barreras contra ruido en los puntos señalados por la comunidad.

2. *Mayor presencia policial.*

En general, los residentes de la zona del SNI de East Valley/680 Communities desean que haya una mayor presencia policial en la comunidad para resolver los siguientes problemas:

- **Aplicación de las leyes contra las drogas.** Los residentes han planteado que existen ciertos puntos en que se trafica con drogas, como en el parque Capitol, en Story Road y alrededor de los apartamentos de Nancy Lane. Desean que la policía aplique con mayor rigor las leyes contra las drogas en esta zona.
- **Venta de bebidas alcohólicas a menores de edad.** Los residentes desean que el personal del Ayuntamiento aplique los reglamentos contra la venta de bebidas alcohólicas a menores de edad.
- **Venta de documentación falsa.** Algunos vecinos desean que el personal del Ayuntamiento reprima a las personas dedicadas a actividades ilícitas como la venta de documentos falsificados. Si bien la policía puede efectuar arrestos por este delito, el sistema de justicia federal a menudo no emprende acciones penales contra este tipo de actividad.
- **Reunión de elementos indeseables.** Los residentes quieren una mayor presencia

policiaca para controlar las reuniones de ciertos elementos en sitios como el estacionamiento de Mi Pueblo, el Centro Comercial Tropicana, las inmediaciones del puente de peatones en Sunset Avenue, y los extremos de las calles sin salida en la zona en estudio.

- **Volumen de la música.** Los residentes desean que el personal del Ayuntamiento ayude a que se apliquen los reglamentos referentes a los niveles aceptables de ruido en las comunidades. Hay un buen número de sitios en la zona del SNI de East Valley/680 Communities donde los residentes se quejan que se escucha música a muy alto volumen y que esto constituye una molestia.

Este plan recomienda que el Departamento de Policía de la Ciudad de San José y el Departamento del Sheriff del Condado deben coordinar sus actividades con la comunidad, a fin de mejorar los programas y recursos actuales para mejorar la seguridad de la zona. Las oportunidades para establecer una vigilancia policial sólida de la comunidad son de interés para los vecinos de la zona. Los miembros de la comunidad deben coordinar con el Departamento de Policía de la Ciudad y con el Departamento del Sheriff del Condado para hallar maneras de mejorar la seguridad del área.

G. Escuelas

En las reuniones de la comunidad, los vecinos informaron de que se necesitan mejoras en todas las escuelas de la zona. Entre dichas obras deben repararse las cercas, mejorar los espacios verdes, la iluminación y las instalaciones en general. Los vecinos ya han señalado necesidades específicas de mejoras en las siguientes escuelas: escuela primaria de Lyndale, escuela primaria de Cassell, escuela media de Fischer, escuela primaria de Miller, escuela primaria de Dorsa y escuela primaria de Arbuckle. Las mismas aparecen en las Figuras 17 a 26 al final de este capítulo. Sin embargo, los miembros de la comunidad deberán asumir un papel activo y trabajar con los distritos escolares para asegurarse de que se realicen las mejoras especificadas.

H. Utilización del suelo urbano

1. Viviendas

La disponibilidad de viviendas económicas y de alta calidad para todos los residentes de la zona, en particular para los ancianos y las familias, es un problema importante para la comunidad. Debe fomentarse la construcción de nuevas viviendas en los terrenos disponibles. Debe conservarse y realizarse la calidad de las viviendas ya existentes, mediante programas generales de mantenimiento y la ejecución de las mejoras recomendadas.

Aumentar la oferta de viviendas en East Valley/680 Communities, en especial de viviendas al alcance, es un problema importante para la comunidad. El Ayuntamiento no participa directamente en la construcción de viviendas, por lo que su responsabilidad principal consiste en crear en la comunidad un clima que favorezca la creación de viviendas, entre ellas las económicas.

Debe promoverse la construcción de viviendas en los terrenos vacíos o subutilizados de la zona del SNI de East Valley/680 Communities que sean adecuados para la urbanización residencial. Los residentes también expresaron su interés en que las viviendas al alcance se integren con otras instalaciones, como los comercios al servicio de la comunidad y los centros comunitarios.

Las nuevas urbanizaciones residenciales deben evitar cualquier repercusión negativa sobre la comunidad actual, al cumplimentar todas las disposiciones pertinentes del Ayuntamiento con respecto a los espacios abiertos y el estacionamiento en los propios proyectos. Si bien no es posible elaborar un programa que favorezca a los residentes de East Valley/680 Communities en detrimento de otros habitantes de la ciudad, los proyectos de viviendas al alcance deben divulgarse activamente en esta zona para promover dichas oportunidades entre los actuales residentes. Esto pudiera lograrse si se exige a los constructores que avisen a las asociaciones de residentes cuando se aprueben nuevos proyectos de viviendas.

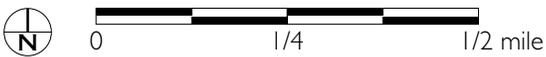
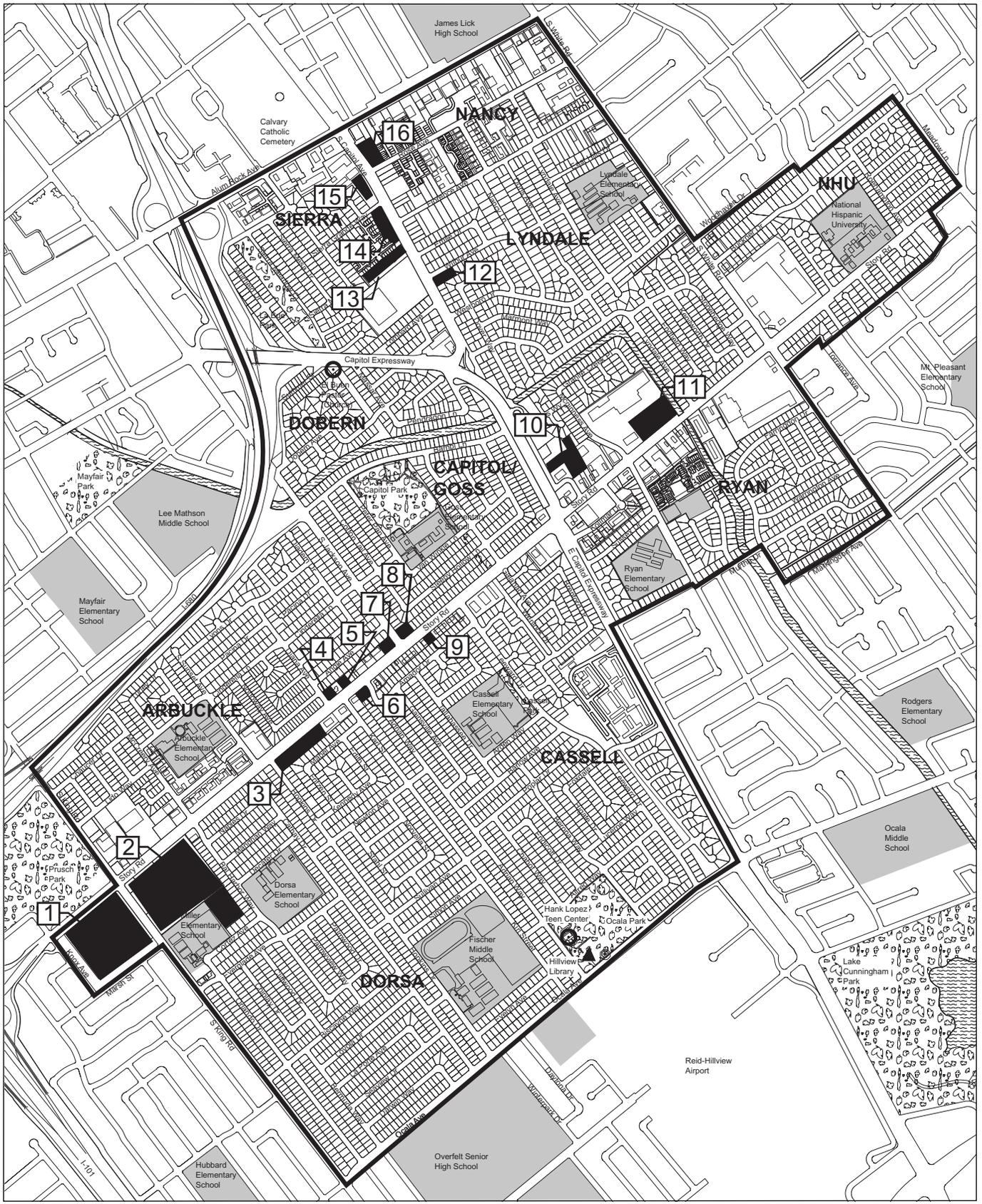


FIGURA 15

— Límite de área del estudio

■ Escuelas

□ Parques

○ Centros comunidades/iglesias

▲ Bibliotecas

**SITIOS CON POSIBILIDADES
PARA LA INSTALACIÓN DE COMERCIOS Y
USOS MIXTOS**

**LA PROPUESTA PARA MEJORAR LAS COMUNIDADES (SNI)
EL PLAN DE MEJORAS DEL VECINDARIO DE EAST VALLEY/680 COMMUNITIES**

2. *Comercio al servicio del vecindario y proyectos de uso mixto*

Los residentes señalaron la necesidad de nuevos establecimientos comerciales al servicio de las comunidades y de nuevos lugares recreativos. Algunos ejemplos de lo que se desea: un cine, una bolera, una pista de patinaje sobre ruedas/hielo, restaurantes apropiados para las familias, un banco, cafeterías y una farmacia, entre otros. Hay un buen número de terrenos vacantes o mal utilizados en las principales arterias, como Story Road, White Road, Jackson Avenue y King Road, que podrían utilizarse con estos fines. Los residentes también expresaron su interés en que se construyan viviendas para personas de avanzada edad en el piso superior de los centros de servicios a los ancianos. Igualmente sugirieron que se construyan viviendas en los pisos superiores de los lugares comerciales, como fórmula para incrementar el número de viviendas al alcance.

Siempre que sea posible, el Ayuntamiento (Agencia de Reurbanización, Departamento de Planificación y Oficina de Desarrollo Económico) deben brindar incentivos para estimular este tipo de instalaciones. Los vecinos han señalado los siguientes terrenos vacíos y sitios subutilizados que pueden servir para crear nuevos comercios al servicio del vecindario y proyectos de uso múltiple, como se muestra en la Figura 15. A fin de garantizar que se construyan nuevas viviendas, la comunidad debe continuar dándole un apoyo sólido a los proyectos propuestos de viviendas

económicas que sean diseñados de manera tal que se integren bien con la comunidad ya existente.

En estos momentos, el terreno del Centro Tropicana, situado en la esquina de Story y King, es objeto de atención especial por parte de la Agencia de Reurbanización de la ciudad. La comunidad expresó un gran interés en que se proteja a los actuales comerciantes pequeños ubicados en ese punto, y en que no deben establecerse tiendas de grandes cadenas comerciales en ese lugar. La reurbanización de este sitio se llevará a cabo mediante otro proceso independiente, en conjunto con la Agencia de Reurbanización de la Ciudad de San José, el Ayuntamiento, los propietarios de inmuebles y la Asociación Comercial de Story Road. La Agencia de Reurbanización debe garantizar que las nuevas construcciones satisfagan las necesidades de los propietarios de inmuebles, de los comercios actuales y de la comunidad.

3. *El Aeropuerto Reid-Hillview*

El problema del Aeropuerto Reid-Hillview se planteó en unas cuantas reuniones de la comunidad. Los residentes se preocupan con respecto al ruido y la contaminación del aire provocada por el combustible de aviación. Además, algunos residentes consideran que en el espacio que ahora ocupa el aeropuerto podrían construirse instalaciones más valiosas, como guarderías, centros educacionales y parques. Los residentes desean que se reduzcan las actividades del Aeropuerto Reid-Hillview o que sea cerrado.

El Ayuntamiento y el Condado deben trabajar con la comunidad para analizar esa opción.

No parece probable que el Aeropuerto Reid-Hillview se clausure en un futuro inmediato. No obstante, hay dos planes que actualmente se están considerando con respecto al aeropuerto en que pudieran participar los residentes interesados, para contribuir a que el aeropuerto sea un “buen vecino”: un estudio sobre el ruido generado en Reid-Hillview y un plan general de aeropuertos que abarca a los tres aeropuertos del Condado. Se sugirió que los residentes interesados participen en el estudio sobre el ruido generado por el Aeropuerto Reid-Hillview y aboguen por su reducción. Esto pudiera implicar la instalación de sistemas de aislamiento acústico de las viviendas, el cambio de las rutas de vuelo y la prohibición de los vuelos a determinadas horas. En cuanto al plan general de aeropuertos, los residentes pudieran plantear que los nuevos hangares programados (que generarían mayor tráfico aéreo) se sitúen en el aeropuerto del sur del Condado, que no es una zona residencial.

I. Inundaciones y Alcantarillados

Algunos residentes expresaron inquietud en las reuniones comunitarias con respecto a las inundaciones y el drenaje de aguas pluviales. Los posibles problemas de inundaciones en esta zona tendrían como causa la falta de capacidad del arroyo Lower Silver Creek para canalizar las aguas

de fuertes lluvias o las limitaciones del actual sistema de alcantarillado.

Con el fin de detectar posibles deficiencias, se evaluó la capacidad del sistema de alcantarillado de la zona de East Valley/680 Communities. Dicho examen incluyó la comprobación de las normas de diseño de la ciudad de San José, el análisis detallado de los diámetros de las tuberías y de las conexiones del sistema, así como la evaluación general de la capacidad del mismo. No se observaron problemas importantes de capacidad. Dicha conclusión parte de la premisa de que el sistema de alcantarillado y los puntos de entrada de aguas pluviales sean objeto de un mantenimiento adecuado y se mantengan libres de basura.

El arroyo Lower Silver Creek es una instalación importante para el drenaje de las aguas pluviales, que está bajo la gestión del Distrito del Acueducto del Valle de Santa Clara (SCVWD). El arroyo se conecta con el Lago Cunningham y con las zonas situadas más allá del lago Cunningham, hasta llegar al arroyo Coyote y finalmente a la bahía de San Francisco. En estos momentos, el arroyo Lower Silver Creek no cuenta con la capacidad suficiente para canalizar las aguas pluviales del tipo de tormenta que se produce una vez cada 100 años. Por tanto, el SCVWD está en vías de aumentar la capacidad del arroyo.

Como parte del programa de gestión de la cuenca del Coyote, el SCVWD ha programado obras de construcción que elevarán la capacidad del

arroyo Lower Silver Creek para que pueda canalizar las aguas de las grandes tormentas que se producen una vez cada 100 años. Para ampliar la capacidad, se incrementará el ancho del canal del arroyo, al mismo tiempo que se embellecerán las orillas con nuevos árboles y zonas verdes. Se sembrará césped y otro tipo de vegetación encima de bloques de hormigón, y siempre que sea posible se utilizará el hormigón estampado para crear un entorno “verde” y agradable a la vista. Estas obras se realizarán en los próximos cuatro o cinco años en los sectores del arroyo que se muestran en el plano de la siguiente página. Las

zonas del arroyo que están dentro de los límites de East Valley/680 Communities incluyen todo el “sector 4” y casi todo el “sector 5”, como se muestra en la Figura 16.

Una vez concluida la construcción de todo el proyecto, desde el arroyo Coyote hasta el Lago Cunningham, se redactará una Carta de Revisión del Mapa (LOMR) que se enviará a la FEMA, para solicitar que dicha agencia reevalúe los posibles riesgos de inundación de la zona. Como resultado de las obras de protección contra inundaciones en el arroyo Silver Creek, se supone

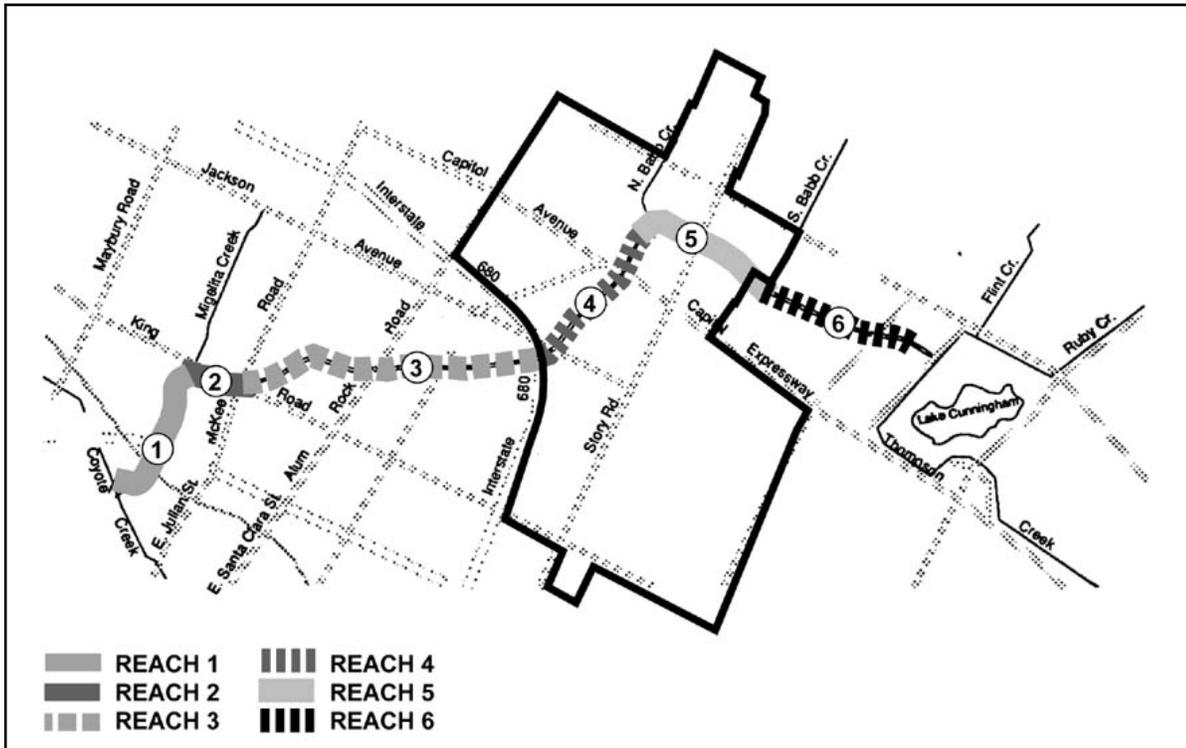


Figura 16. Propuesta de mejoras del Distrito del Acueducto del Valle de Santa Clara para el arroyo Lower Silver Creek

que éste sea capaz de canalizar el flujo de agua correspondiente al tipo de tormenta que se produce una vez cada 100 años, sin desbordarse hacia los terrenos adyacentes. Por tanto, una vez que la LOMR esté aprobada por la FEMA, se eliminará la obligación de aseguramiento contra inundaciones en todos los inmuebles cercanos al arroyo.

En vista de que no se observaron problemas relativos a la capacidad del sistema de drenaje de aguas pluviales, es de esperar que las inquietudes planteadas por los residentes se verán satisfechas gracias a las obras de mejora del SCVWD en el arroyo Lower Silver Creek y los trabajos de mantenimiento programados para el propio arroyo y el sistema alcantarillado.

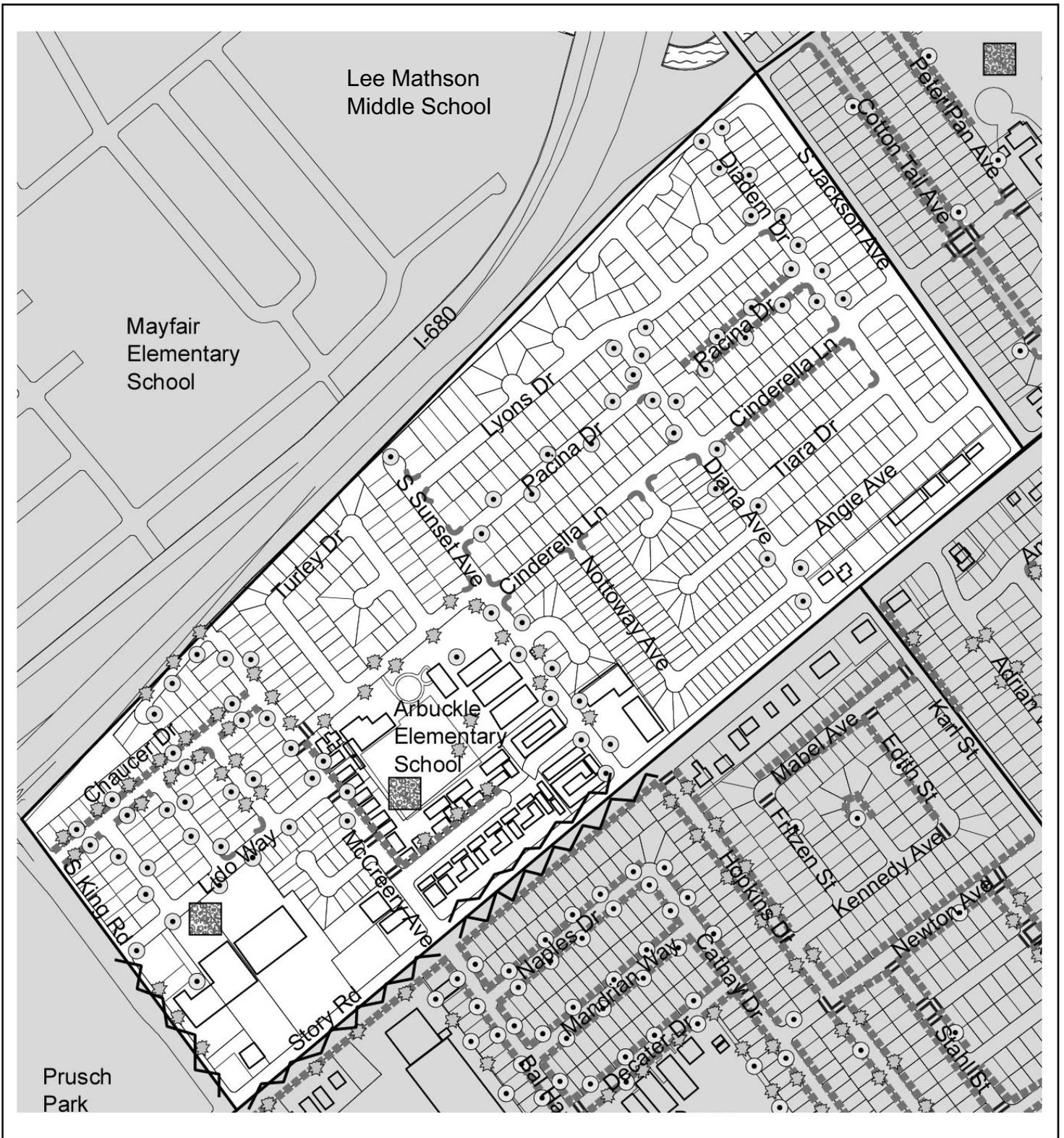


FIGURA 17

MEJORAS RECOMENDADAS PARA EL VECINDARIO DE ARBUCKLE

- ⊙ Mejorar la iluminación
- Pavimentación de calles necesaria
- Reparación e instalación de aceras
- ≡ Cruces de peatones necesarios
- ∧ Mejora de las fachadas
- ⤴ Rampas para subir y bajar de aceras necesarias
- ☼ Plantación de árboles
- ▣ Mejoras en escuelas y parques

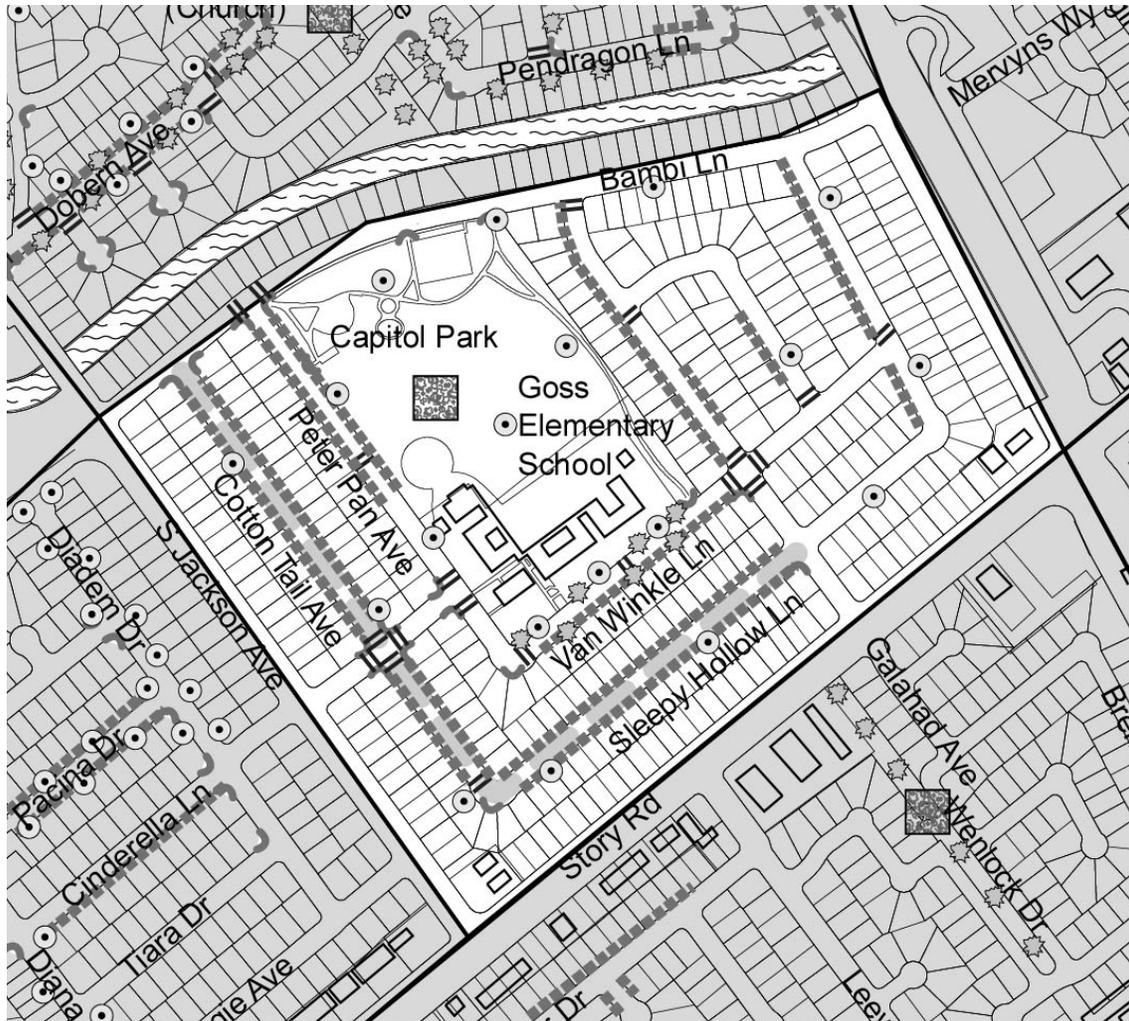


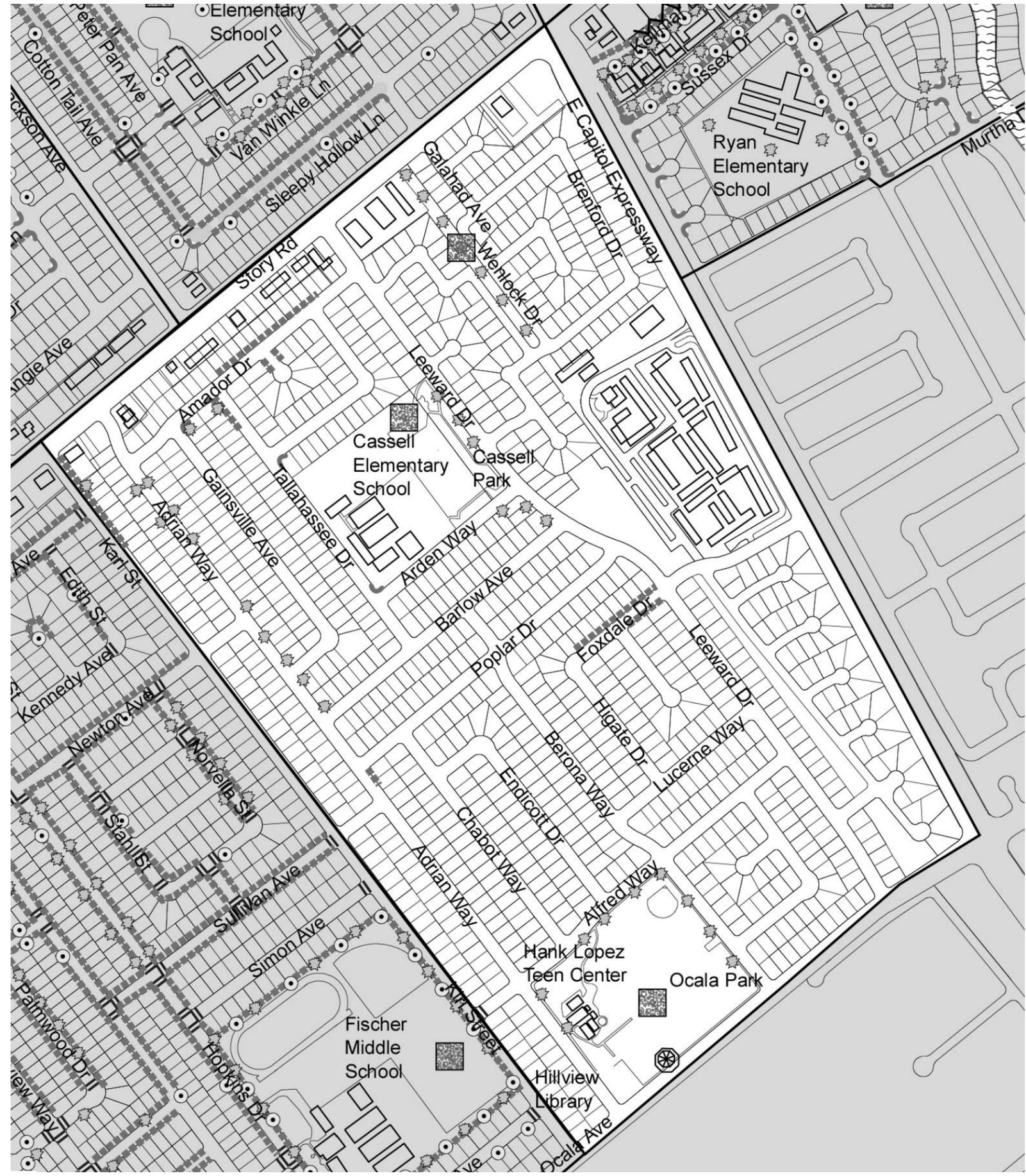
FIGURA 18

- ⊙ Mejorar la iluminación
- ▬ Pavimentación de calles necesaria
- ▬ Reparación e instalación de aceras
- ▬ Cruces de peatones necesarios
- ▬ Mejora de las fachadas
- ⤴ Rampas para subir y bajar de aceras necesarias
- ☀ Plantación de árboles
- ▬ Mejoras en escuelas y parques

**MEJORAS RECOMENDADAS
PARA EL VECINDARIO
DE CAPITOL-GOSS**

FIGURA 19

**MEJORAS RECOMENDADAS
PARA EL VECINDARIO DE CASSELL**



-  Mejorar la iluminación
-  Plantación de árboles
-  Reparación e instalación de aceras
-  Cruces de peatones necesarios
-  Mejora de las fachadas
-  Pavimentación de calles necesaria
-  Mejoras en escuelas y parques
-  Rampas para subir y bajar de aceras necesarias

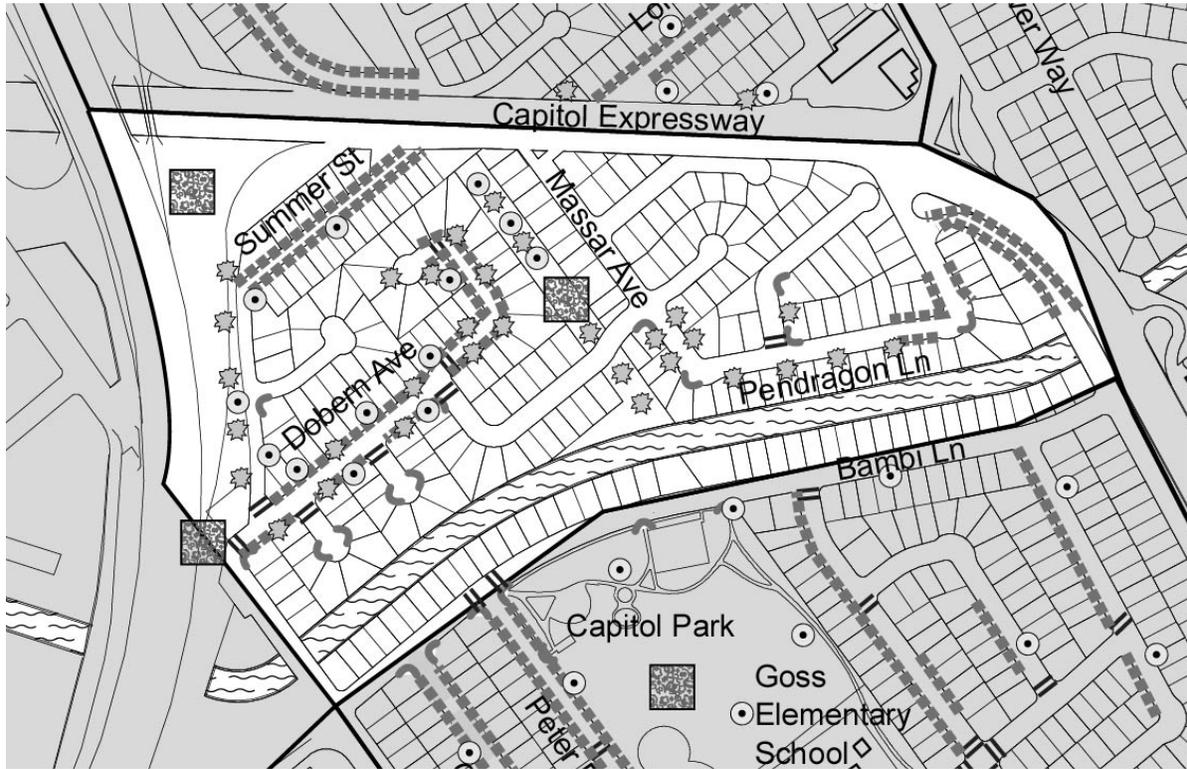
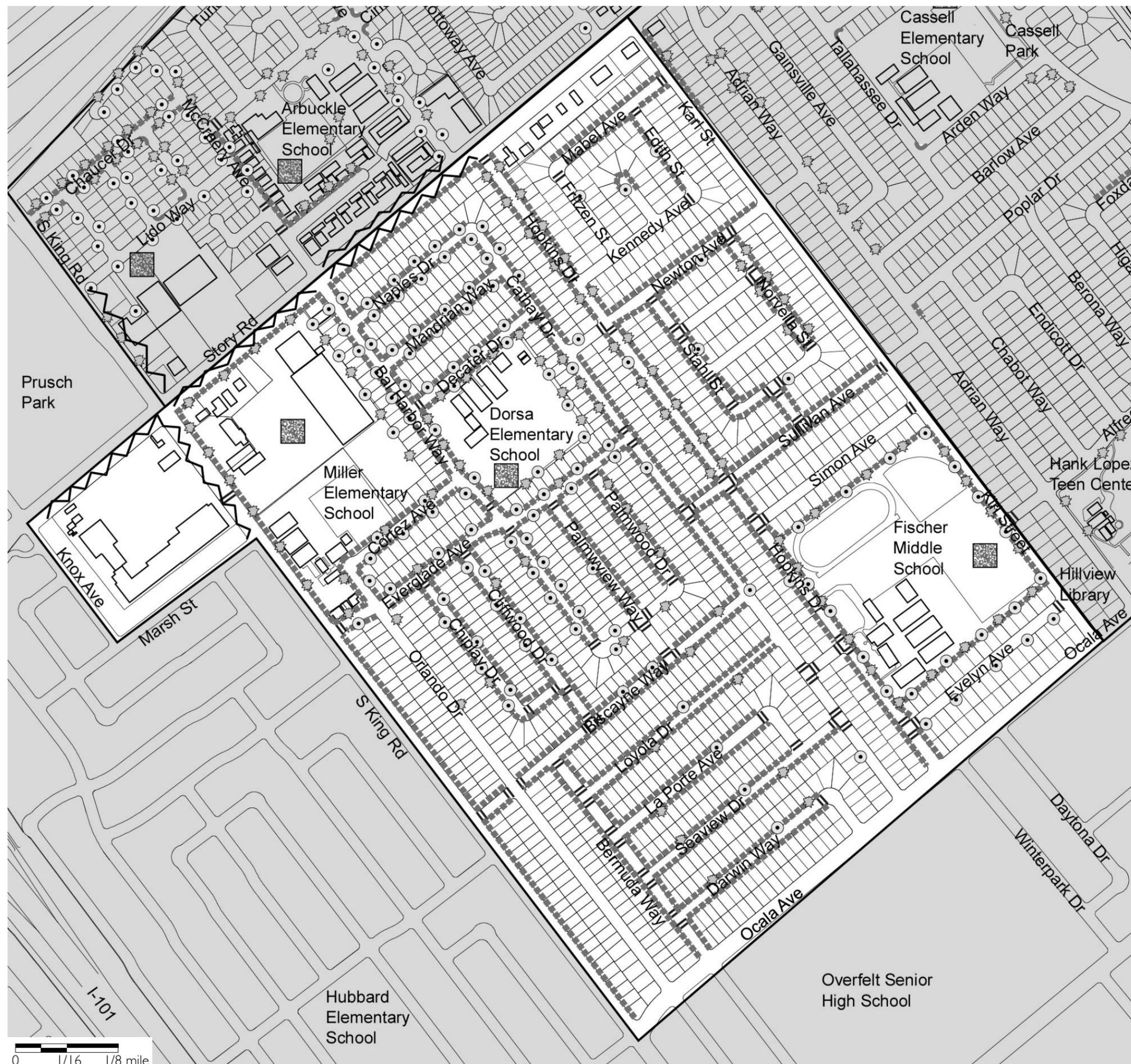


FIGURA 20

MEJORAS RECOMENDADAS PARA EL VECINDARIO DE DOBERN

- Mejorar la iluminación
- Pavimentación de calles necesaria
- Reparación e instalación de aceras
- ≡ Cruces de peatones necesarios
- ∧ Mejora de las fachadas
- ⤴ Rampas para subir y bajar de aceras necesarias
- ✪ Plantación de árboles
- Mejoras en escuelas y parques

**FIGURA 21
MEJORAS RECOMENDADAS PARA
EL VECINDARIO DE DORSA**



-  Mejorar la iluminación
-  Plantación de árboles
-  Reparación e instalación de aceras
-  Cruces de peatones necesarios
-  Mejora de las fachadas
-  Pavimentación de calles necesaria
-  Mejoras en escuelas y parques
-  Rampas para subir y bajar de aceras necesarias



FIGURA 22

MEJORAS RECOMENDADAS PARA EL VECINDARIO DE LYNDALE



-  Mejorar la iluminación
-  Plantación de árboles
-  Reparación e instalación de aceras
-  Cruces de peatones necesarios
-  Mejora de las fachadas
-  Pavimentación de calles necesaria
-  Mejoras en escuelas y parques
-  Rampas para subir y bajar de aceras necesarias

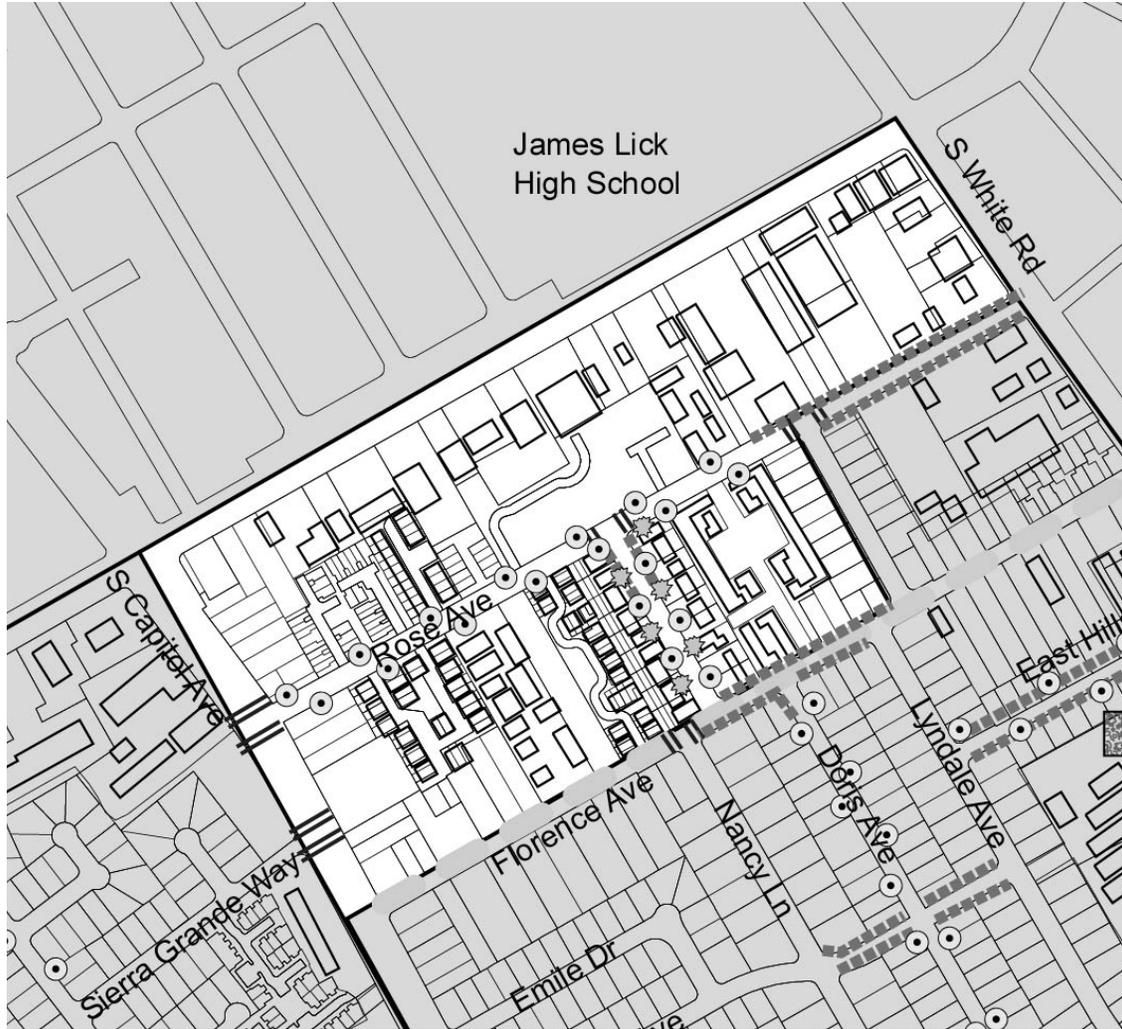


FIGURA 23

MEJORAS RECOMENDADAS PARA EL VECINDARIO DE NANCY LANE



- ⊙ Mejorar la iluminación
- ▬ Pavimentación de calles necesaria
- ▬ Reparación e instalación de aceras
- ▬ Cruces de peatones necesarios
- ⌄ Mejora de las fachadas
- ⤴ Rampas para subir y bajar de aceras necesarias
- 🌳 Plantación de árboles
- ▬ Mejoras en escuelas y parques

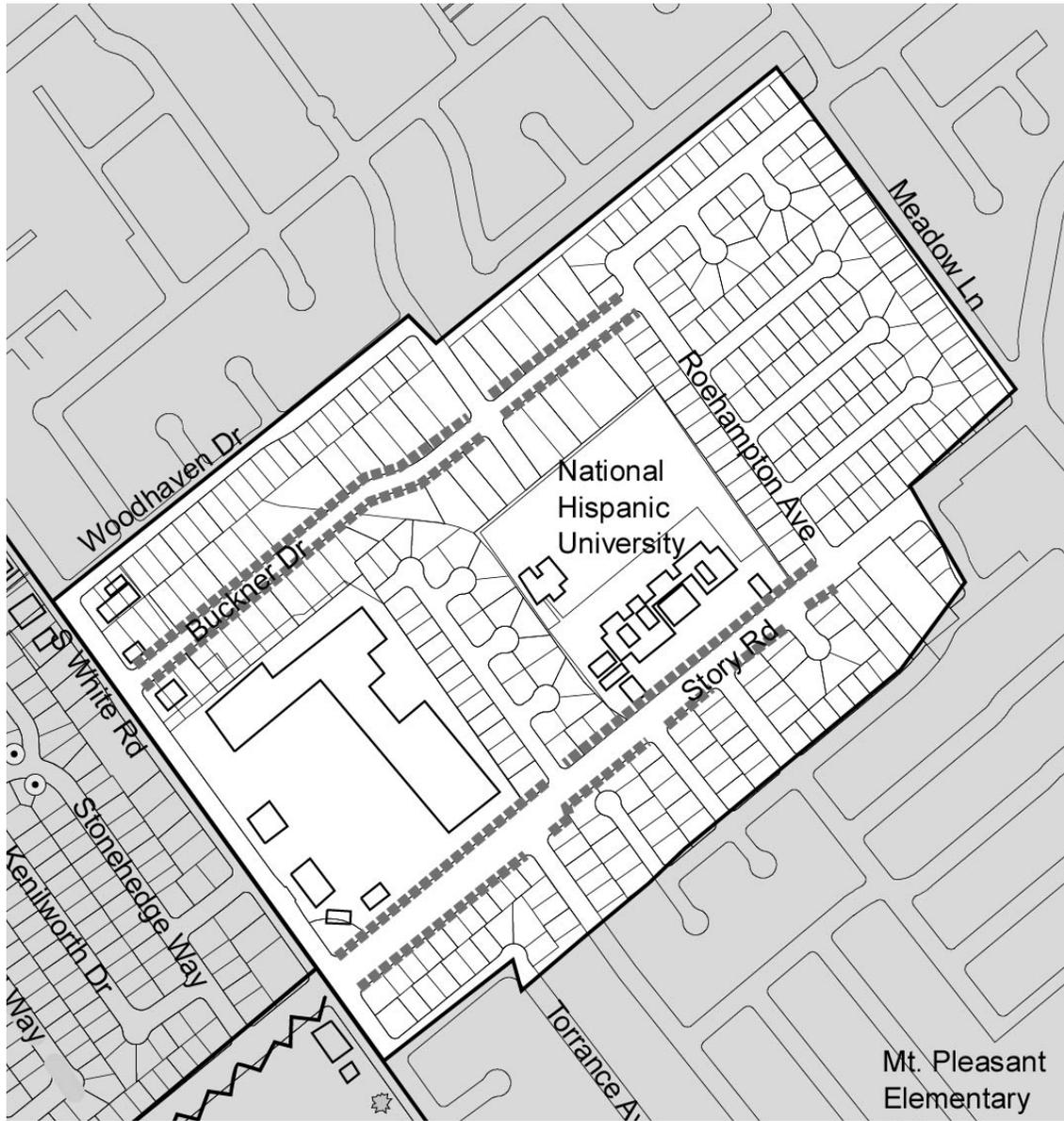


FIGURA 24

**MEJORAS RECOMENDADAS
PARA EL VECINDARIO DE LA
NATIONAL HISPANIC
UNIVERSITY**

- Mejorar la iluminación
- Pavimentación de calles necesaria
- Reparación e instalación de acreas
- ≡ Cruces de peatones necesarios
- ∧ Mejora de las fachadas
- ⤴ Rampas para subir y bajar de acreas necesarias
- ✪ Plantación de árboles
- Mejoras en escuelas y parques

LA PROPUESTA PARA MEJORAR LAS COMUNIDADES (SNI)
EL PLAN DE MEJORAS DEL VECINDARIO DE EAST VALLEY/680 COMMUNITIES



FIGURA 25

MEJORAS RECOMENDADAS PARA EL VECINDARIO DE RYAN

- Mejorar la iluminación
- Pavimentación de calles necesaria
- Reparación e instalación de aceras
- ≡ Cruces de peatones necesarios
- ∕∕ Mejora de las fachadas
- ⤴ Rampas para subir y bajar de aceras necesarias
- ✪ Plantación de árboles
- ▣ Mejoras en escuelas y parques



FIGURA 26

MEJORAS RECOMENDADAS PARA EL VECINDARIO DE SIERRA

- Mejorar la iluminación
- Pavimentación de calles necesaria
- ▬ Reparación e instalación de aceras
- ≡ Cruces de peatones necesarios
- ∧ Mejora de las fachadas
- ⤴ Rampas para subir y bajar de aceras necesarias
- ☼ Plantación de árboles
- Mejoras en escuelas y parques

5 PLAN DE MEJORAS

Este capítulo contiene todas las medidas recomendadas para mejorar la habitabilidad de la zona de East Valley/680 Communities. Dichas medidas responden a los problemas planteados por los vecinos de East Valley/680 Communities, expuestos en el Capítulo 4, y su objetivo consiste en alcanzar las metas descritas en el Capítulo 3. Las medidas que se enumeran en este capítulo orientarán a la comunidad en su trabajo con el Ayuntamiento y el Condado, para resolver las inquietudes de la comunidad mediante los siguientes pasos: 1) fortalecer los programas actuales de la comunidad; (2) llevar a cabo mejoras físicas en la zona; (3) mejorar o ampliar los servicios del Ayuntamiento; y (4) consolidar la colaboración entre las agencias públicas, la comunidad y demás partes interesadas para propiciar cambios positivos. Tales esfuerzos se financiarán a partir de diversas fuentes. Entre otros ejemplos: 1) fondos del presupuesto del Ayuntamiento; (2) subvenciones de fuentes externas, y (3) campañas locales de recaudación de fondos. Además, la Agencia de Reurbanización utilizará esta relación de medidas para orientar los trabajos que la comunidad apoye, en el momento en que la zona de East Valley/680 Communities se designe como Zona de Reurbanización. Los fondos de reurbanización podrán invertirse en cualquier lugar donde exista una zona de proyectos de reurbanización, incluso los sectores no incorporados. No obstante, toda propuesta de inversión para la reurbanización de sectores no incorporados estará sujeta a la aprobación de la Junta de Supervisores del Condado.

Independientemente de las medidas que se habrán de implantar o de la fuente de financiación, el éxito del Plan depende de la firme promesa de los integrantes de la comunidad de trabajar conjuntamente con el Ayuntamiento de San José, para llevar a cabo todo lo propuesto a corto y largo plazo.

Algunas de las mejoras planteadas por los vecinos de East Valley/680 Communities se han tenido en cuenta en el Plan de Revitalización de la Comunidad de East Dobern/Capitol-Goss, y por tanto no se incluyen en este Plan. Dichas mejoras consisten en un puente para peatones sobre el arroyo Lower Silver Creek, la compra de terrenos a lo largo de la vía de transmisión de electricidad entre Dobern Avenue y Capitol Expressway, un semáforo en la esquina de Dobern y Jackson Avenue, podar árboles de la calle en East Dobern y Capitol Goss, y pintar la escuela primaria de Goss.

El Plan de Revitalización de la Comunidad de East Dobern/Capitol-Goss es el último de los Planes de Revitalización de Comunidades elaborados por el Ayuntamiento, como parte de la Estrategia de Revitalización de Comunidades (NRS). Desde entonces, la NRS se ha fusionado con la nueva Propuesta para Mejorar las Comunidades (SNI) del Ayuntamiento.

El vecindario de East Valley/680 Communities es una de más de 20 comunidades escogidas para participar en el proceso de la Propuesta para Mejorar las Comunidades (SIN). El Ayun-

tamiento de San José estudiará las recomendaciones expuestas en todos los Planes de Mejoras de las Comunidades y tomará las decisiones presupuestarias correspondientes a las necesidades y sugerencias de cada comunidad. La financiación de las recomendaciones incluidas en el Plan de Mejoras de la Comunidad se basará en diversas fuentes. Tanto el Ayuntamiento como la Agencia de Reurbanización han asignado fondos a la Propuesta para Mejorar las Comunidades. También se procurarán e incentivarán otros recursos de agencias públicas y del sector privado, para ayudar a ejecutar los proyectos.

Con el fin de facilitar el proceso de asignación de fondos y elaboración del calendario de las mejoras propuestas, cada área de planificación de la Propuesta para Mejorar las Comunidades lleva a cabo un proceso de priorización en que los integrantes de la comunidad señalan las diez tareas más importantes entre las que hayan recomendado. En una reunión de toda la comunidad de la zona de la SNI de East Valley/680 Communities, celebrada el 21 de junio de 2001, los vecinos asignaron prioridades a las mejoras señaladas en el proceso de planificación. (Ver en el Apéndice A la lista completa y las descripciones de cada punto, y en el Apéndice B los resultados del ejercicio de priorización). A continuación se analizan en detalle las diez mejoras de más alta prioridad identificadas por la comunidad. Se ofrece la información sobre costos y financiación en aquellos puntos donde corresponda. Las demás sugerencias de mejoras

se organizan por temas, según el orden asignado por la comunidad en el ejercicio de priorización, y se describen más adelante. Todas las recomendaciones de mejoras se presentan en forma resumida en la Matriz de Medidas que figura al final de este capítulo.

Los siguientes puntos de medidas identifican la ciudad, el condado o las demás agencias participantes que tendrán un papel en la aplicación de los mismos. Se dedicará una atención especial a los puntos más prioritarios. Sin embargo, para que este Plan se mantenga activo y no se convierta simplemente en un documento más en una gaveta, la comunidad debe mantener su participación activa, trabajando con el Ayuntamiento y las demás entidades, en la promoción y realización de las medidas correspondientes a cada una de las prioridades y demás puntos de medidas.

La ejecución de este Plan llevará algún tiempo. Aunque algunas de las medidas propuestas en este Plan podrán llevarse a cabo con relativa rapidez (Inmediatas: dentro de 18 meses; A corto plazo: entre 0 y 3 años), otras tardarán varios años (A mediano plazo: entre 4 y 6 años) y es posible que otras más tengan que esperar siete años o más (A largo plazo). Otras medidas exigirán la atención permanente de los miembros de la comunidad, el Ayuntamiento y el Condado, y por tanto se llevarán a cabo a lo largo de un período indefinido. En vista de que la realización total de este Plan posiblemente tarde varios años, el personal del PRNS presentará

informes periódicos sobre su cumplimiento al Ayuntamiento y a la Agencia de Reurbanización. De esta forma, el Ayuntamiento y la Agencia de Reurbanización podrán evaluar la buena marcha del proceso de utilización general de recursos del Ayuntamiento y de la Propuesta para Mejorar las Comunidades para alcanzar los objetivos del Plan, y podrán decidir todo cambio necesario en la asignación de recursos para garantizar que se apliquen las medidas acordadas.

SECCIÓN A

A. Mejoras de alta prioridad

HP1. Conservar y mejorar el Centro Comercial Tropicana (Punto #75)

En tres de las esquinas de la intersección de Story y King Road existen distintos establecimientos comerciales que forman parte de la Estrategia de Revitalización de Story y King, que es un plan elaborado por la Agencia de Reurbanización de San José con base en las sugerencias y la participación de la comunidad. Las esquinas



Los usos existentes en el Tropicana Shopping Center

sudeste y sudoeste están siendo evaluadas en estos momentos con miras a un plan general de creación de nuevos comercios al por menor. Dicho plan general es un requisito del Acuerdo de Negociación Exclusiva entre la empresa Blake Hunt Ventures y la Agencia de Reurbanización. La esquina sudeste está incluida en la zona del SNI de East Valley/680 Communities. La esquina sudoeste es un espacio común compartido por la zona del SNI de East Valley/680 Communities y la zona futura del SNI de Tropicana. El personal de planificación se esforzará por garantizar que se coordinen y se incorporen en los planes de todas las zonas los deseos de ambas comunidades con respecto al futuro del Centro Tropicana.

El plan general para las esquinas sudeste y sudoeste está siendo elaborado mediante los trabajos de coordinación con la comunidad que llevan a cabo los Distritos 5 y 7 del Ayuntamiento, la empresa Blake Hunt Ventures y la Agencia de Reurbanización. Conjuntamente, los terrenos abarcan aproximadamente 11 hectáreas. Se supone que el plan general constituye la base conceptual del centro, donde se incluye un posible plan del sitio, un diseño conceptual, un diseño gráfico donde se muestra la concepción arquitectónica y una lista de recomendaciones señaladas en el proceso comunitario.

En el momento de redactarse este capítulo, las proposiciones de la comunidad han permitido fijar algunas premisas claves para el plan general. Entre otras figuran las siguientes:

- * El proyecto propuesto abarcará un edificio de “mercado” para los comercios pequeños existentes, que tendrá como mínimo la misma área que el espacio actual. Se define como mercado todo sitio de comercio público y de congregación de personas donde los comerciantes pueden exhibir sus productos en un entorno festivo. La empresa Blake Hunt Ventures coordinará con los comerciantes elaborar el diseño definitivo del mercado.
- * A los comerciantes actuales se les dará la oportunidad de participar en el proyecto propuesto. El proyecto, que abarcará espacios comerciales a ambos lados de la calle, brindará mayores opciones de ubicación a los comerciantes.
- * A los comerciantes que decidan conservar sus establecimientos se les garantizará que puedan mantener la actividad mientras el proyecto esté en vías de construcción, con la única interrupción que imponga el traslado a sus nuevas ubicaciones comerciales. Los comercios recibirán una compensación por los perjuicios ocasionados a su actividad comercial.
- * Tropicana Market, que es un supermercado que existe actualmente en ese lugar, mantendrá su ubicación actual.

Se espera que el plan general concluya en el otoño de 2001. El presupuesto de la Agencia para este proyecto se elaborará una vez terminado el plan

general, cuando se negocien las transacciones inmobiliarias necesarias.

Calendario: a corto plazo

Responsabilidad principal: Agencia de Reurbanización

Responsabilidad secundaria: Planificación, Servicios Comunitarios

Costos: la financiación forma parte del presupuesto actual de la Agencia de Reurbanización.

Medidas: A lo largo de este proceso la Agencia de Reurbanización continuará trabajando con el Ayuntamiento, con los propietarios de los inmuebles y con la Asociación de Comerciantes de Story Road para garantizar que las nuevas construcciones reflejen las características y las necesidades de las comunidades adyacentes.

HP2. Programa de control del tráfico (Punto #1)

Los 56 problemas de tráfico señalados por la comunidad durante el proceso de planificación de East Valley/680 Communities fueron enviados al Departamento de Transporte (DOT) del Ayuntamiento y al Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado para ser evaluados. El Departamento de Transporte del Ayuntamiento resolverá la mayor parte de dichos problemas mediante una serie de estudios y reuniones con las asociaciones comunitarias.

Las medidas propuestas por DOT para resolver todos los problemas se presentan en el Apéndice C de este Plan.

Calendario: de corto a mediano plazo

Responsabilidad principal: DOT y las asociaciones comunitarias

Costos: el presupuesto actual del Ayuntamiento no puede sufragar el costo de todas las medidas propuestas. Es posible que se necesiten fondos adicionales para llevar a cabo las recomendaciones de las comunidades.

Medidas: ver en el Apéndice C las propuestas específicas para el control del tráfico.

HP 2a. DOT trabajará sector por sector con el fin de examinar las medidas propuestas para controlar el tráfico, según figuran en el Apéndice C. El objetivo consiste en garantizar que los residentes más afectados por los cambios tengan la oportunidad de expresar sus ideas e inquietudes. No obstante, DOT también tendrá en cuenta el efecto global de las medidas de control de tráfico en todos los sectores, para garantizar que las medidas propuestas no se limiten a trasladar el problema a las calles o sectores adyacentes.

HP 2b. Una vez ejecutadas las soluciones propuestas para el control del tráfico, se llevará a cabo un trabajo de seguimiento para evaluar los resultados. Según muestra la experiencia, estas labores de seguimiento deben realizarse con la

ayuda de la comunidad. En el sector Buena Vista se realizó con éxito la iniciativa de nombrar a determinados residentes como “responsables de calles”, para servir de enlace entre DOT y la comunidad.

HP3. Construir viviendas al alcance (Punto #66)

Al aumentar la oferta de viviendas en East Valley/680 Communities, en especial viviendas al alcance, es un problema importante para la comunidad. Además, aproximadamente un 33%

de la población de East Valley/680 Communities tiene menos de los 18 años de edad, de acuerdo con las cifras del Censo de Estados Unidos del año 2000, lo que indica que se necesitan más viviendas familiares para esta zona.

El Ayuntamiento no se ocupa directamente de construir viviendas, por lo que su responsabilidad principal consiste en crear en la comunidad un clima que favorezca la construcción de viviendas, entre ellas las viviendas al alcance. El Departamento de Viviendas del Ayuntamiento administra un conjunto de programas cuyo objetivo consiste en mejorar, conservar y



Algunos ejemplos de las medidas propuestas para el control del tránsito.

aumentar el número de viviendas al alcance de la ciudad. Dichos programas abarcan:

- * la financiación previa a la construcción,
- * la financiación de nuevas construcciones (adquisición, construcción, conservación),
- * la financiación para la adquisición y rehabilitación de grandes complejos de apartamentos,
- * la ayuda a los compradores de las viviendas,
- * los préstamos y subvenciones para la rehabilitación, concedidos a pequeños inmuebles ocupados por los propietarios o inquilinos, y
- * la ayuda a los prestatarios de servicios y albergues para personas sin hogar.

En el decenio pasado, el Departamento de Viviendas ayudó a construir dos proyectos de



Los apartamentos de Poco Way

viviendas en el sector de East Valley/680 Communities, cada uno de los cuales abarcaba un sector de viviendas al alcance. Dichos proyectos son los apartamentos de Poco Way, en el sector de Arbuckle, y los apartamentos de Milagro, en el sector de Nancy.

En Poco Way se construyeron 129 viviendas para familias de muy bajos ingresos. El Ayuntamiento compró las muchas estructuras en ruinas que bordeaban Poco Way, y tras un amplio proceso comunitario, coordinó con la Dirección de Viviendas de Santa Clara la rehabilitación de la mitad de la manzana y la reconstrucción total de la otra mitad. Se construyó un espacio de juegos infantiles donde antes había un lugar de tráfico de drogas. En ese proyecto también se construyó un centro comunitario que brinda a los residentes acceso a computadoras y un lugar de reunión. En Milagro, se obtuvieron fondos federales para contribuir a la financiación del proyecto, el cual consiste de bungalows de estilo artesanal en el sector de Nancy Lane, donde se construyeron 15 viviendas de una sola habitación como hogares permanentes para residentes de bajos recursos.

También, en éste momento, están en construcción o en fase de planificación otros cuatro proyectos en el sector de East Valley/680 Communities:

- * El proyecto de viviendas para ancianos de Rose Avenue, situado en el número 3071 Rose Avenue entre Capitol Avenue y South

White Road, que consta de 66 viviendas de alquiler para personas mayores, 65 de las cuales son para inquilinos de muy bajos ingresos;

* El proyecto de viviendas familiares de Monte Vista Gardens, situado en el número 333 South Capitol Avenue, que consta de 144 viviendas familiares, 114 de las cuales son para inquilinos de muy bajos ingresos;

* El proyecto Seniors I para ancianos en Monte Vista Gardens, ubicado en el sector oeste de South Capitol Avenue, al norte de Lombard Avenue, que consta de 69 viviendas de alquiler para ancianos, 7 de las cuales son para personas de ingresos extremadamente bajos, y otras 62 para personas de ingresos muy bajos;

* El proyecto Seniors II para ancianos en Monte Vista Gardens, ubicado en el sector oeste de South Capitol Avenue, al norte de Lombard Avenue, que consta de 49 viviendas de alquiler para ancianos, 34 de las cuales son para personas de ingresos muy bajos.

La política fundamental del Ayuntamiento con respecto a las viviendas al alcance consiste en que los fondos disponibles se dediquen principalmente a las viviendas para familias de bajos ingresos. Dicha política beneficia a todos los programas de construcción de viviendas al alcance. Concretamente, en dicha política se establece que:

* Por lo menos un 60% de los fondos para viviendas al alcance deben beneficiar a familias con ingresos muy bajos, que son las que están por debajo del 50% del ingreso mediano de la zona para todas las familias con su mismo número de integrantes (en el año 2000*, el límite superior de esta categoría de ingresos para una familia de cuatro personas fue de \$43,650)



Algunos ejemplos de viviendas económicas en alquiler para familias y ancianos en San José

* Por lo menos un 25% de los fondos para viviendas al alcance deben beneficiar a familias de bajos ingresos, que son las que están entre un 51% y un 79% del ingreso mediano de la zona para todas las familias con su mismo número de integrantes (en el año 2000*, el límite superior de esta categoría de ingresos para una familia de cuatro personas fue de \$69.050)



* Hasta un 15% de los fondos para viviendas al alcance pueden beneficiar a familias con ingresos moderados, que son las que están entre un 80% y un 120% del ingreso mediano de la zona para todas las familias con su mismo número de integrantes (en el año 2000*, el límite superior de esta categoría de ingresos para una familia de cuatro personas fue de \$104.750)

* Los límites de ingresos son actualizados anualmente y son establecidos por HUD y el Departamento de Viviendas y Desarrollo Comunitario del Estado.

Los integrantes de la comunidad recalcaron que desean que las nuevas viviendas se ofrezcan primero a los residentes que ya viven en la zona, que quizás pudieran recibir prioridad para adquirir las nuevas viviendas. No es posible establecer un programa que conceda explícitamente una prioridad a los residentes actuales, porque esto crearía una “clase especial” de personas y sería equivalente a una discriminación conforme a las leyes de vivienda. No obstante, los nuevos proyectos de viviendas de la zona podrían “ofrecerse afirmativamente” a los vecinos de East Valley/680 Communities (con la ayuda de las asociaciones de vecinos) para garantizar que éstos conozcan las nuevas oportunidades de vivienda tan pronto estén disponibles. De esta forma se ayudaría a quienes enfrentan problemas para conservar sus viviendas actuales, y también se aliviarían los problemas actuales de hacinamiento que se describen en otro

punto de este documento. En una reunión de la comunidad, los residentes señalaron algunos terrenos vacíos y subutilizados que pudieran utilizarse para proyectos residenciales y de uso mixto. Dichos terrenos se muestran en la Figura 15 del Capítulo 4.

Por lo general, los proyectos de viviendas para el alquiler que dispongan de un sector de viviendas al alcance y que sean viables desde el punto de vista financiero constan de 60 - 65 viviendas en un terreno de 0,60 - 0,80 hectáreas. Este es el número mínimo de viviendas necesarias para que las residencias y los administradores en el terreno resulten viables desde el punto de vista financiero. No obstante, se han construido proyectos exitosos en áreas más pequeñas. Por lo general, los proyectos “para la venta” en propiedad que resultan “al alcance” deben constar de 20 o más viviendas en un terreno de 0,60 - 0,80 hectáreas para que las empresas se interesen en construirlos.

En términos generales, existen tres formas en que el Departamento de Viviendas puede participar en un proyecto de construcción. Normalmente, una empresa constructora y una firma de bienes raíces obtienen la opción de compra de un terreno y solicitan un préstamo al Departamento de Viviendas. La recomendación para que el Ayuntamiento apruebe dicho préstamo sólo suele formularse después que el proyecto propuesto reciba el visto bueno de Planificación.

También es posible que el Departamento de Viviendas compre un inmueble. Si el inmueble es de propiedad privada, el Departamento de

Viviendas tendrá que encontrar un vendedor interesado. No obstante, si el sector de East Valley/680 Communities se convierte efectivamente en Zona de Reurbanización, la Agencia de Reurbanización de la ciudad tendrá la facultad de expropiación forzosa para adquirir inmuebles si se determinara que esa es la solución más adecuada. Por supuesto, la expropiación forzosa suele ser la solución de último recurso, porque pudiera implicar la reubicación de los residentes actuales del edificio, con sus costos correspondientes.

Si el inmueble es propiedad de una agencia pública que no lo necesite, el Departamento de Viviendas del Ayuntamiento puede ponerse en contacto con la agencia en cuestión para proponerle que lo venda. Si dicha agencia estuviera de acuerdo, el inmueble se sometería a una tasación conjunta, tras la cual el Departamento de Viviendas compraría el inmueble y elaboraría una Solicitud de Proposiciones (RFP) para presentarla a las empresas constructoras interesadas.

El Departamento de Viviendas administra un Programa de Préstamos Previos a la Construcción, que concede financiación a las empresas que construyan viviendas al alcance sin ánimo de lucro. Los beneficios derivados de estos préstamos sirven para sufragar los “costos blandos” que se incurran antes de comprar el inmueble destinado a la construcción. Entre otros ejemplos de costos blandos figuran los servicios profesionales necesarios para rezonificar el

inmueble (arquitectos, planificadores, ingenieros), así como los informes y las evaluaciones del medio ambiente de la Fase I y la Fase II. Los préstamos previos a la construcción son concedidos al formalizarse los acuerdos de compraventa del inmueble en cuestión.

Calendario: de plazo inmediato a mediano

Responsabilidad principal: Vivienda, Agencia de Reurbanización

Responsabilidad secundaria: Servicios Comunitarios (PRNS) y Planificación

Costos: los costos de las mejoras que figuran a continuación se sufragarán con fondos del presupuesto del Ayuntamiento, según sean disponibles, o con otros recursos que se describirán donde corresponda.

Medidas:

HP 3a. Las inquietudes referentes al hacinamiento y la congestión resultantes (por ejemplo, en el estacionamiento) han motivado a la comunidad a insistir en la necesidad de que se construyan más viviendas económicas de alta calidad en esta zona.

HP 3b. En la actualidad, se exige que un 20% de los nuevos proyectos de viviendas de las Zonas de Reurbanización sean viviendas al alcance. Con el fin de elevar el número de éste tipo de viviendas en San José, el Ayuntamiento examinará la posible aprobación de una ordenanza adicional

que exija que un 10% de todos los nuevos proyectos de vivienda que se construyan en la ciudad sean viviendas al alcance.

HP 3c. A la hora de adoptar decisiones sobre la ubicación y los tipos de nuevos proyectos de viviendas económicas, la máxima prioridad del Ayuntamiento debe ser la política de conservación de los vecindarios existentes.

HP 3d. El Ayuntamiento fomentará la construcción de viviendas en East Valley/680 Communities, dando una alta prioridad a las viviendas al alcance. El Departamento de Viviendas debe apoyar dicha construcción al brindar a los constructores de éste tipo de viviendas para el alquiler o para la venta, según corresponda, la información concerniente a los terrenos adecuados con ese fin. Si los propietarios de terrenos de alta prioridad no estuvieran en disposición de venderlos, la Agencia de Reurbanización debe consultar con la comunidad para evaluar la posibilidad de emplear la facultad de expropiación forzosa con el fin de adquirir los terrenos y ponerlos a disposición de los constructores de viviendas al alcance.

HP 3e. PRNS, Planificación y el Departamento de Viviendas trabajarán con los residentes para identificar a los posibles contratistas de proyectos residenciales y de uso mixto y para establecer las prioridades con respecto al tipo de viviendas (es decir, en venta o alquiler), así como la categoría de personas para quienes se construyan (es decir, familias o personas solas). El Departamento de

Viviendas debe ofrecer información a los residentes para ayudarles a tomar decisiones fundamentadas sobre dichas opciones.

HP3f. El Ayuntamiento garantizará que exista suficiente espacio de estacionamiento en los propios terrenos de los nuevos proyectos de viviendas económicas, con el fin de reducir al mínimo las repercusiones negativas sobre la congestión en las zonas donde se ubiquen los proyectos.

HP3g. El Ayuntamiento continuará trabajando con los constructores de viviendas económicas que hayan demostrado una gestión de alta calidad de los inmuebles.

HP3h. Todos los proyectos de viviendas económicas que incluyan viviendas para ancianos deberán contar con buena iluminación, estar situados en zonas céntricas y disponer de servicios comunitarios integrados dentro del proyecto.

HP 3i. Como parte del proceso de planificación del Plan de Mejoras de las Comunidades, la empresa Strategic Economics realizará un estudio de seguimiento para evaluar la viabilidad de las construcciones en los terrenos con posibilidades de reurbanización residencial o de uso mixto, con el objetivo prioritario de evitar el desplazamiento de los residentes actuales. El costo de la realización de dicho estudio figura en el actual contrato entre Strategic Economics y la Agencia de Reurbanización.

HP 3j. El Departamento de Viviendas, conjuntamente con PRNS, trabajará con los propietarios de los terrenos y con la Agencia de Reurbanización para decidir si se pueden adquirir los terrenos, y de qué forma.

HP 3k. En la medida en que se aprueben y construyan los nuevos proyectos, el Departamento de Viviendas y PRNS trabajarán con el NAC para divulgar información entre los residentes actuales de East Valley/680 Communities sobre la disponibilidad de las nuevas viviendas.

HP4. Crear nuevas instalaciones y servicios comunitarios, y usar el Centro Hank Lopez y la Biblioteca Hillview con fines comunitarios (Puntos #45 y #68)

En las reuniones de la comunidad, los residentes han señalado que se necesitan más centros comunitarios en el sector de East Valley/680 Communities. En estos momentos existe un solo centro comunitario en East Valley/680 Communities, el Centro Hank Lopez para Jóvenes y Ancianos, situado en Ocala Avenue. Existen dos centros comunitarios portátiles en los sectores de Dorsa y Ryan, ubicados en los locales de las Escuelas Elementales Dorsa y Ryan, así como un centro comunitario portátil programado para el sector Capitol-Goss en la Escuela Elemental Goss.

Se han elaborado planes para renovar y ampliar el Centro Hank Lopez y la Biblioteca Hillview

con el fin de satisfacer las necesidades futuras de la población de la zona. Tal como se expone en el Plan General de las Sucursales de la Biblioteca Pública de San José, se ha propuesto un nuevo local de 2230 metros cuadrados para la Biblioteca Hillview. De acuerdo con Greenprint, que es un plan estratégico a 20 años para los parques, instalaciones y programas comunitarios de la ciudad de San José, el Centro Hank Lopez se ampliará para que pueda funcionar como centro comunitario polifacético en el Distrito 5 del Ayuntamiento. Una vez convertido en centro comunitario de uso múltiple, el Centro Hank Lopez será el punto central para llevar a cabo programas en el Distrito, donde se ofrecerá un programa recreativo integral así como una amplia gama de servicios humanos y sociales.

También se evaluó detalladamente la ampliación de una o ambas instalaciones en sus locales actuales. Sin embargo, mientras continúe en



Hora de cuentos en la biblioteca de Hillview.

funcionamiento el Aeropuerto Reid-Hillview, perteneciente al Condado, no es posible la ampliación del Centro Hank Lopez o de la Biblioteca Hillview en sus locales actuales, porque ello sería incompatible con las disposiciones de la Comisión de Utilización de Suelos del Aeropuerto; el problema básico consiste en que el Parque Hillview está en la ruta de vuelos del aeropuerto. La Biblioteca Hillview cuenta con la financiación necesaria y actualmente está en proceso de encontrar un nuevo local para reubicarse en esta misma zona. Se ha evaluado con carácter tentativo, una nueva ubicación en los terrenos de la Escuela Media Clyde Fischer. Ver en la Figura 10 del Capítulo 4 un mapa donde se muestran las ubicaciones de estas instalaciones.

También se ha evaluado trasladar el Centro Hank Lopez a los terrenos de la Escuela Media Clyde Fischer, situada al noroeste y muy cerca de la ubicación actual del centro. Los planes actuales contemplan la continuación de los programas en la ubicación actual del Centro Hank, incluso después de construirse la nueva instalación. En estos momentos, el Departamento del Parques, Recreación y Servicios Comunitarios (PRNS) del Ayuntamiento no tiene programado la demolición del actual local del Centro Hank Lopez, ni dispone de fondos con ese fin. Si se reconstruyeran en otro sitio las instalaciones actuales del Centro Hank Lopez, cuya área es de 1208 metros cuadrados, el costo de la construcción sería de aproximadamente 6 millones de dólares, a partir de un costo estimado de \$450 por pie cuadrado

(0,09 metros cuadrados).¹ También habría un costo anual de mantenimiento que oscilaría entre \$30.000 y \$40.000, a partir de un estimado de entre \$2,50 y \$3,00 por el costo de mantenimiento de cada pie cuadrado.²

En las reuniones de la comunidad, los residentes subrayaron su interés en que el Ayuntamiento evalúe la opción de conservar algunos servicios comunitarios en los locales del Parque Hillview, en caso de que se trasladara alguna de las instalaciones actuales. Los residentes también expresaron el deseo que el Ayuntamiento explore la posibilidad que tarde o temprano se cierre el Aeropuerto Reid-Hillview, perteneciente al Condado, y que estos terrenos vuelvan a utilizarse como espacio abierto de la comunidad. En vista que el Aeropuerto Reid-Hillview pertenece al Condado de Santa Clara, quien lo administra, este asunto tendría que evaluarse en el contexto de un análisis de carácter más general con el Condado.

¹ El estimado de \$450 por cada pie cuadrado sería el costo en dólares del año 2001 si PRNS construyera la instalación. Esta cifra debe ajustarse con un incremento del 5% anual debido a la inflación. Los costos de mantenimiento incluyen los gastos en servicios básicos (electricidad, etc.) y vigilancia del centro.

² Los costos de mantenimiento incluyen los gastos en servicios básicos (electricidad, etc.) y vigilancia del centro.

La ampliación programada del Centro Hank Lopez y de la Biblioteca Hillview satisface parcialmente los deseos de la comunidad en cuanto a las nuevas instalaciones y servicios comunitarios. Con el fin de prestar servicios de manera eficiente, la planificación de nuevas instalaciones y servicios comunitarios debe evaluarse cuidadosamente, especialmente en zonas como East Valley/680 Communities, donde son escasos los terrenos no urbanizados y donde también son limitados los recursos financieros necesarios para la adquisición de terrenos. Tal como se expone en *Greenprint*, el Ayuntamiento pudiera seguir diferentes estrategias, entre otras la evaluación de distintas formas de incrementar al máximo el uso de los terrenos e instalaciones actuales, mediante soluciones novedosas de colaboración entre los sectores público y privado. Quizás exista la oportunidad de colaborar con el Distrito Escolar Alum Rock y con National Hispanic University (NHU) para crear nuevas instalaciones y servicios comunitarios en el sector del SNI de East Valley/680 Communities.

En *Greenprint* también se recomiendan las “colaboraciones con el transporte público” como vía para mejorar los parques, las instalaciones y los programas comunitarios. Tal como se expone en *Greenprint*, “en el diseño de las estaciones pueden incorporarse plazas, parques pequeños y servicios recreativos. En las estaciones también pueden instalarse centros comunitarios y guarderías, a los cuales se tendría un cómodo acceso”. El PRNS debe trabajar con la VTA y

con la comunidad para explorar la posibilidad de incorporar instalaciones y servicios comunitarios en el diseño de las estaciones, como parte del Plan de la VTA para la Mejora del Transporte Público del Downtown y de East Valley, en el cual se prolongará el tren ligero a lo largo de la autopista Capitol Expressway y por el centro de esta zona.

Los vecinos expresaron interés en integrar servicios comunitarios, siempre que sea posible, en los proyectos de urbanización de uso mixto. El Ayuntamiento también debe investigar la posibilidad de colaborar con las empresas privadas para incorporar servicios comunitarios en las nuevas construcciones comerciales, industriales y residenciales. Los vecinos desean que en los proyectos actuales de construcción de la Agencia de Reurbanización, como los de Tropicana y Homebase (situados en la esquina de Story Road y King Road), se evalúe la incorporación de algunos servicios comunitarios.

En una reunión de la comunidad, los vecinos señalaron algunos terrenos vacíos y subutilizados que pudieran utilizarse para proyectos residenciales y de uso mixto que incorporen servicios comunitarios. Dichos terrenos se muestran en la Figura 15 del Capítulo 4. Tal como se expuso anteriormente en el punto 3, como parte del estudio de viabilidad que llevará a cabo la empresa Strategic Economics se analizará la posibilidad de aprovechar otros terrenos vacíos o subutilizados con el fin de realizar proyectos

de uso mixto que dispongan de algunos servicios comunitarios.

El PRNS trabajará con la comunidad para recopilar más información sobre los programas más necesarios, y decidir entonces las soluciones más adecuadas.

Hay numerosas organizaciones comunitarias que atienden a East Valley/680 Communities, que han manifestado la necesidad de contar con nuevas instalaciones. Por ejemplo, Escuela Popular, una organización sin fines de lucro que ha servido a la comunidad durante los últimos 17 años, actualmente atiende a más de 450 estudiantes en cinco lugares distintos. Escuela Popular ha expresado la necesidad de espacio adicional para poder realizar sus programas. El PRNS debería trabajar con organizaciones comunitarias, tales como Escuela Popular, para identificar programas y organizaciones que sean buenos candidatos a ser incluidos en proyectos de viviendas económicas o como instalaciones comunitarias independientes, o ambos.

Calendario: de plazo inmediato a mediano

Responsabilidad principal: Parques y Recreación (PRNS)

Responsabilidad secundaria: Servicios Comunitarios (PRNS)

Costos: \$6.000.000 para sustituir el Centro Hank Lopez para Jóvenes y Ancianos (Hank Lopez Teen and Senior Center). Los costos de las otras

medidas que figuran a continuación se sufragarán con el presupuesto del Ayuntamiento en la medida en que haya fondos disponibles; podrían utilizarse fondos adicionales del SNI, dependiendo de los resultados del análisis del PRNS y la comunidad con vistas a determinar los nuevos programas e instalaciones que resulten viables y que constituyan una alta prioridad de la comunidad.

Medidas:

HP 4a. PRNS trabajará con los integrantes de la comunidad para evaluar las solicitudes de nuevas instalaciones y servicios comunitarios, con un enfoque basado en programas que integren múltiples servicios.

HP 4b. PRNS trabajará con el Distrito Escolar Alum Rock para explorar las posibilidades de crear nuevas instalaciones y servicios comunitarios en las escuelas locales actuales de East Valley/680 Communities.

HP 4c. En Greenprint se sugiere que el Ayuntamiento construya el Complejo de Fútbol del Distrito, como proyecto conjunto con National Hispanic University (NHU). Los contactos preliminares con NHU indican que existe la posibilidad de llevar a cabo este proyecto. En este Plan se recomienda que PRNS continúe explorando la posibilidad de establecer un proyecto comunitario conjuntamente con NHU.

HP 4d. PRNS trabajará con la Agencia de Reurbanización para explorar la posibilidad de

integrar servicios comunitarios en la reconstrucción de Tropicana y Homebase, así como en otros puntos identificados como terrenos con posibilidades en el estudio de viabilidad constructiva que lleva a cabo la empresa Strategic Economics, tal como se describió anteriormente en el punto HP3c.

HP 4e. El PRNS trabajará con la comunidad para reunir más información sobre las necesidades programáticas a ser satisfechas y luego para determinar la solución más apropiada. El PRNS también trabajará con las organizaciones comunitarias en la identificación de posibles candidatos para su integración en proyectos de usos mixtos y viviendas económicas, e instalaciones comunitarias independientes, o ambos.

HP 4f. El PRNS empezará a trabajar con la VTA para explorar la posibilidad de colaboración en los proyectos de transporte público, como parte del plan de la VTA con vistas a mejorar las líneas de trenes y autobuses, en el contexto del Plan de Mejora del Transporte Público del Downtown y East Valley.

**HP5. Barreras contra el ruido
(Puntos #51 al #55)**

Existen distintos sectores de East Valley/680 Communities donde los residentes han solicitado que se construyan barreras para proteger del ruido a las viviendas adyacentes a las carreteras, autopistas y grandes arterias por donde circula

un alto volumen de tráfico, así como para impedir las reuniones indeseables en ciertos sitios. Los vecinos expresaron que es importante que las nuevas barreras contra el ruido resulten estéticamente agradables, para no restar atractivo a las zonas circundantes. Específicamente, los residentes han expuesto la necesidad de barreras contra el ruido en los siguientes sectores, como se muestra en la Figura 27 de la siguiente página:

a. Barreras contra el ruido en Capitol. Existe un alto volumen de tráfico en Capitol Avenue y Capitol Expressway. Los residentes desean que se construyan barreras en Capitol para proteger sus hogares del ruido del tráfico.

b. Barrera contra el ruido en Summer Street. Se necesitan barreras contra el ruido en Summer Street, calle situada junto a la carretera I-680 y Capitol Expressway, para proteger al sector del ruido generado en esas importantes vías de tráfico.

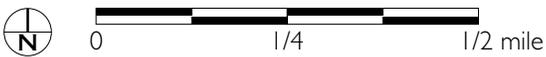
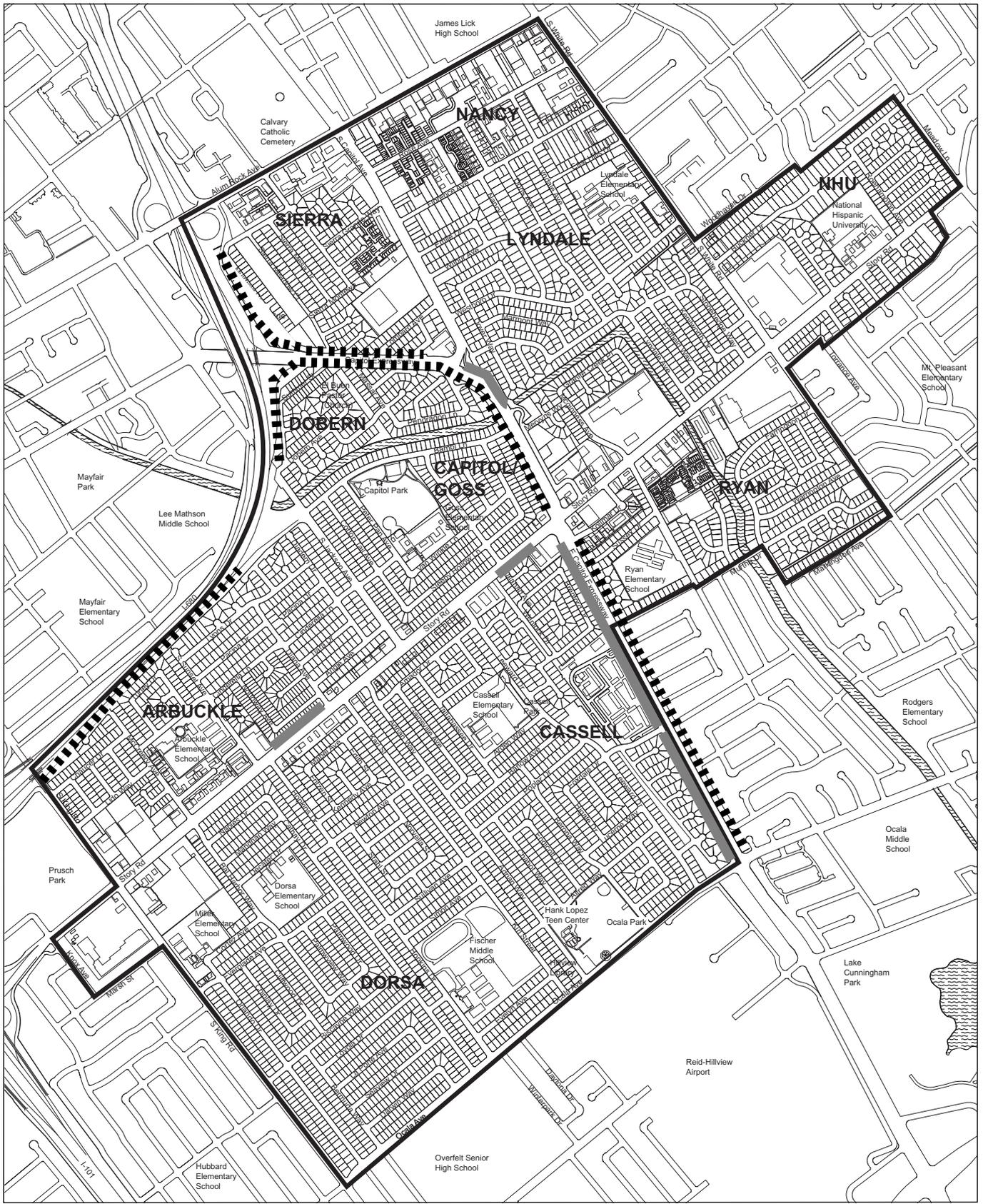
c. Barrera ubicada al sur de la rampa de salida de la carretera I-680. En estos momentos sólo existe una cerca de alambre y una estrecha franja de césped entre las casas en Diana Lane y Diadem Drive y la rampa de entrada de la carretera I-680. Los residentes han informado sobre distintos accidentes ocasionados por automóviles que se han salido de la carretera I-680 y se han estrellado en los límites del sector. Los residentes desean que se construya una barrera a lo largo de Bambi Lane para evitar que los automóviles puedan llegar hasta ese sector. Además, pidieron

específicamente que se conserven algunas áreas verdes y arboledas cuando se construya la barrera.

d. Reparar o reconstruir la barrera de McCreery. Los residentes de esta zona han indicado que la barrera existente en McCreery Avenue necesita reparación. Dicha barrera se construyó originalmente como parte del proyecto residencial adyacente. La mayor parte de las barreras contra el ruido son responsabilidad de los propietarios de los inmuebles particulares. Si alguna barrera necesitara reparación, el Departamento de Aplicación de los Reglamentos pudiera abordar el problema. Si la barrera estuviera bajo la responsabilidad del Ayuntamiento de San José, en estos momentos no existen fondos destinados al mantenimiento, se solicitaría en cada caso la financiación necesaria para reparar las barreras contra el ruido pertenecientes a la ciudad. La reparación de las barreras contra el ruido cuesta aproximadamente \$5.000 por cada panel deteriorado.

Los residentes también han expuesto que, siempre que sea posible cuando se reconstruyan las barreras, éstas deben reedificarse más cerca de las autopistas, y debe sembrarse una hilera de árboles o arbustos a lo largo de la barrera y enfrente de las viviendas y de la calle.

e. Ampliación hacia el oeste de la barrera de McCreery. Los residentes desean que la barrera actual en McCreery Avenue se amplíe hacia el oeste junto a la carretera I-680, para impedir las reuniones de ciertos elementos y el depósito de



- Límite del área del estudio
- ▬** Existentes barreras contra el ruido
- ▬▬▬** Propuestas barreras contra el ruido

FIGURA 27

BARRERAS CONTRA EL RUIDO

basura en la zona comprendida entre la I-680 y Chaucer Drive.

Tal como se expone en el Capítulo 4, la ciudad de San José cuenta con una política relativa a las barreras contra el ruido; no obstante, en dicha política se afirma explícitamente que no se presupuestarán asignaciones formales para la instalación de barreras contra el ruido. Como parte de su política sobre barreras contra el ruido, el Ayuntamiento dispone de un listado de espera. Para que se incluya algún nuevo sitio en dicha lista, es necesario dirigir una solicitud al Departamento de Transporte (sección de Planificación del Transporte). La solicitud puede consistir en una carta de la comunidad o una comunicación de cualquier funcionario del

Ayuntamiento dirigida a la sección de Planificación del Transporte del DOT.

La Dirección de Transporte del Valle de Santa Clara (VTA) tiene la responsabilidad de programar proyectos contra el ruido en las autopistas, como las barreras contra el ruido en el Condado de Santa Clara. El plan de gastos de VTA para el año 2020 asigna un máximo de 30 millones de dólares para el programa contra el ruido entre los años 2006 y 2036. Dichos fondos se podrán usar para impulsar en las carreteras y autopistas actuales nuevos proyectos que cumplen con las normas estatales y federales. Las obras de reparación y mantenimiento no se podrán financiar con estos fondos de VTA.



Algunos ejemplos de barreras contra el ruido

De acuerdo con el Programa contra el Ruido de VTA, los primeros tres puntos descritos anteriormente (5a. hasta 5c.) podrían recibir fondos de VTA. La normativa básica propuesta por VTA para reducir el ruido se muestra en la tabla 1.

Existen dos pasos que deben cumplirse antes de solicitar a VTA la subvención para un proyecto de reducción del ruido: la solicitud inicial y los estudios técnicos preliminares que demuestren la necesidad de reducir el ruido. Esto implica la elaboración del Informe Resumido de Amplitud de la Barrera contra el Ruido (NBSSR), o su equivalente, y su presentación a VTA. Todas las solicitudes iniciales de proyectos contra el ruido tendrán que presentarse a VTA por parte de las agencias asociadas, que en este caso serían el Departamento de Transporte (DOT) del Ayuntamiento o el Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado. Los estudios sobre el ruido deben ajustarse al método aprobado por Caltrans y la Administración Federal de

Carreteras (FHWA). No se asignarán subvenciones para realizar los estudios técnicos. En el caso de las barreras contra el ruido a lo largo del sistema de carreteras del Estado, como las adyacentes a la carretera I-680 (5b. y 5c., descritas más arriba), la agencia auspiciadora podrá solicitar que Caltrans redacte el NBSSR.

Las agencias auspiciadoras podrán presentar a VTA las solicitudes de subvención una vez elaborados los NBSSR. VTA solicitará la presentación de proyectos de reducción del ruido para su posible programación una vez cada dos años, durante el ciclo del Proyecto de Mejora del Transporte del Estado (STIP). Los proyectos se evaluarán conforme a una puntuación de los criterios adoptados, que podría señalar la gravedad de la necesidad, la intensidad de la necesidad, la necesidad previamente identificada, el grado de preparación para el proyecto y la colaboración local. Los proyectos se planificarán en el Programa Nacional de Mejoras Regionales (RIP).

TABLA 1: LA NORMATIVA BÁSICA PROPUESTA POR VTA

Límite de costo por unidad	Reducción mínima del	Nivel del	Altura de	Zonas verdes /
\$45.000 en dólares del año 2000 (se actualiza de acuerdo con el IPC)	5 dBA	Cerca del límite de 67 dBA o más; 52 dBA para las escuelas - 65 dBA = "cerca del límite" de 67 dBA	Mínimo de 1,83 m	La subvención abarca la terminación estándar en el lado de la carretera. La agencia local sufragará el costo del diseño y construcción de cualesquiera modificaciones a la barrera estándar (es decir, características especiales de diseño o elementos estéticos) que solicite la agencia local.

Una vez concedida la subvención, la responsabilidad de construir las barreras contra el ruido recae sobre la agencia auspiciadora. No obstante, si el proyecto corresponde al sistema de carreteras del Estado, el auspiciador del proyecto podrá solicitar que Caltrans lo ejecute. La agencia auspiciadora participaría entonces en un acuerdo de cooperación con Caltrans para ocuparse de la colaboración local, coordinar la divulgación pública y responsabilizarse del mantenimiento permanente.

El costo de realización de un estudio sobre el ruido ascendería a aproximadamente \$10.000 a \$20.000 por milla (1,61 kilómetros), dependiendo de la densidad de los receptores del ruido y la complejidad geométrica de la carretera. El costo medio de la construcción de las barreras contra el ruido es de aproximadamente \$200 por metro cuadrado; no obstante, los costos pueden variar considerablemente dependiendo de las condiciones de cada sitio. Las barreras contra el ruido tendrán un mínimo de 1,83 metros de altura y no podrán sobrepasar los 4,27 metros. Por ejemplo, las barreras cortas fuera de la vía de tráfico pudieran construirse a un costo menor, porque podría haber una mayor variación en los materiales de construcción; las barreras construidas en la vía de tráfico tienen que construirse con bloques sobre una barrera de seguridad contra choques. Además de los costos de construcción de la barrera en sí, existen otros costos adicionales, entre ellos los del control del tráfico, la preparación del suelo y las vías de

drenaje. En algunos casos, el costo ha ascendido a \$600 por metro cuadrado.

Calendario: de corto a mediano plazo

Responsabilidad principal: DOT-Planificación del Transporte

Costos: La comunidad ha solicitado que se construyan aproximadamente 2,5 kilómetros de nuevas barreras contra el ruido en los puntos enumerados anteriormente.³ El costo puede oscilar entre \$3.000.000 y \$5.000.000, dependiendo de los factores antes descritos, como el sitio en que se construyó la barrera (dentro o fuera de la vía pública), las condiciones geológicas y el grado en que haya que controlar el tráfico, reubicar los servicios básicos y examinar el sistema de drenaje.⁴ La reparación del panel deteriorado de la actual barrera contra el ruido costaría aproximadamente \$5.000.

³ Esta cifra incluye 1,4 kilómetros de barrera contra el ruido a lo largo del lado este de Capitol Avenue, desde Murtha Drive hasta Ocala Avenue, que realmente está más allá de los límites de la zona del SNI de East Valley/680 Communities. No obstante, ese sector se incluyó en los cálculos para estimar el costo total de las barreras solicitadas por la comunidad, porque es poco probable que si se construyera una barrera en esta zona la misma termine en el límite de la zona del SNI. Más bien, la barrera se extendería lo necesario para reducir el ruido que exceda los límites aceptables.

⁴ Los estimados de costos se basan en el costo medio de las barreras contra el ruido construidas de acuerdo con las normas de Caltrans, obligatorias para las barreras ubicadas en las vías públicas del Estado. Pudiera ser más reducido el costo de las barreras contra el ruido construidas fuera de las vías públicas del Estado. Aunque la altura de las barreras contra el ruido dependerá de las condiciones del terreno, los estimados de costos se basan en una altura de 4,27 metros (14 pies).

Algunas de las barreras contra el ruido solicitadas por la comunidad podrían recibir financiación de VTA o de Caltrans. Las barreras contra el ruido que no reúnan los requisitos para dicha financiación tendrían que costearse con fondos del presupuesto del Ayuntamiento, según los haya disponibles, o con fondos del Plan de Mejoras a las Comunidades.

Medidas:

5a hasta 5c: DOT evaluará los sitios descritos anteriormente, iniciará los estudios técnicos exigidos o solicitará que Caltrans elabore dichos informes, según sea necesario.

5d y 5e: DOT evaluará la aceptación formal de la responsabilidad de reparar o reconstruir las barreras actuales que no pertenezcan a Caltrans, como por ejemplo la barrera en McCreery.

5f. En los futuros proyectos de barreras contra el ruido en esta zona, el DOT tendrá en cuenta la calidad estética como factor de alta prioridad entre los criterios a evaluar con vistas al diseño y la selección de materiales para las mismas.

**HP6. Reparación e instalación de aceras
(Punto #22)**

El propietario del inmueble tiene la responsabilidad de mantener en estado seguro y funcional las aceras y la franja verde enfrente a su inmueble, incluso el bordillo y la canal de desagüe.

El Ayuntamiento de San José cuenta con un programa de subvenciones para reembolsar el costo de las reparaciones de las aceras a los propietarios de inmuebles que tengan derecho al mismo. Este programa sólo está disponible para las viviendas unifamiliares ocupadas por sus propietarios. El importe de la subvención se basa en una inspección en que se determinen los costos estimados de la reparación. Las viviendas alquiladas y los establecimientos comerciales no tienen derecho de recibir la subvención del Ayuntamiento para la reparación de aceras. Aunque el Condado no cuenta con un programa oficial de reembolsos, sí ha solicitado en el pasado, y se le han concedido, subvenciones estatales y federales para este tipo de mejoras en otras zonas.

El propietario del inmueble debe sufragar los gastos por adelantado y recibir después el reembolso del Ayuntamiento. El propietario podrá realizar personalmente el trabajo o emplear a un contratista. Para efectuar las reparaciones se requiere un permiso gratuito que puede solicitarse en el Departamento de Transporte. Los permisos tienen un periodo de vigencia de noventa (90) días. El pago por adelantado de las reparaciones pudiera constituir un problema para algunos propietarios. Para resolver este problema, los residentes de East Valley/680 Communities pudieran evaluar la creación de un fondo renovable para ayudar a las familias de bajos ingresos a pagar las reparaciones, como se está haciendo en las zonas del SNI de Mayfair y Washington, con la colaboración del personal de Servicios Comunitarios (PRNS).

El precio medio de reparación de las aceras es de \$500 por inmueble. Como se muestra en las Figuras 17 a 26 del Capítulo 4, los vecinos de East Valley/680 Communities han hecho un estudio preliminar de las zonas en que se necesita la reparación de aceras. A partir de las zonas ya identificadas por la comunidad, el costo total de reparar las aceras de East Valley/680 Communities pudiera rondar el millón de dólares que el Ayuntamiento ha presupuestado para las subvenciones de reparación de aceras en toda la ciudad de San José. Las zonas del Plan de Mejoras a las Comunidades reciben prioridad para la inspección del Ayuntamiento, pero los fondos actuales no alcanzan para abarcar las necesidades de todas las zonas del Plan de Mejoras de las Comunidades y del resto de la ciudad. También debe señalarse que dentro del costo estimado de un millón de dólares para la reparación de aceras en East Valley/680 Communities puede figurar un conjunto de inmuebles que no tendrían derecho al programa de reembolsos para la reparación de aceras: los inmuebles alquilados y de carácter comercial, así como los inmuebles situados en zonas no incorporadas.

Calendario: a corto plazo

Responsabilidad principal: DOT

Responsabilidad secundaria: Servicios Comunitarios (PRNS)

Costos: El costo total de la reparación de aceras en East Valley/680 Communities pudiera alcanzar el millón de dólares que el Ayuntamiento

ya ha presupuestado para las subvenciones y reembolsos de dichas reparaciones. Sin embargo, ese millón de dólares está destinado a la reparación de aceras en toda la ciudad. Es posible que se necesiten fondos adicionales para atender a las recomendaciones de las comunidades.

Medidas:

6a. En la medida en que existan fondos disponibles, el DOT inspeccionará las zonas que necesiten reparación de las aceras. Se establecerá contacto con los propietarios de inmuebles y se les ofrecerá información sobre el programa de reembolsos del Ayuntamiento.

6b. El PRNS trabajará con el NAC para decidir si éste desea establecer un fondo renovable de préstamos para ayudar a las familias de bajos ingresos a pagar el costo de las reparaciones de aceras. Si el NAC decidiera que desea crear dicho fondo, el personal del PRNS debe ayudar al NAC a encontrar las fuentes de financiación y a establecer el fondo.

6c. En aquellas zonas que no tengan derecho a las subvenciones del Ayuntamiento para la reparación de aceras, el Ayuntamiento podría evaluar la creación de un programa especial de subvenciones para dichos inmuebles (es decir, inmuebles alquilados y de carácter comercial, o inmuebles situados en zonas no incorporadas). El PRNS debe coordinar con el NAC para decidir si la comunidad está interesada en crear un programa de este tipo.

6d. El Ayuntamiento valorará una ampliación del presupuesto de las actuales subvenciones para las aceras, de modo que incluyan el reembolso del costo de reparación de los bordillos y canaletas.

**HP7. Mayor presencia policial
(Puntos #57 al #61 y #64)**

Los residentes de la zona del SNI de East Valley/680 Communities han expuesto la necesidad de una mayor presencia policial en toda la zona. Entre los problemas de especial inquietud están la aplicación más rigurosa de las disposiciones relativas a las drogas, los vehículos abandonados, la venta de bebidas alcohólicas a menores, la venta de documentos falsificados (especialmente alrededor de la esquina de Story Road y King Road), las reuniones indeseables y los niveles inaceptables de ruido en las zonas residenciales. En los últimos cinco años se ha observado una tendencia descendente en el número de actos criminales denunciados en la zona de East Valley/680 Communities, así como en la ciudad en su conjunto. En general, el número de incidentes delictivos denunciados en East Valley/680 Communities ha bajado de 1737 incidentes en 1995 a 1080 en 2000, lo que representa un descenso del 38%.

A pesar de la tendencia descendente de los delitos denunciados, es fundamental que se mejore la comunicación entre el Departamento de Policía y los residentes de la zona para garantizar que los

hechos delictivos se reduzcan aún más y que no aumenten en el futuro. Esto sólo se podrá lograr mediante una fuerte presencia policíaca, un esfuerzo de vigilancia por parte de la comunidad y una mayor conciencia entre los residentes. Por tanto, las recomendaciones de esta sección tienen como objetivo encontrar vías para utilizar y ampliar los recursos actuales, con el fin de construir una fuerte infraestructura social basada en una relación cada vez más estrecha entre la comunidad y el Departamento de Policía.

En comparación con otras zonas de la ciudad, los vecindarios de East Valley/680 Communities ya cuentan con una base sólida para fomentar una fuerte relación entre los residentes y los agentes policiales de patrulla pertenecientes a la Oficina de Operaciones en el Terreno del Departamento de Policía. Por ejemplo, recientemente se inauguró en 2000 el Centro Policial de la Comunidad de Foothill en Tropicana Center, situado en la esquina de Story Road y King Road. Además de este importante punto central de presencia policial, los agentes policiales de patrulla asisten periódicamente a las reuniones de las asociaciones comunitarias en los sectores Lyndale, Arbuckle, Dobern y Capitol-Goss, y de la Asociación de Comerciantes de Story Road.

La Oficina de Operaciones en el Terreno colabora en la prestación de servicios policiales a la comunidad mediante la presencia permanente de unidades en el terreno. Existe un total de 83 patrullas de terreno en la ciudad de San José,

nueve de las cuales corresponden a East Valley/680 Communities. Los grupos de agentes policiales de patrulla, compuestos en general por 5 ó 6 agentes, patrullan las zonas en tres turnos diarios. Existe un turno diurno entre las 6:30 a.m. y las 4:30 p.m., un turno intermedio entre las 3:00 p.m. y la 1:00 p.m., y un turno nocturno entre las 9:00 p.m. y las 7:00 a.m. Por lo general, los agentes de patrulla prestan servicios en una misma zona durante periodos rotativos de seis meses.

También existen otras dos unidades policiales dedicadas a los problemas específicos de narcóticos, graffiti, delitos relacionados con las pandillas y los perjuicios al aspecto de la comunidad, que son el Equipo de Delitos Violentos (VCET) y la Unidad Metro. El VCET se dedica a los problemas encontrados en las escuelas y comunidades con respecto a los crímenes violentos y las actividades relacionadas con las pandillas. El VCET trabaja conjuntamente con otras fuerzas policiales, con el personal del Proyecto Crackdown, con el departamento de Servicios Comunitarios (PRNS), Right Connection y el Proyecto Orgullo (Project Pride). Los agentes del VCET realizan patrullas periódicas a pie en muchas zonas para reducir la criminalidad y el temor a la delincuencia, así como para relacionarse con los residentes de las comunidades. En estos momentos, el VCET cuenta con un teniente, tres sargentos y dieciocho agentes para toda la ciudad. La unidad del VCET tiene un grupo diurno y dos grupos nocturnos que trabajan siete días a la semana. La Unidad Metro,

anteriormente denominada Unidad de Narcóticos y Delitos Callejeros, se dedica a problemas que repercuten negativamente sobre la calidad de vida y el aspecto de la comunidad, como la ingestión pública de bebidas alcohólicas, las reuniones indeseables y las personas sin hogar. La Unidad Metro cuenta en estos momentos con 40 personas para atender a toda la ciudad.

Uno de los mejores medios para reducir las actividades delictivas consiste en la vigilancia constante e informal por parte de los residentes y comerciantes locales. La misma puede representar un nivel de atención directa que la Policía nunca podría igualar. Con el fin de ayudar a promover y brindar apoyo a los esfuerzos de las comunidades, la Oficina de Prevención de la Delincuencia auspicia una serie de programas en colaboración con otros departamentos del Ayuntamiento y los distritos escolares, para fomentar vínculos más estrechos entre la comunidad y el Departamento de Policía para reducir el nivel de delincuencia. El personal de Prevención de la Delincuencia está disponible para asistir a las reuniones de residentes con el fin de hablarles sobre diversos temas de seguridad y prevención de hechos delictivos.

El programa de “National Night Out” (Noche Nacional de Vigilancia) es una actividad de prevención de la delincuencia y las drogas auspiciada por la National Association of Town Watch (Asociación Nacional de Vigilancia Ciudadana, NATW), que es una sección de la Oficina de Ayuda a la Justicia del Departamento

de Justicia de Estados Unidos. La Noche Nacional de Vigilancia tiene el objetivo de elevar la conciencia pública sobre los programas de prevención de drogas y otros delitos, y de fortalecer el espíritu comunitario mediante la creación de vínculos positivos entre la Policía y la comunidad. Cada 7 de agosto, desde las 7 p.m. hasta las 10 p.m., se pide a los residentes de San José y de todo el país que cierren sus puertas con llave, que enciendan las luces de los portales y que estén en la calle junto con sus vecinos y la Policía para promover la unidad de la comunidad en contra de la delincuencia.

El programa de Neighborhood Watch (Vigilancia Comunitaria), coordinado por la Unidad de Prevención de la Delincuencia del Departamento de Policía de San José, ofrece a los integrantes de la comunidad la oportunidad de aprender cómo desalentar, disuadir y prevenir delitos frecuentes en las zonas residenciales, como los robos en viviendas, los robos de automóviles y los graffiti. También se tienen en cuenta los problemas del tráfico de drogas y la actividad de las pandillas. Este programa relaciona a la comunidad con la Policía para lograr el objetivo común de prevenir la delincuencia.

El programa de Crimestoppers permite a los residentes la oportunidad de realizar llamadas telefónicas anónimas al Departamento de Policía para denunciar delitos.

El Departamento de Policía depende de los integrantes de la comunidad para que se le



Algunos ejemplos de los programas ofrecidos por la oficina de Prevención de la Delincuencia

informe de los hechos delictivos que se produzcan. La familiaridad y las buenas relaciones con los agentes de patrulla, y los procedimientos para informar sobre delitos y para comunicarse con la Policía, son factores importantes con el fin de garantizar que se denuncien los hechos criminales. La Oficina de Prevención de la Delincuencia realiza actividades de divulgación por medio de los medios masivos de comunicación, para elevar la conciencia comunitaria y fortalecer las buenas relaciones de la comunidad con el Departamento de Policía. Además, la Policía comprende que los problemas de idioma y culturales pueden incidir sobre la disposición de las personas a comunicarse con la Policía. Con el fin de cerrar esa brecha, el Departamento de Policía ha emprendido diversas medidas para que la gente se sienta más dispuesta a la comunicación, entre ellas la divulgación por parte de agentes de diferentes orígenes culturales.

Así, por ejemplo, está el programa de Silicon Valley Crimestoppers en el Canal 11, con David Alvarez; El Guardián, con el agente policial Juan Tovar, quien también lleva a cabo la divulgación personal además de su presentación radial y televisiva para la comunidad hispana; y Citizen Protector, que realiza transmisiones radiales mensuales a cargo de Tony Tran y el agente policial Khanh Nguyen, como parte de los esfuerzos de divulgación dirigida a la comunidad vietnamita.

Además de todos estos esfuerzos iniciados por el Departamento de Policía, la sección de Servicios Vecinales del PRNS cuenta con funcionarios

situados en cada una de las zonas del Plan de Mejoras a las Comunidades que están en continua comunicación con los integrantes de la comunidad y que, entre otras cosas, los apoyan en su colaboración con la Policía por medio de los programas anteriormente descritos.

Calendario: de corto a mediano plazo

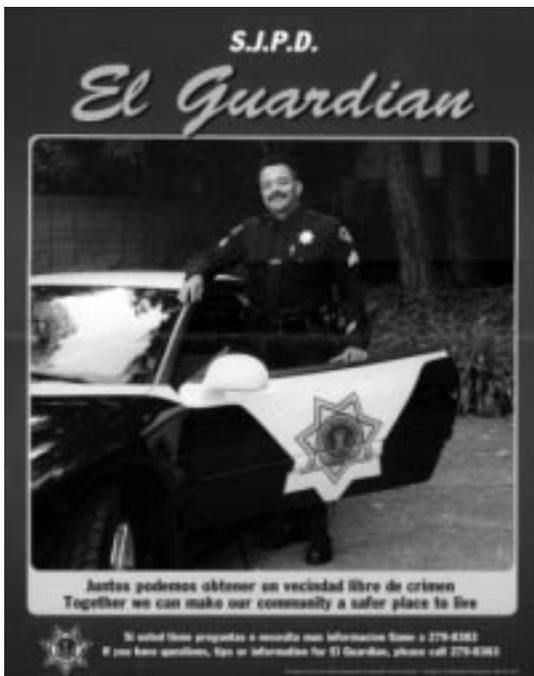
Responsabilidad principal: Departamento de Policía, Servicios Comunitarios (PRNS), Ayuntamiento

Costos: El presupuesto del Ayuntamiento pudiera sufragar el gasto de dichas medidas. Podrían obtenerse fondos adicionales del Plan de Mejoras a las Comunidades para campañas específicas de divulgación.

Medidas:

7a. El Ayuntamiento examinará la posibilidad de modificar la política de rotación de los agentes de patrulla para que permanezcan durante un año en las zonas asignadas, en lugar de sólo seis meses. De esta forma, los agentes de patrulla contarán con un período de tiempo más prolongado y eficaz para consolidar las relaciones y el nivel de confianza con los residentes y comerciantes de sus zonas.

7b. Los agentes de patrullas continuarán asistiendo a las reuniones periódicas programadas por las asociaciones comunitarias. La responsabilidad de invitar a los agentes de patrullas de sus zonas a asistir a las reuniones recae sobre la comunidad. PRNS trabajará con los residentes



Poster de El Guardian con el agente Tovar

específicos para coordinar dichas reuniones. En el caso de los vecindarios como Cassell, Sierra, Ryan y NHU, que actualmente no cuentan con asociaciones comunitarias, o donde las asociaciones han sido creadas recientemente, el departamento de Servicios Comunitarios (PRNS) coordinará con dichos sectores para iniciar este proceso.

7c. El departamento de Servicios Comunitarios (PRNS) trabajará con las comunidades, con los agentes de patrullas y con la Oficina de Prevención de la Delincuencia para ampliar y mejorar la divulgación pública con el fin de informar a los residentes sobre las vías para comunicarse con la Policía. En este Plan se recomienda que además de ampliar el número de personas que asisten a las reuniones de las asociaciones comunitarias, deben realizarse campañas de divulgación concentradas por medio de otros canales, como por ejemplo por medio de las escuelas e iglesias. Los propietarios de edificios de apartamentos deben participar en este proceso, pues sus inquilinos quizás sólo vivan durante un breve período de tiempo en el vecindario, pero se beneficiarían de conocer la información ya disponible sobre el servicio de la Policía en la comunidad. Los agentes de patrullas y los funcionarios de Prevención de la Delincuencia harán presentaciones en las reuniones programadas por estos grupos.

7d. PRNS trabajará con la comunidad y con la Policía para conocer si sus preocupaciones pueden resolverse por los agentes de patrullas o

si se necesita la colaboración del VCET o de la Unidad Metro (para los problemas más específicos de drogas y delitos relacionados con las pandillas).

7e. PRNS contribuirá a coordinar los esfuerzos para elevar el interés y la participación de los residentes. En todas estas reuniones periódicas o actividades especiales se brindarán servicios de traducción cuando sea necesario. La programación de reuniones que tengan en cuenta los distintos horarios de trabajo de los residentes, la confección de meriendas y la prestación de servicios de cuidado de los niños son algunos ejemplos de cómo puede elevarse el interés y la posibilidad de asistir a dichas reuniones. Se utilizarán las distintas vías actuales, como los programas de Silicon Valley Crimestoppers y El Guardián, para dar publicidad a dichas reuniones.

HP8. Mejorar los Centros actuales para Tareas Escolares y crear otros nuevos (#42)

En estos momentos existen siete programas de Centros para Tareas Escolares en East Valley/680 Communities. Los residentes han expuesto que es necesario mejorar los centros actuales y crear otros nuevos en esta zona.

La gestión actual del programa de Centros para Tareas Escolares corresponde a la sección de Servicios Juveniles del Departamento de Parques, Recreación y Servicios Comunitarios. El alcalde

y el Ayuntamiento han expresado el compromiso de ampliar el programa para que haya centros en todas las escuelas públicas de la ciudad en el año 2002. Cada escuela interesada debe solicitar la instauración del programa y expresar su disposición de llevarlo a cabo.

El Ayuntamiento de San José ofrece financiación a los Centros de Tareas Escolares mediante contratos de subvenciones a centros individuales o múltiples. Dichos contratos, válidos para la financiación durante un año fiscal, se convenían con los siguientes tipos de instituciones:

1. Distritos de escuelas públicas de la ciudad de San José
2. Distritos de escuelas públicas cuyos planteles acojan a una población escolar con un mínimo de 50% de residentes de San José
3. Organizaciones comunitarias al servicio de la juventud de San José



4. Otras instituciones públicas, como las bibliotecas, centros para adolescentes, etc.

Las instituciones a las que se otorgue la subvención en este ciclo bianual recibirán los fondos correspondientes al primer año, mientras que la financiación del segundo año dependerá de la disponibilidad de fondos y del buen funcionamiento del primer año del ciclo. Este es el primer año en que el personal del PRNS llevará a cabo un plan de control y evaluación del programa de centros de tareas escolares.

Calendario: de corto a mediano plazo

Responsabilidad principal: PRNS

Responsabilidad secundaria: Distrito Escolar Alum Rock

Costos: En vista de que el alcalde y el Ayuntamiento han expresado el compromiso de ampliar el programa, estas medidas se financiarán por el presupuesto del Ayuntamiento.



Voluntarios trabajando con niños en los programas de Centros para Deberes Escolares

Medidas:

8a. PRNS trabajará con aquellos sectores específicos que no dispongan de un Centro de Tareas Escolares, y coordinará con los residentes para que éstos pidan al director de la escuela local que se inicie el proceso de creación de un centro.

8b. Los integrantes de la comunidad deben colaborar con el personal del PRNS en el proceso de control, al comunicar todas sus inquietudes sobre dichos centros a la oficina del Programa de Centros de Tareas Escolares.

HP9. Retirar los vehículos abandonados o inoperantes (Punto #27)

En estos momentos, la Unidad de Control de Vehículos del Departamento de Aplicación de los Reglamentos cuenta con nueve inspectores y un supervisor para atender a toda la ciudad. Sobre ellos recae la responsabilidad de responder a las denuncias de vehículos inoperantes o carentes de matrícula que estén estacionados en las calles, jardines o áreas no pavimentadas de toda la ciudad. Recientemente se inició el programa experimental “Blight Sweeps”, en que los inspectores de Aplicación de los Reglamentos llevan a cabo la inspección integral de todo un vecindario con vistas a detectar las violaciones de los reglamentos de “calidad de vida”. En su primera fase, este programa se está poniendo a prueba en la zona del SNI de Five Wounds/Brookwood Terrace. En cada zona del Plan de Mejoras a las

Comunidades se llevará a cabo al menos una vez este programa experimental.

El problema de los vehículos inoperantes o carentes de matrícula estacionados en las calles y terrenos privados es muy generalizado en toda la ciudad. Este problema se podría atender mejor si se incrementara el número de inspectores disponibles para responder a las denuncias. El costo de cada nuevo integrante de la Unidad de Control de Vehículos es de aproximadamente \$50.000 anuales (incluye el salario y demás beneficios) en dólares del año 2000.

Calendario: de corto a mediano plazo

Responsabilidad principal: Control de Vehículos (Aplicación de los Reglamentos)

Costos: el presupuesto del Ayuntamiento sufragaría el costo de los nuevos inspectores (\$50.000 anuales por inspector) destinados a retirar los vehículos inoperantes y carentes de matrícula. También podrían utilizarse fondos adicionales del SNI durante un período limitado de tiempo.

Medidas:

9a. El Ayuntamiento debe evaluar la asignación de nuevos fondos para incorporar personal adicional al Departamento de Aplicación de los Reglamentos, en especial a la Unidad de Control de Vehículos.

9b. La Unidad de Control del Vehículos del Departamento de Aplicación de los Reglamentos aplicará más rigurosamente las disposiciones relativas a los vehículos abandonados e inoperantes. El Departamento de Aplicación de los Reglamentos también debe colaborar con la comunidad para organizar un programa voluntario de denuncias de vehículos abandonados o inoperantes, a las cuales responderá dicha sección.

9c. El Departamento de Aplicación de los Reglamentos valorará la colaboración con la comunidad para organizar un programa voluntario, o analizará la posibilidad de abonar una recompensa a las personas que presenten denuncias de vehículos abandonados o inoperantes, a las cuales responderá dicho Departamento.

HP10. Prohibir el estacionamiento durante la limpieza de las calles

Calendario: de corto a mediano plazo

Responsabilidad principal: DOT, Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado

Costos: el costo de estas medidas se sufragará mediante los presupuestos actuales del Ayuntamiento y el Condado. No obstante, los fondos disponibles actuales para este programa son limitados y quizás haya que incrementarlos para satisfacer la demanda de este servicio.

Medidas:

10a. El Ayuntamiento y el Condado deben trabajar con los integrantes de la comunidad con el fin de analizar vías para mejorar el barrido de las calles de la zona, como por ejemplo mediante la colocación de carteles de “Prohibido el estacionamiento” durante las horas de limpieza y el control de dicha medida, o también mediante una mayor frecuencia de las labores de barrido.

10b. El Ayuntamiento y el Condado valorarán la aplicación con mayor rigor de las reglas de “Prohibido estacionar” en el horario de limpieza de las calles. El Ayuntamiento analizará la posibilidad de un régimen más estricto para la imposición de multas. Por ejemplo, el vehículo de limpieza pudiera llevar una cámara para tomar fotografías o videos de la matrícula de los vehículos infractores (que dificulten la adecuada limpieza de las calles). Con posterioridad se



Ejemplo de una advertencia “prohibido el estacionamiento” durante las horas de limpieza de las calles

actuará según proceda contra los propietarios de los vehículos.

10c. En caso que no tuviera buenos resultados el sistema de “Prohibido el estacionamiento” mediante multas a los infractores, este Plan propone que se evalúe la instalación de carteles de “Los vehículos estacionados se retirarán con grúas”, y la ejecución correspondiente de dicha medida, para garantizar que las calles estén libres de vehículos estacionados en los horarios programados de barrido.

SECCIÓN B

B. Resumen de todas las mejoras propuestas

Aquí se señalan todas las mejoras analizadas por la comunidad. En el Apéndice A figura la lista de dichas mejoras, con una breve descripción de cada una. En el Apéndice B se muestra el grado de prioridad otorgado por la comunidad a cada una de las mejoras, según se acordó en una serie de reuniones comunitarias en el contexto de este proceso de planificación (ver la lista de reuniones en el Apéndice F). En la Sección A, que figura anteriormente, se expone el análisis detallado de las diez mejoras de más alta prioridad.

Tráfico, estacionamiento y seguridad de los peatones

1. Programa de control del tráfico.

La comunidad considera que este es un punto de “alta prioridad”. Este punto se analiza como medida #2 de alta prioridad en la sección A.

2. Aplicación más estricta de los reglamentos sobre el tráfico

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: Departamento de Policía (Unidad de Control del Tráfico)

Medidas: la Unidad de Control del Tráfico del Departamento de Policía evaluará la posibilidad de aumentar la vigilancia de las zonas más expuestas a las violaciones del tráfico, como el exceso de velocidad, las paradas incompletas de los vehículos y pasar o adelantar a los autobuses escolares cuando éstos tengan encendidas las luces rojas intermitentes. Ya el DOT ha recibido información sobre los puntos en que se presentan estos problemas y se está evaluando la posibilidad de instalar el sistema NASCOP en algunos sitios, como se expone en el punto HP2 de la Sección A.

3. Pintura o renovación de la pintura de los cruces de peatones en las calles

Calendario: a corto plazo

Responsabilidad principal: DOT

Medidas: DOT realizará un estudio sobre la instalación de cruces de peatones en las calles en los puntos ya señalados por la comunidad, que se muestran en las Figuras 17 a 26. Si se aprueban estos cruces en cualesquiera de estos puntos, las mismas se instalarán tan pronto sea posible.

4. Pavimentación especial de algunas intersecciones a lo largo de la vía de transmisión eléctrica

Calendario: a corto plazo

Responsabilidad principal: DOT

Medidas: DOT examinará la posibilidad de realizar la pavimentación especial de ciertas intersecciones a lo largo de la vía de transmisión de electricidad en Story Road, Dobern Avenue, Bambi Lane y Sunnyglen Drive, con el fin de reducir la velocidad del tráfico de vehículos. La pavimentación con texturas especiales, como son las superficies de adoquines y piedras, hacen que los conductores reduzcan la velocidad debido a los ligeros saltos que experimentan los vehículos, al mismo tiempo que realzan la calidad estética del entorno callejero.

5. Instalación de una barrera o de pavimentación especial para que los vehículos no puedan cruzar la vía de transmisión de electricidad en la esquina de Chant Drive.

Calendario: a corto plazo

Responsabilidad principal: DOT

Medidas: DOT estudiará la posibilidad de realizar la pavimentación especial o la construcción de algún tipo de barrera, como los bolardos, en Chant Drive, para que los vehículos no puedan cruzar la vía de transmisión de electricidad.

6. Programa de seguridad para el tráfico de escolares

La comunidad considera que este es un punto de “alta prioridad”. Este punto se analiza como medida #2 de alta prioridad en la sección A.

7. Programa de Guardas para el Cruce de las Calles

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: Departamento de Policía (Unidad de Seguridad y Educación Escolar)

Medidas:

7a. El Ayuntamiento cuenta con un programa de Guardas para el Cruce de las Calles, administrado por la Unidad de Seguridad y Educación Escolar del Departamento de Policía. El Ayuntamiento de San José también aprobó recientemente un programa de Mejora del Acceso a las Escuelas. El DOT y el Departamento de Policía están trabajando actualmente con los distritos escolares para mejorar la situación mediante nuevas señales de tráfico, programas para el cruce supervisado de las calles y otras medidas destinadas a elevar la seguridad del acceso a las escuelas. Por medio del programa de Mejora del Acceso a las Escuelas, el Ayuntamiento iniciará o ampliará el programa de supervisores adultos para el cruce de las calles en todas las escuelas de la zona, de modo que niños y padres tengan mayor seguridad al cruzar las calles en las

inmediaciones de las escuelas de la zona del SNI de East Valley/680 Communities.

7b. Los integrantes de la comunidad deben trabajar con las escuelas locales y con los distritos escolares para garantizar que se atiendan sus inquietudes.

8. Programa de señalización de “Zona escolar”

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: DOT (Unidad de Seguridad Escolar), Departamento de Policía (Unidad de Seguridad y Educación Escolar)

Medidas:

8a. El Ayuntamiento de San José aprobó recientemente un programa de Mejora del Acceso a las Escuelas. DOT está trabajando actualmente con los distritos escolares para mejorar la situación mediante nuevas señales de tráfico, programas para el cruce supervisado de las calles y otras medidas destinadas a elevar la seguridad del acceso a las escuelas. Por medio de este programa, DOT inspeccionará las inmediaciones de las escuelas de la zona para determinar si se necesitan señales adicionales o para reparar las señales en que se advierte a los conductores que estén al tanto de los peatones y especialmente de los niños.

8b. DOT instalará las señales necesarias.

9. Paso elevado para peatones sobre la autopista Capitol Expressway

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: DOT

9a. DOT y la Sección de Parques del Ayuntamiento evaluarán la posibilidad de construir un paso elevado para peatones que conecte el sector de Sierra con diversos puntos al sur de los sectores Dobern y Capitol-Goss.

9b. Si el paso elevado se considerara viable, dichas agencias trabajarán con la comunidad para diseñarlo y procederán a adquirir los terrenos necesarios y buscar posibles fuentes de financiación.

10. Pasos elevados para peatones sobre South Capitol (entre los sectores Sierra y Lyndale)

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: DOT

Medidas:

10a. DOT trabajará con VTA para estudiar la viabilidad de construir pasos elevados sobre South Capitol en el contexto de las mejoras del transporte público programadas para Capitol Avenue.

10b. Si el paso elevado se considerara viable, dichas agencias trabajarán con la comunidad para diseñarlo y procederán a adquirir los terrenos

necesarios y buscar posibles fuentes de financiación.

11. Cruce para peatones en Story Road y Galahad

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: DOT

Medidas: DOT estudiará la viabilidad de facilitar el tráfico de peatones y demás tráfico no vehicular por medio de Story Road en la esquina de Galahad Avenue, mediante la instalación de un cruce prominente o un paso superior para peatones. A continuación, DOT ejecutará las obras necesarias.

12. Mejorar la seguridad del puente para peatones de Sunset Avenue

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: Departamento de Policía, DOT, conjuntamente con Caltrans

Medidas:

12a. PRNS estimulará a los residentes a denunciar a la Policía los casos de reuniones indeseables.

12b. DOT evaluará si se deben pintar de rojo los bordillos de las aceras frente a la entrada del puente de peatones de Sunset Avenue. Si este sitio se ajustara a las normas de tráfico relativas a los bordillos rojos, DOT procederá a pintarlos tan pronto sea posible.

12c. El DOT examinará la posibilidad de instalar algún tipo de solución física, como los bolardos, para impedir que los motociclistas utilicen el puente para peatones.

13. Limpieza de la zona del puente peatonal de Sunset Avenue

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: Departamento de Policía (Unidad de Control del Tráfico)

Medidas:

13a. Con el fin de contribuir a la limpieza de la zona adyacente al puente de peatones de Sunset Avenue y desalentar las reuniones indeseables, el Departamento de Aplicación de los Reglamentos y el Departamento de Policía aplicarán con mayor rigor las disposiciones y leyes relativas al vertido de basura y procederán contra los responsables cuando se observen casos de depósitos de basura.

13b. La experiencia muestra que es necesario el compromiso de la comunidad local para mantener limpia y segura la zona. Los integrantes de la comunidad local podrán ayudar al buen mantenimiento de este punto si extraen la basura y podan las hierbas. PRNS, con la colaboración del Conservation Corps, organizará a los integrantes de la comunidad para el buen mantenimiento de la zona.

13c. PRNS estimulará a los residentes a denunciar al Departamento de Aplicación de los Reglamentos o a la Policía los casos de depósitos de basura y reuniones indeseables.

14. Bordillos rojos en las esquinas de las calles

Calendario: inmediato y permanente

Responsabilidad principal: DOT

Medidas:

14a. PRNS auxiliará a la comunidad a presentar solicitudes ante el DOT o la Sección de Suelos y Servicios de Desarrollo del Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado (según corresponda).

14b. DOT del Ayuntamiento y la Sección de Suelos y Servicios de Desarrollo del Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado evaluarán si los puntos donde se solicitan los bordillos rojos se ajustan a las normas de gestión del tráfico. Algunos ejemplos de los puntos donde la comunidad considera que la prohibición del estacionamiento en las esquinas mejoraría la visibilidad y la seguridad son las esquinas de Greenstone Court, Whitestone Court, Brownstone Court, Pinkstone Court y Summer Street (en la curva que está al norte de Summer Court). Si los puntos para los cuales se solicitan los bordillos rojos se ajustan a las normas de gestión del tráfico, dichos departamentos los pintarán tan pronto sea posible.

14c. PRNS alentará a los integrantes de la comunidad a participar en el programa de “Adopte un Bordillo”, en el cual podrán colaborar con el mantenimiento permanente de los bordillos. A los voluntarios de este programa se les entregan los materiales y se les imparte el adiestramiento necesario para renovar la pintura roja de los bordillos según haga falta.

15. Programa de autorizaciones para el estacionamiento en los sectores residenciales

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: DOT, Sección de Suelos y Servicios de Desarrollo del Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado, Oficina del Fiscal Adjunto de la ciudad

Medidas:

15a. DOT trabajará con la comunidad para evaluar si los residentes desean que se establezca un programa de autorizaciones para el estacionamiento en los sectores residenciales.

15b. Si se constatará con un apoyo suficiente por parte de los residentes y de los propietarios de inmuebles, el DOT o el Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado analizarán si se cumplen los requisitos de la política del Ayuntamiento o del Condado con respecto a las autorizaciones para estacionar en los sectores residenciales. Si se considerara adecuado establecer un programa de autorizaciones para el

estacionamiento, DOT o el Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado trabajarán con los residentes de la zona para instaurar este programa.

16. Prohibir el estacionamiento durante la limpieza de las calles

La comunidad considera que este es un punto de “alta prioridad”. Este punto se analiza como medida #10 de alta prioridad en la sección A.

17. Reducir y eliminar el estacionamiento en los jardines o terrenos frente a las viviendas

La comunidad considera que este es un punto de “alta prioridad”. Este punto se analiza como medida #9 de alta prioridad en la sección A.

Calles y sus diseños

18. Señales de “Bienvenido a EV/680 Communities” en las entradas a los sectores

Calendario: a corto plazo

Responsabilidad principal: Planificación, DOT y PRNS

Medidas:

PRNS y Planificación trabajarán con el NAC para diseñar las señales y decidir los puntos más adecuados para su instalación.

Una vez obtenida la financiación, se confeccionarán las señales y DOT las instalará.

19. Mejoras en el mantenimiento de las zonas verdes de propiedad pública

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS, DOT, Caltrans, PBCE

Medidas:

19a. Parques: PRNS colaborará con los integrantes de la comunidad para que éstos participen en el programa de “Adopte un Parque”, un proyecto voluntario en el cual se reúne y capacita a los residentes para que ayuden en las labores de cuidado y mantenimiento de los parques vecinales y otros espacios públicos de San José.

19b. Rampas de entrada y salida de las autopistas: las rampas de entrada y salida de las autopistas, que también son los puntos de entrada a los sectores, están bajo la responsabilidad del Departamento de Transporte del Estado. En consecuencia, DOT, PRNS y la comunidad deben coordinar con el Estado (Caltrans) para mejorar el aspecto de dichos puntos.

19c. Aceras: Servicios Comunitarios (PRNS) y Aplicación de los Reglamentos trabajarán con los propietarios de inmuebles para que éstos mantengan limpias y libres de basura las aceras adyacentes a sus inmuebles.

20. Mantenimiento de los árboles de las calles y el sembrado de nuevos árboles

Calendario: a corto plazo

Responsabilidad principal: DOT (Sección de Árboles)

Medidas:

20a. Los vecindarios ubicados en la ciudad deben trabajar con la Sección de Árboles del Departamento de Transporte con el fin de elaborar una estrategia adecuada para sembrar árboles en las zonas residenciales. PRNS y DOT trabajarán con el NAC para precisar mejor la información sobre los puntos donde haya árboles muertos o enfermos que necesiten sustitución. PRNS solicitará permisos para sembrar árboles a la Sección de Árboles del DOT para aquellos puntos en que los propietarios de los inmuebles no se opongan a dicho sembrado. DOT no concede permisos para sembrar árboles nuevos de la calle en aquellos sitios donde los propietarios de inmuebles adyacentes se opongan. Además, PRNS coordinará el sembrado de árboles por medio de Our City Forest y el Conservation Corp de San José o contratistas particulares.

PRNS se ocupará de buscar la financiación necesaria para llevar a cabo dicha tarea.

20b. Una vez aprobada la estrategia para el sembrado plantación de árboles, la comunidad podrá solicitar la financiación correspondiente a Our City Forest, una organización sin ánimo de lucro.

20c. DOT (Sección de arboles) trabajará con la comunidad para identificar aquellos sitios donde se deben podar los árboles de la calle.

20d. La sección de Árboles del DOT continuará trabajando con la comunidad y con la Valley Transportation Authority (VTA) en lo referente a los árboles de Capitol Avenue. El sembrado de árboles nuevos en la vía de transmisión de electricidad se programará conjuntamente con los posibles proyectos de planificación de espacios abiertos y se tendrán en cuenta los posibles problemas que puedan surgir con respecto a las torres y cables de transporte de electricidad.

21. Mejorar la iluminación (en las calles y alrededor de los parques actuales)

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: DOT, Obras Públicas, CSLA

Medidas:

21a. En la ciudad de San José, el Departamento de Obras Públicas tiene la responsabilidad de instalar nuevos postes de iluminación en las calles, mientras que el Departamento de Transporte es responsable de mejorar la iluminación actual. PRNS continuará trabajando con el NAC para estimular a la comunidad a informar a los departamentos correspondientes sobre las obras necesarias de reparación de la iluminación callejera, la elevación de la fuerza de la iluminación y la necesidad de nuevos postes.

21b. DOT reparará o ampliará la potencia de la iluminación en aquellos sitios señalados por la comunidad, según sea necesario.

21c. El Departamento de Obras Públicas instalará nuevos postes de iluminación en los sitios señalados por la comunidad, siempre que sea posible.

21d. PRNS instalará nuevos postes de iluminación en los parques señalados por la comunidad, siempre que sea posible.

21e. Los residentes de los sectores no incorporados deben trabajar con el Área de Servicios de Iluminación del Condado (CLSA) para que se mejore la iluminación actual o se instalen nuevos postes. Las solicitudes de iluminación adicional de las calles pueden dar lugar a un mayor importe de las cuotas anuales.

22. Construcción y reparación de aceras

La comunidad considera que este es un punto de “alta prioridad”. Este punto se analiza como medida #6 de alta prioridad en la sección A.

23. Nueva pavimentación de las calles

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: Departamento Policía (Unidad de Control del Tráfico)

Medidas:

23a. El DOT acelerará las obras de mantenimiento de las calles en las zonas correspondientes del Plan de Mejoras a las Comunidades. En el año 2002 se programarán las labores de mantenimiento de todas las calles de la zona de la SNI de East Valley/680 Communities que deberán recibir mantenimiento preventivo a lo largo los próximos cinco años (2002 al 2006). Las reparaciones de las arterias principales se programarán en la medida en que corresponda el mantenimiento y se obtenga la financiación necesaria.

23b. PRNS trabajará con la comunidad para alentar a los residentes a informar al DOT sobre los huecos actuales. En general, DOT puede reparar los huecos en 48 horas.

24. Instalación de rampas para subir y bajar de las aceras.

Calendario: a corto plazo

Responsabilidad principal: DOT y la sección de Suelos y Servicios de Desarrollo, del Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado

Medidas: En aquellos sitios señalados por la comunidad (que se muestran en las Figuras 17 a 26 del Capítulo 4) se instalarán rampas que permitan el acceso a las aceras a las personas que utilicen sillas de ruedas y otros medios de movilidad. Los residentes que consideren que se necesitan más rampas en las aceras de sus vecindarios para permitir el acceso de los ancianos y de las personas minusválidas deben comunicarse con el Departamento de Transporte del Ayuntamiento (DOT) o con la Sección de Suelos y Servicios de Desarrollo del Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado, según corresponda.

Aspecto de abandono/ usos problemáticos

25. Programa de mejora de las fachadas

Calendario: inmediato y permanente

Responsabilidad principal: Agencia de Reurbanización, PRNS

Medidas:

25a. La Agencia de Reurbanización de San José (SJRA) cuenta con un programa de subvenciones para mejorar las fachadas, que presta ayuda a los propietarios de comercios e inmuebles radicados en los distritos comerciales vecinales y en el centro urbano de la ciudad. SJRA, con la colaboración del PRNS, ampliará sus labores de divulgación para que los comerciantes de la zona conozcan la existencia de este programa de subvenciones.

25b. Si fuera necesario, la SJRA aumentará los recursos disponibles para el programa de mejora de las fachadas en los inmuebles comerciales de la zona.

26. Eliminar las utilizaciones indebidas o exigir que se cumpla con las disposiciones

Calendario: inmediato y permanente

Responsabilidad principal: Planificación, Construcción y Aplicación de los Reglamentos (Departamento de Aplicación de los Reglamentos)

Medidas:

26a. El Departamento de Aplicación de los Reglamentos continuará su labor para eliminar aquellos comercios que funcionen sin los permisos y licencias necesarios, o que conduzcan actividades incompatibles con sus permisos o licencias.

26b. El Departamento de Aplicación de los Reglamentos continuará velando por el cumplimiento de las disposiciones destinadas a proteger la salud y la seguridad de la comunidad mediante la eliminación de viviendas ilícitas, según se reciban las denuncias pertinentes.

27. Extracción de vehículos abandonados o inoperantes

La comunidad considera que este es un punto de “alta prioridad”. Este punto se analiza como medida #9 de alta prioridad en la sección A.

28. Mejoras de los inmuebles particulares

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: Planificación, Construcción y Aplicación de los Reglamentos, PRNS, Viviendas

Medidas:

28a. PRNS y el Departamento de Vivienda estimularán a los propietarios de inmuebles a realzar el aspecto y la funcionalidad de sus inmuebles mediante las mejoras necesarias. En este sentido, se divulgarán los programas de préstamos del Ayuntamiento para la rehabilitación de viviendas y subvenciones para la pintura, así como los préstamos a bajo interés del Departamento de Desarrollo de las Viviendas y la Comunidad del Condado para la rehabilitación de viviendas de residentes de bajos ingresos en las zonas no incorporadas.

28b. La Agencia de Reurbanización también debe evaluar la creación de un programa de subvenciones o préstamos para la mejora de inmuebles, con el fin de facilitar las obras necesarias o complementar los programas actuales del Departamento de Vivienda.

28c. Los propietarios de inmuebles particulares podrán realzar sus viviendas actuales si mejoran el aspecto y la funcionalidad de los inmuebles.

El Departamento de Aplicación de los Reglamentos del Ayuntamiento podría trabajar con el NAC para identificar a las personas con quienes se debe comunicar, y programar posteriormente los talleres de aprendizaje que esa sección ya ha preparado, como los siguientes:

- * Seminario de gestión de inmuebles. Este taller está concebido para proporcionar a los propietarios y gerentes de inmuebles las técnicas básicas de gestión para seleccionar a los inquilinos, redactar contratos de arriendo y hacer que se apliquen las reglas establecidas para el inmueble. El aprendizaje también abarca técnicas de mantenimiento típicas.
- * Seminario para inquilinos. Este taller está concebido para informar a los inquilinos sobre sus responsabilidades y enseñarles cómo pueden ayudar a realizar el mantenimiento habitual de las viviendas.
- * Seminario sobre solicitudes de rehabilitación de viviendas. Este taller se propone auxiliar

a los propietarios de inmuebles para que rellenen y presenten las solicitudes de préstamos y subvenciones para la rehabilitación de viviendas.

29. Mejorar los inmuebles de propietarios ausentes.

Calendario: inmediato y permanente

Responsabilidad principal: Planificación, Construcción y Aplicación de los Reglamentos (Departamento de Aplicación de los Reglamentos), PRNS

Medidas:

29a. El Departamento de Aplicación de los Reglamentos y PRNS alentarán a los propietarios de inmuebles de la zona a asistir a las clases de Gestión de Inmuebles.

29b. PRNS trabajará con la comunidad para auxiliar al Departamento de Aplicación de los Reglamentos a identificar aquellos inmuebles con cuyos propietarios se deba contactar.

29c. El Departamento de Obras Públicas (Dirección de Bienes Raíces) y la Agencia de Reurbanización evaluarán la posible compra de aquellos inmuebles en que se sigan presentando violaciones de los reglamentos.

Basura, programas de limpieza

30. Eliminación de graffiti

Calendario: inmediato y permanente

Responsabilidad principal: PRNS y Condado

Medidas: PRNS se esforzará por elevar la conciencia y la participación de la comunidad en los programas del Ayuntamiento y del Condado contra graffiti. PRNS estimulará la participación en el programa de “Adopte una Manzana”, dirigido por el Ayuntamiento, que proporciona pintura, solventes, rodillos y demás materiales a los voluntarios que se ofrezcan para ayudar a eliminar el graffiti donde sea necesario.

31. Mejorar la limpieza de las calles y colocar nuevos recipientes para la basura

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: Servicios del Medio Ambiente, Planificación, Construcción y Aplicación de los Reglamentos, Condado

Medidas: El Ayuntamiento y el Condado colocan recipientes adicionales para la basura en los distritos que presenten gran tráfico de peatones, como por ejemplo frente a los comercios de la zona. Los nuevos recipientes para la basura se ubicarán en aquellas calles donde: 1) exista una acumulación significativa de basura visible en la vía pública o en los inmuebles privados adyacentes, y 2) haya un sitio pavimentado disponible para el recipiente, que no obstruya la acera.

32. Control de depósitos de basura y basura (establecer o mejorar la recogida periódica de basura)

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: DOT, Servicios Comunitarios, Servicios del Medio Ambiente, comunidad

Medidas:

32a. El Departamento de Aplicación de los Reglamentos aplicará con mayor rigor los reglamentos correspondientes a los vertidos de basura y tomará medidas contra los responsables cuando se observen vertidos. DOT retirará de la vía pública los depósitos de basura.

32b. Los Departamentos de Servicios del Medio Ambiente, Planificación, Construcción y Aplicación de los Reglamentos, así como PRNS, trabajarán con la comunidad para explorar la forma en que los residentes puedan deshacerse de trastos, como por ejemplo mediante la organización periódica de días especiales para la recogida de trastos. Si no fuera posible establecer la recogida periódica, evaluarán la organización de jornadas de limpieza según sean necesarias, tal vez conjuntamente con otras actividades que sirvan para reunir a la comunidad.

32c. La comunidad, con el apoyo de Servicios Medioambientales, Aplicación de los Reglamentos y Servicios Comunitarios, trabajará para elevar la conciencia de los residentes sobre otras opciones para eliminar los depósitos de basura y reducir la basura visible.

Espacios al aire libre, recreación y servicios comunitarios

33. Sembrar árboles que dan sombra en los parques actuales.

Calendario: a corto plazo

Responsabilidad principal: PRNS

Medidas:

33a. El PRNS sembrará nuevos árboles que dan sombra en los parques actuales señalados por la comunidad (como se muestra en las Figuras 17 a 26 del Capítulo 4).

33b. PRNS también trabajará con la comunidad para decidir si existen otros sitios donde los residentes consideren que se necesitan más árboles que dan sombra.

34. Mejorar las instalaciones y el mantenimiento de los parques actuales

Calendario: de corto a mediano plazo

Responsabilidad principal: PRNS

Medidas:

De acuerdo con Greenprint, que es un plan estratégico a 20 años con respecto a los parques, instalaciones y programas comunitarios, existen cinco parques en East Valley/680 Communities donde existen planes de renovación para el período comprendido entre los años 2000 y 2020.

En la tabla que figura a continuación se muestran los costos estimados y el calendario de las renovaciones planificadas.

34a. El PRNS trabajará con la comunidad para examinar las renovaciones planificadas en el programa Greenprint y determinar si deben realizarse mejoras adicionales en otros parques del vecindario no incluidos en el Plan General de Medidas.

34b. Es posible que PRNS también dese trabajar con la Agencia de Reurbanización para decidir si se necesitan fondos adicionales de reurbanización de la Propuesta para Mejorar las Comunidades con el fin de aumentar los fondos disponibles para las mejoras físicas y el mantenimiento en los parques actuales de la zona.

35. Sembrar vegetación en el terreno vacante de Jackson Avenue

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS, Caltrans

Medidas: PRNS solicitará la autorización de Caltrans, agencia propietaria del terreno triangular con un área de 2,8 hectáreas, actualmente sin utilización, para llevar a cabo un proyecto de áreas verdes o espacio abierto. Si se obtuviera la autorización, PRNS trabajará con la comunidad para elaborar el diseño correspondiente.

36. Mejorar la vegetación y crear servicios recreativos en la zona del puente peatonal de Sunset Avenue

TABLA 2: RENOVACIÓN PLANIFICADA DE LOS PARQUES ACTUALES⁵

	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2010	2010-2020
Capitol Park*	\$499,000	-	-	-	\$522,000	-
Cassell Park*	-	\$249,000	-	-	-	\$210,000
Hillview Park**	-	\$458,000	-	-	\$1,665,000	-
Lo Bue Park	-	-	-	-	-	\$450,000
Our Park	-	-	-	-	-	\$37,500

*= terreno de juegos

**= terreno de juegos y servicio sanitario

casillas sombreadas = posible financiación por medio de bonos públicos

⁵Ayuntamiento de San José *Greenprint for Parks and Community Facilities and Programs: A Twenty-Year Strategic Plan*, septiembre de 2000, Apéndice B.

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS, Caltrans

Medidas: PRNS solicitará la autorización de Caltrans para ejecutar un proyecto de áreas verdes o para construir un pequeño parque en esta zona. Si se obtuviera la autorización, PRNS trabajará con la comunidad para elaborar el diseño correspondiente.

37. Mantenimiento del arroyo Lower Silver Creek

Calendario: inmediato y permanente

Responsabilidad principal: PRNS, SCVWD, comunidad

Medidas:

37a. Con el fin de mantener limpia y segura la zona del arroyo Lower Silver Creek, PRNS y SCVWD trabajarán con la comunidad para organizar una campaña comunitaria de mantenimiento del arroyo mediante el programa de “Adopte un Arroyo”. En dicho programa, los integrantes de la comunidad local se comprometerían a ayudar a eliminar la basura y plantar nueva vegetación junto al arroyo.

37b. PRNS trabajará con SCVWD para elaborar una solución a largo plazo.

38. Senda del arroyo Lower Silver Creek

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS, SCVWD

Medidas:

38a. Tal como ya está haciendo en otros sectores del arroyo Lower Silver Creek, PRNS continuará trabajando con SCVWD para examinar la posibilidad que el camino de mantenimiento de la parte del arroyo que atraviesa East Valley/680 Communities sirva como senda recreativa de acceso público, como se muestra en la Figura 11 del Capítulo 4.

38b. PRNS y SCVWD también consultarán a la comunidad para que la senda incorpore siempre que sean posible aquellas características que deseen los residentes. Varios integrantes de la comunidad han sugerido que donde sea posible se incorporen vías de acceso para personas que usen sillas de ruedas y se construyan puntos de observación panorámica.

39. Programas educativos en el arroyo Lower Silver Creek

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS, escuelas locales

Medidas: PRNS trabajará con la comunidad y con las escuelas locales para solicitar la ayuda del SCVWD con vistas a organizar actividades

educacionales en el arroyo Lower Silver Creek, para que los niños adquieran conocimientos sobre el medio ambiente.

40. Ampliación del Parque Lo Bue y construcción de instalaciones de recreación activa

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS

Medidas: El Departamento de Parques, Recreación y Servicios Comunitarios (PRNS) trabajará con los residentes y con las asociaciones comunitarias de la zona para decidir el tipo de equipos que satisfagan adecuadamente las necesidades de los niños del vecindario, y posteriormente instalará dichos equipos.

41. Construcción de una senda para peatones y bicicletas a lo largo de la vía de transmisión de electricidad, desde Capitol Expressway hasta Ocala Avenue.

Calendario: de corto a mediano plazo

Responsabilidad principal: PRNS, propietarios de los terrenos

Medidas: PRNS trabajará con PG&E y demás propietarios de los terrenos de la vía de transmisión de electricidad con vistas a obtener las autorizaciones necesarias o comprar los terrenos

para construir un sendero y otros espacios recreativos al aire libre en esta zona.

En el Plan General de Medidas de Greenprint se expone la “construcción de sendas en los terrenos de PG&E en el sector Goss”, y se calcula un costo de \$200.000 para ejecutar ese proyecto en el período comprendido entre 2005 y 2010. PRNS trabajará con la comunidad en este sentido. Si la construcción de un sendero y otros espacios recreativos al aire libre en la vía de transmisión de electricidad fuera una alta prioridad de la comunidad, la Agencia de Reurbanización pudiera evaluar el aporte de fondos de reurbanización para complementar a las demás vías de financiación. A continuación se muestran ejemplos de los costos de las mejoras de parques e instalaciones recreativas.

42. Mejorar los centros actuales para tareas escolares y agregar otros nuevos

La comunidad considera que este es un punto de “alta prioridad”. Este punto se analiza como medida #8 de alta prioridad en la sección A.

43. Nuevas guarderías infantiles en toda la zona

Calendario: a corto plazo

Responsabilidad principal: PRNS

Medidas:

43a. El Departamento de Parques, Recreación y Servicios Comunitarios (PRNS) iniciará el trabajo con los residentes y las escuelas para establecer guarderías e identificar a los prestatarios de dichos servicios en East Valley/680 Communities. PRNS trabajará con la Agencia de Reurbanización para examinar la posibilidad de incluir guarderías para bebés, párvulos y niños de edad preescolar en los

proyectos de reurbanización de Tropicana y Homebase.

43b. Se alentará a los residentes a establecer guarderías en sus propias viviendas. El Programa de Ayuda a los Pequeños Negocios de Atención Familiar, del PRNS, puede ofrecer formación sobre cómo establecer el servicio de guardería en las viviendas y ayudar a las personas interesadas a obtener las licencias necesarias.

TABLE 3: COSTOS ESTIMADOS DE LAS MEJORAS EN PARQUES E INSTALACIONES RECREATIVAS⁶

Adquisición de parques	desde \$667.000 hasta \$2.000.000 por acre (0,40 hectáreas)
Construcción de parques	desde \$150.000 hasta \$250.000 por acre
Terrenos de juego	\$250 cada uno
Mejoras de las escuelas	\$150.000 por acre
Construcciones deportivas del distrito	\$150.000 por acre
Construcciones deportivas de la ciudad	\$225.000 por acre
Jardines comunitarios	\$150.000 cada uno
Adquisición de senderos	\$7.270.000 por milla lineal (1,61 km) (\$1.000.000 por acre)
Construcción de senderos	\$560.000 por milla lineal
Zonas colectivas para picnics	\$50.000 cada una
Parques para perros	\$150.000 cada uno
Parques para patinetas	\$250.000 cada uno
Albercas/Piscinas	\$3.000.000 cada una
Construcción o renovación del centro comunitario	\$450 por pie cuadrado (0,09 metros cuadrados)

⁶ Ídem.

44. Mayores posibilidades de programas recreativos y al aire libre

Calendario: a corto plazo

Responsabilidad principal: PRNS

Medidas: El Departamento de Parques, Recreación y Servicios Comunitarios (PRNS) empezará a trabajar con los residentes y las escuelas para determinar los servicios recreativos que la comunidad desea.

45. Construcción de una pista para correr alrededor de la Escuela Elemental Dorsa

Calendario: de corto a mediano plazo

Responsabilidad principal: Distrito Escolar Alum Rock, PRNS

Medidas: de conformidad con las estrategias expuestas en Greenprint para crear más instalaciones recreativas de manera eficiente y eficaz, mediante la colaboración entre los sectores público y privado, PRNS examinará la posibilidad de establecer la colaboración con el Distrito Escolar Alum Rock para construir una pista alrededor de la Escuela Elemental Dorsa.

46. Nueva utilización del Centro Comunitario Hank Lopez y de la Biblioteca Pública Hillview con servicios comunitarios

La comunidad considera que este es un punto de “alta prioridad”. Este punto se analiza como medida #4 de alta prioridad en la sección A.

47. Programa de pinturas murales

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS

Medidas:

47a. PRNS trabajará con la comunidad para identificar aquellos sitios en que se necesiten murales.

47b. Coordinar con las asociaciones residentes para organizar actividades de murales.

48. Programas deportivos y educativos para los jóvenes

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS, Departamento de Policía

Medidas:

48a. Continuar promoviendo entre los jóvenes de la zona los programas actuales en horario después a las clases y explorar las posibilidades de establecer programas adicionales.

48b. El Departamento de Parques, Recreación y Servicios Comunitarios (PRNS) trabajará con los residentes y las escuelas para identificar y prestar los servicios recreativos adicionales que desee la comunidad.

49. Actividades para adultos

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS

Medidas: El Departamento de Parques, Recreación y Servicios Comunitarios (PRNS) empezará a trabajar con los residentes y las escuelas para identificar los servicios recreativos que desea la comunidad.

50. Instalación de servicios sanitarios públicos

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS, Obras Públicas

Medidas:

50a. El PRNS trabajará con la comunidad para identificar aquellos sitios en que se desee instalar servicios sanitarios públicos.

50b. El Departamento de Parques, Recreación y Servicios Comunitarios (PRNS) y el Departamento de Obras Públicas evaluarán la instalación de servicios sanitarios públicos en dichos sitios.

Problemas de delincuencia, actividades de pandillas, molestias al público y ruido

Los puntos 51 al 55 se analizan como medida #5 de Alta Prioridad en la Sección A.

51. Barreras contra el ruido en Capitol

52. Barrera contra el ruido en Summer Street.

53. Barrera contra el ruido al sur de la rampa de salida de la carretera I-680

54. Reparar o reconstruir la barrera de McCreery Avenue

55. Ampliación hacia el oeste de la barrera de McCreery Avenue

56. Programa de prevención contra pandillas.

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS, Departamento de Policía, escuelas locales

Medidas:

56a. Cuando los padres, los maestros de escuela o los residentes conozcan de la existencia de actividades de pandillas en la zona, deben comunicarse con la Sección de Prevención de Pandillas de la Unidad de Delitos Violentos del Departamento de Policía.

56b. También se debe contactar con los Servicios de Intervención Juvenil. Los Servicios de Intervención Juvenil auspician programas

como Right Connection, Project Pride, Clean Slate y Turn It Around, que brindan servicios de mediación entre pandillas, auxilian a los jóvenes que deseen separarse de las pandillas, y realizan presentaciones en las escuelas para disuadir a los jóvenes de unirse a las pandillas o participar en actividades realizadas por ellas.

56c. Existe un gran número de actividades disponibles para los jóvenes del vecindario en el horario después de las clases, por intermedio de distintas agencias del Ayuntamiento y otras agencias y organizaciones. Se continuarán promoviendo dichos programas entre los padres y niños por medio de las escuelas del vecindario. Los boletines de los vecindarios también informarán a los padres sobre los programas disponibles después del horario de clases.

Los puntos 57 al 61 y 64 se analizan como medida #7 de Alta Prioridad en la Sección A.

57. Mayor presencia policial.

58. Aplicación de las leyes contra las drogas

59. Aplicación de los reglamentos que prohíben la venta de bebidas alcohólicas a menores de edad

60. Aplicación de los reglamentos contra la venta de documentos falsificados

61. Aplicación de las disposiciones sobre el volumen de la música

62. Aplicación de los reglamentos sobre el límite de personas por vivienda

Calendario: inmediato y permanente

Responsabilidad principal: Planificación, Construcción, Aplicación de los Reglamentos, comunidad

Medidas: si los integrantes de la comunidad consideraran que en alguna vivienda no se cumplen las disposiciones relativas al límite de personas por vivienda, basadas en criterios de sanidad y seguridad, deben comunicarse con el Departamento de Aplicación de los Reglamentos.

63. Limitación del número de licencias para la venta de bebidas alcohólicas

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS, Ayuntamiento, comunidad

Medidas: Las licencias de autorización para la venta de bebidas alcohólicas las concede el Departamento de Control de Bebidas Alcohólicas (ABC) del Estado de California. Las oficinas de los distritos del Ayuntamiento reciben avisos de todas las solicitudes de licencias de venta de alcohol en sus distritos. El PRNS colaborará con el Ayuntamiento y los residentes para constituir un “Comité de problemas relacionados con el alcohol”, con el fin de:

- * Trabajar con el Ayuntamiento para llevar un control de las nuevas solicitudes presentadas ante el ABC y remitir cartas de oposición a la concesión de nuevas licencias en la zona;
- * Trabajar con el Ayuntamiento para establecer un límite máximo de licencias en la zona;
- * Ejercer presión para que se prohíba la venta de alcohol en las cercanías de las escuelas;
- * Considerar responsables a los propietarios de restaurantes y bares que sirvan un exceso de bebida a los clientes;
- * Ejercer presión sobre las tiendas de bebidas y otros establecimientos para que pongan fin a la venta de ciertos productos, como el vino fortificado y los licores de malta;
- * Presentar denuncias de molestias públicas contra los comercios y restaurantes problemáticos.

64. Limitar las reuniones indeseables

La comunidad considera que este es un punto de “alta prioridad”. Este punto se analiza como medida #7 de alta prioridad en la sección A.

Escuelas

65. Mejoras en las escuelas

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS, Distritos Escolares

Medidas: PRNS trabajará con las escuelas locales y con la comunidad para establecer prioridades y elaborar una estrategia de ejecución de las mejoras necesarias.

Utilización del suelo

66. Construir viviendas al alcance

La comunidad considera que este es un punto de “alta prioridad”. Este punto se analiza como medida #3 de alta prioridad en la sección A.

67. Crear nuevos comercios al servicio de los vecindarios y de carácter mixto en las principales arterias

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: Agencia de Reurbanización, Oficina de Desarrollo Económico, Viviendas, Planificación, Construcción, Aplicación de los Reglamentos, PRNS

Medidas:

67a. Como parte del proceso de planificación del Plan de Mejoras a las Comunidades, la firma Strategic Economics realizará un estudio de seguimiento para evaluar la viabilidad de las

construcciones en los terrenos con posibilidades de reurbanización residencial o de uso mixto, con el objetivo prioritario de evitar el desplazamiento de los residentes actuales.

67b. Siempre que sea posible, el Ayuntamiento (Agencia de Reurbanización, Planificación, Construcción, Aplicación de los Reglamentos y Oficina de Desarrollo Económico) ofrecerán incentivos para estimular la creación de los comercios de servicio al vecindario que determine la comunidad.

68. Crear nuevas instalaciones comunitarias
La comunidad considera que este es un punto de “alta prioridad”. Este punto se analiza como medida #4 de alta prioridad en la sección A.

69. Restringir la creación de nuevos establecimientos comerciales en Ocala Avenue y Bermuda Avenue

Calendario: inmediato y permanente

Responsabilidad principal: Planificación, Construcción, Aplicación de los Reglamentos, comunidad

Medidas: La zona de Ocala Avenue y Bermuda Avenue se considera de carácter residencial conforme al plan general y las designaciones de zonificación. Bajo dicha designación se permite el trabajo doméstico. Si los integrantes de la

comunidad quisieran saber si determinada actividad corresponde con el trabajo doméstico, deben comunicarse con el Departamento de Aplicación de los Reglamentos.

Otros problemas

70. Creación y fortalecimiento de las asociaciones residentes

Calendario: inmediato y permanente

Responsabilidad principal: PRNS

Medidas: PRNS realizará labores de divulgación para fomentar la creación de nuevas asociaciones comunitarias o el fortalecimiento de las actuales en East Valley/680 Communities. PRNS brindará los recursos y las orientaciones necesarias para fortalecer las organizaciones actuales. Todas las organizaciones, nuevas y actuales de la zona, contribuirán a la aplicación del Plan de Mejoras del Sector de East Valley/680 Communities, mediante su participación directa en muchas de las medidas así como por medio de la divulgación dirigida a la comunidad en su conjunto.

71. Divulgación entre los empleadores y los jornaleros

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: Departamento de Policía (Unidad de Control del Tráfico), Oficina del Administrador de la Ciudad

Medidas:

71a. El Departamento de Policía ha realizado una amplia investigación sobre las posibles soluciones del problema de la aglomeración de un gran número de jornaleros en ciertos sitios. De acuerdo con la Policía, y en vista que por lo general no son las personas que buscan trabajo quienes provocan los problemas que afectan a la comunidad, la mejor solución parece ser la creación de un centro para jornaleros en las proximidades de la zona donde actualmente se congregan. Los resultados de dicha investigación han sido trasladados a la Oficina del Administrador de la Ciudad. Esta Oficina evaluará la viabilidad de dichas recomendaciones.

71b. PRNS ampliará sus labores de divulgación entre los jornaleros y empleadores, para informarles de la existencia del actual centro de jornaleros, ubicado en Alum Rock Avenue.

72. Ayuda a los pequeños comercios de la zona (antes conocida como Control de Alquileres para los Pequeños Comercios)

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: Oficina de Desarrollo Económico, Agencia de Reurbanización

Medidas: La Oficina de Desarrollo Económico del Ayuntamiento ampliará la divulgación entre los comercios de la zona para informarles sobre los servicios de ayuda empresarial, financiación y programas de préstamos disponibles en el Ayuntamiento y sus organizaciones asociadas. La Oficina de Desarrollo Económico ofrece préstamos a los pequeños comercios por medio del Fondo Especial de Ayuda al Desarrollo (DESF) y del Fondo Renovable de Préstamos (RLF). En colaboración con el Ayuntamiento, distintas organizaciones como San Jose/Cisco/SBA Entrepreneur Center y Silicon Valley Community Ventures, ofrecen préstamos, financiación convencional y otros tipos de ayuda empresarial y técnica.

73. Programas de formación laboral

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: PRNS

Medidas: PRNS examinará las vías para ampliar la divulgación con el fin de informar a la comunidad de los programas de formación laboral actuales que ofrecen el Ayuntamiento y las organizaciones comunitarias. El programa de Servicios de Empleos para la Juventud (Y.E.S.) organiza y supervisa numerosos programas de servicios en respuesta a las necesidades de la juventud de San José. Algunos de dichos servicios los ofrece directamente el personal del Ayuntamiento, mientras que otros se brindan por medio de contratos con proveedores de servicios

comunitarios. Entre los programas que se ofrecen mediante Y.E.S. figuran los siguientes: Trabajos de verano para los jóvenes, Experiencia laboral, Centro de recursos vocacionales, y el Programa de empleos y formación vocacional.

Además, están en marcha los planes para crear un centro de Inversión en la Fuerza de Trabajo (Workforce Investment) en Mi Pueblo, en la esquina nordeste de Story y King. Dicho centro, que actualmente se halla en construcción, ofrecerá formación y documentación a los residentes de la comunidad que busquen empleo.

74. Divulgación y ampliación de los programas de apoyo a las víctimas de la violencia doméstica

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: Departamento de Policía (Unidad de Violencia Familiar)

Medidas: PRNS y la Unidad de Violencia Familiar elevarán el nivel de conciencia pública sobre los recursos disponibles para enfrentar los problemas de violencia doméstica y el abuso de niños y ancianos. La Unidad de Violencia Familiar se concentra en tres esferas de conducta que afectan con mayor frecuencia a la seguridad de la familia. Las unidades de investigación se concentran específicamente en la violencia doméstica, el abuso de niños y ancianos, y las amenazas. El personal del centro está compuesto por representantes de la Oficina del Fiscal del Distrito, Libertad bajo Palabra, Servicios de

Protección de la Infancia, el Departamento de Policía y un representante de las víctimas, perteneciente a la organización Next Door, Solutions to Domestic Violence.

Servicios que ofrece el Centro de Violencia Familiar:

- * Servicios de defensa de las víctimas de la violencia doméstica y sus hijos, incluso orientación psicológica
- * Ayuda para obtener Ordenes Provisionales de Restricción (TRO)
- * Contacto personal con investigadores policiales que se especializan en las esferas de violencia doméstica, abuso de niños y ancianos, y amenazas
- * Contacto personal con abogados de la Oficina del Fiscal del Distrito
- * Contacto personal con trabajadores sociales del Departamento de Servicios a la Familias y los Niños
- * Contacto personal con funcionarios del Departamento de Libertad bajo Palabra
- * Remisiones a los albergues de emergencia, que funcionan 24 horas al día
- * Una zona de espera para que los niños jueguen durante las visitas al centro
- * Programas educacionales para las organizaciones comunitarias, iglesias, escuelas

y empresas, con el fin de informar al público sobre la violencia familiar

- * Tramitación de solicitudes de sistema de alarmas AWARE y del programa de teléfonos celulares móviles.

75. Conservar y mejorar el Tropicana Shopping Center

La comunidad considera que este es un punto de “alta prioridad”. Este punto se analiza como medida #1 de alta prioridad en la sección A.

76. Limpiar la zona de remolques cercana al Parque Emma Prusch

Calendario: a corto plazo y permanente

Responsabilidad principal: Planificación, Construcción, Aplicación de los Reglamentos, propietario del inmueble

Medidas: el Departamento de Aplicación de los Reglamentos trabajará con el propietario del inmueble para que se cumplan las disposiciones correspondientes.

77. Mejorar el acceso de bicicletas en la zona de East Valley/680 Communities

Calendario: de corto a mediano plazo

Responsabilidad principal: Comunidad y DOT

Medidas:

77a. Los integrantes de la comunidad señalarán aquellas vías de la zona en que deban establecerse sendas para bicicletas o que deban designarse como vías para ciclistas.

77b. Las recomendaciones deben trasladarse al Comité Asesor sobre Bicicletas y Peatones (BPAC) del Ayuntamiento, el cual analizará las proposiciones y recomendará las medidas pertinentes a la Red de Transporte Ciclístico del DOT.

77c. DOT decide anualmente sobre la inclusión en el Plan General del Ayuntamiento de la lista de recomendaciones del BPAC sobre nuevas sendas y vías para ciclistas. Las nuevas instalaciones se estudian y se construyen en toda la ciudad en la medida en que se obtengan los recursos financieros necesarios. En consecuencia, si alguna recomendación sobre el transporte ciclístico tuviera alta prioridad para East Valley/680 Communities, los integrantes de la comunidad deben trabajar estrechamente con el BPAC para garantizar que dicha solicitud también se le de la importancia que merece.

La Matriz de Medidas

Todas las ideas de mejoras cubiertas en el Capítulo 5 se presentan en la siguiente Matriz de Medidas, en forma resumida.

Una columna de la matriz indica el "CSA", o Área de Servicios Urbanos, al que se refiere cada acción. El concepto de Área de Servicios Urbanos tiene por objeto vincular los servicios que presta la ciudad con las funciones de los diversos departamentos, a fin de facilitar la prestación de servicios comunitarios mejor concentrados en el cliente y orientados a los resultados. Las CSA se utilizan para los fines de la planificación estratégica, el establecimiento de políticas y la toma de decisiones de inversión. En este documento aparecen referidas al Concejo Municipal y el Personal.

Las Áreas de Servicios Urbanos (CSA) se dividen en las siguientes categorías:

Servicios de aviación (AS)– Satisfacen las necesidades de transporte aéreo de la comunidad y la región, a niveles aceptables para la comunidad.

Desarrollo económico y del vecindario (EAND)– Se encarga del crecimiento y el cambio de la comunidad, a fin de propiciar y preservar vecindarios en mejores condiciones, y asegurar una gama de oportunidades de empleo y vivienda variadas.

Servicios medioambientales y públicos (EAUS)– Se encarga de los sistemas de servicios ambientales y públicos, para asegurar un ambiente sostenible para la comunidad.

Servicios de seguridad pública (PSS)– Comprometido a la excelencia en la seguridad pública, mediante la inversión en sociedad con los vecindarios, así como con servicios de prevención, cumplimiento de la ley y preparación para casos de emergencia.

Servicios culturales y de recreación (RACS)– Atiende, fomenta y fortalece a la comunidad, al proporcionar acceso al aprendizaje y oportunidades de disfrute durante toda la vida.

Servicios de transporte (TS) –Un sistema de transporte seguro y eficiente, que contribuye a mejorar las condiciones de vida y el bienestar económico de la ciudad.

Nota:

Los siguientes puntos de medidas identifican la ciudad, el condado y las demás agencias participantes que tendrán un papel en la aplicación de dichos puntos. Se abarcará y atenderá especialmente a las acciones de alta prioridad. Sin embargo, para que este plan se mantenga activo y no se reduzca a un papel polvoriento en una gaveta, la comunidad deberá ser persistente en su participación como elemento activo, trabajando en colaboración con la ciudad y demás entidades para promover las acciones sobre cada una de las prioridades y demás puntos de estas medidas.

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
Tráfico, estacionamiento y seguridad de los peatones						
X	1. Programa de control del tráfico.	<p>HP2a. Aplicar las medidas propuestas para resolver los problemas de tráfico señalados por la comunidad (tal como se enumeran en el Apéndice C).</p> <p>HP2b. Trabajar con el NAC para evaluar la eficacia de las medidas aplicadas para controlar el tráfico.</p>	<p>DOT</p> <p>DOT PRNS</p>	TS	Presupuesto del Ayuntamiento	De corto a mediano plazo
	2. Aplicación más estricta de los reglamentos sobre el tráfico	Aplicar con mayor rigor las leyes del tránsito. El DOT evaluará la utilización de NASCOP en ciertos sitios, tal como se describe en el punto HP2 de la Sección A.	DOT Policía (Unidad de Control del Tráfico)	TS	Presupuesto del Ayuntamiento	Inmediato y permanente
	3. Pintura o renovación de la pintura de los cruces peatonales	Realizar un estudio para determinar si se justifican los cruces peatonales solicitados por la comunidad. En caso positivo, instalarlos o pintarlos nuevamente tan pronto sea posible.	DOT	TS	Presupuesto del Ayuntamiento	De plazo inmediato a mediano
	4. Pavimentación especial de algunas intersecciones a lo largo de la vía de transmisión eléctrica	<p>Estudiar la viabilidad de la pavimentación especial para controlar el tráfico de vehículos en ciertas intersecciones, como por ejemplo en:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Story Road y Galahad Avenue ◆ Dobern Avenue ◆ Bambi Lane ◆ Sunnyglen Drive 	DOT	TS	Presupuesto del Ayuntamiento	A corto plazo
	5. Instalación de una barrera o de pavimentación especial, para que los vehículos no puedan cruzar la vía de transmisión de electricidad en la esquina de Chant Drive	Evaluar la instalación de bordillos alrededor de las balizas (<i>bollards</i>) de la vía de transmisión de electricidad, o la pavimentación especial en dicha zona para impedir que los vehículos atraviesen la vía de transmisión de electricidad desde Chant Drive hasta Chant Court. En caso positivo, instalarlos tan pronto sea posible.	DOT	TS	Presupuesto del Ayuntamiento	A corto plazo

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
X	6. Programa de seguridad para el tráfico de escolares	Ver el punto #1		TS		
	7. Programa de supervisores para el cruce de las calles	<p>7a. Crear o ampliar el programa de supervisión de los cruces de calles en todas las escuelas de la zona.</p> <p>7b. Trabajar con las escuelas locales y el distrito escolar para garantizar que se tengan en cuenta sus inquietudes.</p>	<p>Policía, DOT, distritos escolares</p> <p>Comunidad</p>	TS	Presupuesto del Ayuntamiento	Inmediato
	8. Programa de señalización de "Zona escolar"	<p>8a. Inspeccionar las zonas aledañas a las escuelas para comprobar si se necesitan nuevas señales o sustituir las actuales.</p> <p>8b. Instalar las señales según sea necesario.</p>	<p>DOT</p> <p>DOT</p>	TS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>Inmediato</p> <p>A corto plazo</p>
	9. Paso superior para peatones sobre la autopista Capitol Expressway	<p>9a. Examinar la posibilidad de construir un paso superior que conecte al vecindario de Sierra con otros puntos al sur de los vecindarios de Dobern y Capitol-Goss.</p> <p>9b. En caso afirmativo, trabajar con la comunidad para diseñar el paso superior, adquirir los terrenos necesarios y buscar financiación.</p>	<p>DOT</p> <p>DOT Comunidad</p>	<p>TS</p> <p>PSS</p>	<p>Presupuesto del Ayuntamiento y fondos de Reurbanización</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento y fondos de Reurbanización</p>	<p>A corto plazo</p> <p>A largo plazo</p>

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	10. Paso superior para peatones sobre South Capitol (entre los vecindarios de Sierra y Lyndale)	<p>10a. Trabajar con la VTA para estudiar la posibilidad de un paso superior sobre South Capitol (entre los vecindarios de Sierra y Lyndale).</p> <p>10b. En caso afirmativo, trabajar con la comunidad para diseñar el paso superior, adquirir los terrenos necesarios y buscar financiación.</p>	<p>DOT VTA - construcciones del tren ligero</p> <p>DOT</p>	TS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos de la VTA y fondos de Reurbanización</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos de la VTA y fondos de Reurbanización</p>	<p>A corto plazo</p> <p>A largo plazo</p>
	11. Cruce para peatones en Story Road y Galahad	Estudiar la posibilidad de facilitar el tráfico de peatones y demás tráfico no vehicular a través de Story Road en la esquina de Galahad Avenue, mediante la instalación de un cruce en relieve o un paso superior para peatones. A continuación, el DOT ejecutará las obras necesarias.	DOT	TS	Presupuesto del Ayuntamiento y fondos de Reurbanización	A corto plazo
	12. Mejorar la seguridad del puente para peatones de Sunset Avenue	<p>12a. Estimular a los vecinos a denunciar a la Policía los casos de reuniones indeseables.</p> <p>12b. Evaluar si se deben pintar de rojo los bordillos de las aceras frente a la entrada del puente de peatones de Sunset Avenue. Si este sitio se ajustara a las normas de tráfico relativas a los bordillos rojos, el DOT procederá a pintarlos tan pronto sea posible.</p> <p>12c. Examinar la posibilidad de instalar algún tipo de solución física, como las balizas <i>bollards</i> con el fin de impedir que los motociclistas utilicen el puente para peatones.</p>	<p>PRNS</p> <p>DOT, Caltrans</p> <p>DOT, Caltrans</p>	TS PSS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>De plazo inmediato a mediano</p> <p>De corto a mediano plazo</p> <p>De corto a mediano plazo</p>

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	13. Limpieza de la zona del puente peatonal de Sunset Avenue	<p>13a. Aplicar con mayor rigor los reglamentos y leyes sobre vertidos de basura y actuar contra los responsables cuando se produzcan vertidos o se echen basuras.</p> <p>13b. Organizar a los integrantes de la comunidad para darle mantenimiento a la zona.</p> <p>13c. Estimular a los vecinos a denunciar al Departamento de Aplicación de los Reglamentos o a la Policía los casos de vertidos de basura y reuniones indeseables.</p>	<p>Aplicación de los Reglamentos, Policía</p> <p>PRNS, Conservation Corps</p> <p>PRNS PBCE</p>	PSS EAND	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>A corto plazo</p> <p>A corto plazo</p> <p>A corto plazo</p>
	14. Bordillos rojos en las esquinas de las calles	<p>14a. Auxiliar a la comunidad a presentar solicitudes ante el DOT o la sección de Suelos y Servicios de Desarrollo del Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado (según corresponda).</p> <p>14b. Evaluar si se justifican los bordillos rojos en los sitios donde los solicita la comunidad, y pintarlos tan pronto sea posible.</p> <p>14c. Auxiliar y estimular la comunidad a participar en el programa "Adopte un bordillo" del Ayuntamiento.</p>	<p>DOT, PRNS</p> <p>DOT, Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado</p> <p>PRNS</p>	TS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos del Condado</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>A corto plazo</p> <p>A corto plazo</p> <p>Inmediato y permanente</p>

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	15. Programa de autorizaciones para el estacionamiento en los vecindarios residenciales	<p>15a. Trabajar con la comunidad para evaluar si los vecinos desean que se establezca un programa de autorizaciones para el estacionamiento en los vecindarios residenciales.</p> <p>15b. Si hubiera suficiente apoyo por parte de los vecinos y propietarios de inmuebles, instalar las señales de prohibición del estacionamiento durante el barrido de las calles, y controlar sus resultados.</p>	<p>DOT, Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado, Oficina del Fiscal Adjunto de la Ciudad</p> <p>DOT, Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado</p>	TS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos del Condado</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos del Condado</p>	<p>Inmediato</p> <p>A corto plazo</p>
X	16. Prohibir el estacionamiento durante la limpieza de las calles (Medida #10 de alta prioridad)	HP10a. Trabajar con los integrantes de la comunidad con el fin de analizar vías para mejorar el barrido de las calles de la zona, como por ejemplo mediante la colocación de carteles de "Prohibido el estacionamiento" durante las horas de limpieza y el control de dicha medida, o también mediante una mayor frecuencia de las labores de barrido.	DOT, Servicios Medioambientales, Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado Departamento de Policía (Unidad de Control del Tráfico)	TS EAND	Presupuesto del Ayuntamiento, fondos del Condado	A corto plazo

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	(Continuación de la página anterior)	<p>HP10b. Estudiar la aplicación de medidas adicionales para asegurar el cumplimiento del programa de "Prohibido estacionar" durante el barrido de las calles. El Ayuntamiento estudiará la imposición de multas adicionales para esos casos. Por ejemplo, los vehículos de barrido de calles podrían estar equipados con una cámara fotográfica de video, para tomar imágenes de la matrícula de los vehículos mal estacionados (y que impiden el barrido correcto de la calle). Posteriormente se enviarían citatorios a los propietarios de esos vehículos.</p> <p>HP10c. En caso de que no tuviera buenos resultados el sistema de "Prohibido el estacionamiento" mediante multas a los infractores, debe evaluarse la instalación de carteles de "Los vehículos estacionados se retirarán con grúas", y la correspondiente ejecución de dicha medida, para garantizar que las calles estén libres de vehículos estacionados en los horarios programados de barrido.</p>	<p>DOT, Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado Departamento de Policía (Unidad de Control del Tráfico)</p> <p>DOT, Departamento de Caminos y Aeropuertos del Condado</p>	TS EAND	<p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos del Condado</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos del Condado</p>	<p>De corto a mediano plazo</p> <p>De corto a mediano plazo</p>
X	<p>Las siguientes medidas se combinaron entre sí y se analizaron como medida #9 de alta prioridad:</p> <p>17. Reducir/eliminar el estacionamiento ilícito en los jardines o terrenos delanteros de las casas</p> <p>27. Prohibir el estacionamiento durante la limpieza de las calles</p>	<p>HP 9a Evaluar la asignación de nuevos fondos para incorporar personal adicional al Departamento de Aplicación de los Reglamentos, en especial a la Unidad de Control de Vehículos.</p> <p>HP 9b. Aplicar con mayor rigor los reglamentos relativos a vehículos abandonados o inoperantes. Colaborar con la comunidad para organizar un programa voluntario de denuncias de vehículos abandonados o inoperantes, a las cuales responderá el Departamento de Aplicación de los Reglamentos.</p>	<p>Control de Vehículos (Aplicación de los Reglamentos)</p> <p>Control de Vehículos (Aplicación de los Reglamentos), Alguacil del Condado</p>	EAND	<p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos de Reurbanización</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos de Reurbanización</p>	<p>A corto plazo</p> <p>A corto plazo</p>

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	(Continuación de la página anterior)	HP9c. Estudiar la colaboración con la comunidad para organizar un programa voluntario, o estudiar el otorgamiento de un subsidio a las personas para que denuncien los vehículos abandonados o inoperantes, a fin de que el Departamento de Aplicación de los Reglamentos se haga cargo.	Control de Vehículos (Aplicación de los Reglamentos), Alguacil del Condado PRNS	EAND	Presupuesto del Ayuntamiento	A corto plazo
Calles y diseño de las calles						
	18. Señales de "Bienvenido a EV/680 Communities" en las entradas al vecindario	18a. Trabajar con el NAC para diseñar las señales y decidir dónde deben situarse. 18b. Una vez encontrada la financiación, instalar las señales tan pronto sea posible.	DOT, PBCE, PRNS y comunidad DOT	EAND TS	Presupuesto del Ayuntamiento, CDBG, subvenciones del CAP Presupuesto del Ayuntamiento, CDBG, subvenciones del CAP	A corto plazo A corto plazo
	19. Mejoras en el mantenimiento de las zonas verdes de propiedad pública	19a. Parques: Coordinar con la comunidad para encaminar el mantenimiento de los parques mediante el programa "Adopte un parque". 19b. Rampas de entrada y salida de las autopistas: Trabajar con Caltrans con vistas al mantenimiento de dichas zonas. 19c. Aceras: Trabajar con los propietarios de inmuebles para que mantengan limpias y libres de basura las aceras adyacentes a sus inmuebles.	PRNS y comunidad DOT y Caltrans PRNS, Aplicación de los Reglamentos y propietarios de inmuebles	EAND	Presupuesto del Ayuntamiento Presupuesto del Ayuntamiento, Caltrans Presupuesto del Ayuntamiento, fondos particulares	Inmediato y permanente Inmediato y permanente Inmediato y permanente

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	20. Mantenimiento de los árboles de las calles y plantación de nuevos árboles	<p>20a. Los vecindarios ubicados en la ciudad deben trabajar con la sección de Árboles del Departamento de Transporte, con el fin de elaborar una estrategia adecuada para plantar árboles en las zonas residenciales. El PRNS y el DOT trabajarán con el NAC para precisar mejor la información sobre los sitios donde haya árboles muertos o enfermos que necesiten sustitución. El PRNS solicitará permisos de plantación de árboles a la sección de Árboles del DOT para aquellos sitios en que los propietarios de los inmuebles no se opongan a dicha plantación. Además, el PRNS coordinará la plantación de árboles a través de Our City Forest y el Conservation Corp de San José o contratistas particulares. El PRNS se ocupará de buscar la financiación necesaria para realizar esta tarea.</p> <p>20b. Solicitar financiación para los árboles de la calle en Our City Forest, organización sin fines de lucro.</p> <p>20c. Trabajar con la comunidad para señalar los sitios donde sea necesario podar los árboles de la calle.</p> <p>20d. Seguir trabajando con la comunidad y con la Valley Transportation Authority (VTA) en lo referente a los árboles de Capitol Avenue. El programa de árboles de la vía de transmisión de electricidad debe elaborarse en conjunto con los demás posibles proyectos de planificación de espacios abiertos.</p>	<p>DOT (sección de Árboles), PRNS, comunidad</p> <p>Comunidad</p> <p>DOT, comunidad</p> <p>DOT (sección de Árboles), PRNS, PBCE VTA</p>	EAND	<p>Presupuesto del Ayuntamiento y posibles subvenciones de Our City Forest</p> <p>Fondos particulares</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento, VTA</p>	<p>De plazo inmediato a mediano</p> <p>De plazo inmediato a mediano</p> <p>De plazo inmediato a mediano</p> <p>De corto a mediano plazo</p>

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	21. Mejorar la iluminación (en las calles y alrededor de los parques actuales)	<p>21a. Estimular a la comunidad a informar de las necesidades de reparación de la iluminación callejera, de aumento de la fuerza y de nuevos postes de iluminación al departamento correspondiente (DOT – reparaciones o aumento de potencia; Obras Públicas – nuevos postes de iluminación; PRNS – iluminación adicional en los parques)</p> <p>21b. Mejorar la iluminación callejera en los sitios señalados mediante la instalación de nuevos postes o el aumento de potencia de las luces actuales.</p> <p>21c. Solicitar nuevos postes de iluminación o aumento de potencia de las luces actuales al Área de Servicios de Iluminación del Condado (CLSA).</p>	<p>PRNS Comunidad</p> <p>DOT, Obras Públicas, PRNS</p> <p>Vecinos de zonas no incorporadas</p>	PSS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Fondos particulares</p>	<p>De plazo inmediato a mediano</p> <p>De plazo inmediato a mediano</p> <p>De plazo inmediato a mediano</p>
X	22. Reparación de las aceras (Medida #6 de alta prioridad)	<p>HP6a. En la medida en que existan fondos disponibles, inspeccionar las zonas que necesiten reparación de las aceras. Se establecerá contacto con los propietarios de inmuebles y se les ofrecerá información sobre el programa de reembolsos del Ayuntamiento.</p> <p>HP6b. Trabajar con el NAC para determinar si éste desea establecer un fondo renovable de préstamos para familias de bajos ingresos; en caso afirmativo, ayudar a establecerlo.</p> <p>HP6c. Coordinar con el NAC para decidir si la comunidad está interesada en crear un programa especial de subvenciones que cubra el costo de los inmuebles que no tengan derecho a la ayuda del Ayuntamiento para la reparación de aceras.</p> <p>HP6d. Estudiar la ampliación del programa de subvenciones para la reparación de las aceras, a fin de que incluya también el reembolso de los costos de reparación de bordillos y alcantarillas.</p>	<p>DOT</p> <p>PRNS</p> <p>PRNS</p> <p>DOT</p>	TS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>De plazo inmediato a mediano</p>

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	23. Nueva pavimentación de las calles	23a. Acelerar las labores de mantenimiento de todas las calles que lo necesiten en las correspondientes zonas de la Propuesta para Mejorar las Comunidades (SNI). 23b. Informar al DOT sobre todos los baches actuales.	DOT Vecinos y propietarios de inmuebles.	TS	Presupuesto del Ayuntamiento	De corto a mediano plazo Inmediato
	24. Instalación de rampas para subir y bajar de las aceras	Examinar los sitios señalados por la comunidad e instalar tan pronto sea posible las rampas necesarias.	DOT	TS	Presupuesto del Ayuntamiento	De plazo inmediato a mediano
Aspecto de abandono/utilizaciones problemáticas						
	25. Programa de mejora de las fachadas	25a. Elevar el nivel de conciencia de la comunidad sobre el actual programa de mejora de fachadas de la Agencia de Reurbanización. 25b. Trabajar con las asociaciones de comerciantes de la zona para evaluar la posible necesidad de fondos adicionales.	RDA, PRNS RDA	EAND	Presupuesto del Ayuntamiento, Fondos de Reurbanización	Inmediato De plazo inmediato a mediano
	26. Eliminar las utilidades indebidas o exigir que se cumpla con las disposiciones	26a. Aplicar activamente los reglamentos para eliminar los comercios que carezcan de las licencias o permisos necesarios, o que realicen actividades incompatibles con sus licencias y permisos. 26b. Velar por el cumplimiento de las disposiciones dirigidas a proteger la salud y la seguridad de la comunidad mediante la eliminación de viviendas ilícitas, según se reciban las denuncias pertinentes.	PBCE (Aplicación de los Reglamentos) PBCE (Aplicación de los Reglamentos)	EAND PSS	Presupuesto del Ayuntamiento Presupuesto del Ayuntamiento	Inmediato y permanente Inmediato y permanente
X	27. Extracción de vehículos abandonados o inoperantes	Ver el punto #17, que aparece más arriba.		EAND		

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	28. Mejoras de los inmuebles particulares	<p>28a. Estimular a los propietarios de inmuebles a que realicen las mejoras necesarias para realzar el aspecto y la funcionalidad de sus inmuebles, mediante la divulgación entre los vecinos de los programas de préstamos para la rehabilitación y de subvenciones para la pintura.</p> <p>28b. Evaluar la creación de un programa de subvenciones o préstamos para la mejora de inmuebles, con el fin de facilitar las obras necesarias o complementar los programas actuales del Departamento de Viviendas.</p> <p>28c. Realzar las viviendas actuales mediante mejoras en el aspecto y la funcionalidad de los inmuebles.</p> <p>28d. Trabajar con el NAC para identificar a las personas con las que haya que comunicarse, y programar posteriormente los talleres de aprendizaje que ya ha preparado el Departamento de Viviendas. Aplicación de los Reglamentos, como por ejemplo los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> ◆ Seminario de gestión de inmuebles ◆ Seminario para inquilinos ◆ Seminario sobre solicitudes de rehabilitación de viviendas 	<p>Viviendas, PRNS PBCE, Departamento de Desarrollo Comunitario del Condado Agencia de Reurbanización</p> <p>Propietarios de inmuebles</p> <p>PBCE (Aplicación de los Reglamentos) NAC</p>	EAND	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Fondos de Reurbanización</p> <p>Fondos particulares</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>Inmediato y permanente</p> <p>Inmediato y permanente</p> <p>Inmediato y permanente</p> <p>Inmediato y permanente</p>
	29. Mejorar los inmuebles de propietarios ausentistas	<p>29a. Estimular a los propietarios de inmuebles a asistir a las clases de gestión de inmuebles.</p> <p>29b. Colaborar con el Ayuntamiento en la identificación de los inmuebles con cuyos propietarios se deba contactar.</p> <p>29c. Evaluar la compra de inmuebles donde sigan presentándose violaciones de los reglamentos.</p>	<p>PBCE (Aplicación de los Reglamentos) PRNS y comunidad</p> <p>DPW (sección de Bienes Raíces) y RDA</p>	EAND	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>Inmediato</p> <p>A corto plazo</p> <p>De corto a mediano plazo</p>

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
Basuras, programas de limpieza						
	30. Eliminación de los graffiti	Elevar el nivel de conciencia y participación de la comunidad en los programas del Ayuntamiento y del Condado contra los graffiti .	PRNS y Condado	EAND	Presupuesto del Ayuntamiento	Inmediato y permanente
	31. Mejorar la limpieza de las calles y colocar nuevos recipientes para la basura	Determinar aquellos sitios donde se necesiten nuevos recipientes para la basura y colocarlos tan pronto sea posible.	PBCE, Servicios Medioambientales	EABD	Presupuesto del Ayuntamiento	Inmediato
	32. Control de los vertidos de basuras	32a. Aplicar con mayor rigor los reglamentos y leyes sobre vertidos de basura y actuar contra los responsables cuando se produzcan vertidos. El DOT retirará de la vía pública los vertidos de basura.	PBCE (Aplicación de los Reglamentos), DOT	EAND	Presupuesto del Ayuntamiento	Inmediato y permanente
		32b. Explorar otras opciones para que los vecinos puedan desechar artículos que no quieran conservar, como la programación de jornadas especiales para la recogida de trastos.	Servicios Medioambientales, PBCE (Aplicación de los Reglamentos), PRNS		Presupuesto del Ayuntamiento	Inmediato
		32c. Elevar el nivel de conciencia de la comunidad sobre las alternativas a los vertidos.	Servicios Medioambientales, PBCE (Aplicación de los Reglamentos), PRNS		Presupuesto del Ayuntamiento	Inmediato y permanente

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
Espacios al aire libre, recreación y servicios comunitarios						
	33. Plantar árboles de sombra en los parques actuales.	<p>33a. Seleccionar las especies más indicadas y plantar árboles tan pronto sea posible en los parques señalados por la comunidad (como se muestra en las Figuras 17 á 26).</p> <p>33b. El PRNS también trabajará con la comunidad para decidir si existen otros sitios donde los vecinos consideren que se necesitan más árboles de sombra.</p>	<p>PRNS</p> <p>PRNS</p>	RACS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>A corto plazo</p> <p>A corto plazo</p>
	34. Mejorar las instalaciones y el mantenimiento de los parques actuales	<p>34a. Trabajar con la comunidad para examinar las renovaciones planificadas en el programa <i>Greenprint</i> y determinar si deben realizarse mejoras adicionales en otros parques del vecindario que no estén incluidos en el Plan General de Medidas.</p> <p>34b. Trabajar con la Agencia de Reurbanización para decidir si se necesitan fondos adicionales de Reurbanización de la Propuesta para Mejorar las Comunidades, con el fin de aumentar los fondos disponibles para las mejoras físicas y el mantenimiento en los parques actuales de la zona.</p>	<p>PRNS</p> <p>PRNS Agencia de Reurbanización</p>	RACS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento, Fondos de Reurbanización</p>	<p>De corto a mediano plazo</p> <p>De corto a mediano plazo</p>
	35. Plantar vegetación en el terreno vacante de Jackson Avenue	Solicitar autorización a Caltrans, agencia propietaria del terreno triangular con un área de 2,8 hectáreas, actualmente sin utilización, para realizar un proyecto de áreas verdes o espacio abierto. Si se obtuviera la autorización, el PRNS trabajará con la comunidad para elaborar el diseño correspondiente.	PRNS y Caltrans PBCE, comunidad	RACS	Presupuesto del Ayuntamiento, Caltrans	De corto a mediano plazo
	36. Mejorar la vegetación y crear servicios recreativos en la zona del puente peatonal de Sunset Avenue	Solicitar la autorización de Caltrans para ejecutar un proyecto de áreas verdes o para construir un pequeño parque de bolsillo en esta zona. Si se obtuviera la autorización, el PRNS trabajará con la comunidad para elaborar el diseño correspondiente.	PRNS y Caltrans PBCE, comunidad	RACS EAND	Presupuesto del Ayuntamiento	De corto a mediano plazo

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	37. Mantenimiento del arroyo Lower Silver Creek	<p>37a. Auxiliar y estimular a la comunidad para que participe en las actividades de limpieza de los arroyos, según sea necesario.</p> <p>37b. Trabajar con el SCVWD para encontrar soluciones a largo plazo.</p>	<p>PRNS y comunidad</p> <p>PRNS, SCVWD y comunidad</p>	EAND EAUS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>A corto plazo y permanente</p> <p>A corto plazo</p>
	38. Senda del arroyo Lower Silver Creek	<p>38a. El Ayuntamiento debe seguir trabajando con el SCVWD para examinar la posibilidad de que el camino de mantenimiento se pueda utilizar como senda recreativa de acceso público.</p> <p>38b. Trabajar con la comunidad para decidir el diseño de la senda.</p>	<p>SCVWD, PRNS, PBCE y comunidad</p> <p>SCVWD, PRNS, PBCE y comunidad</p>	TS RACS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos del SCVWD</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos del SCVWD</p>	<p>A corto plazo</p> <p>A mediano plazo</p>
	39. Programas educativos en el arroyo Lower Silver Creek	El PRNS debe coordinar con las escuelas locales para trabajar con el SCVWD con el fin de crear programas de educación medioambiental en el arroyo Lower Silver Creek.	PRNS, SCVWD, escuelas locales Comunidad	EAND EAUS	Presupuesto del Ayuntamiento	De plazo inmediato a corto plazo
	40. Ampliación del parque Lo Bue y construcción de instalaciones recreativas	Trabajar con los vecinos y con las asociaciones de vecinos de la zona con el fin de decidir el tipo de equipos necesarios para satisfacer las necesidades de los niños del vecindario, e instalar posteriormente los equipos.	PRNS Comunidad	RACS	Presupuesto del Ayuntamiento	De corto a mediano plazo
	41. Construcción de una senda para peatones y bicicletas a lo largo de la vía de transmisión de electricidad, desde Capitol Expressway hasta Ocala Avenue.	Trabajar con PG&E y los demás propietarios de inmuebles para obtener las autorizaciones necesarias, o adquirir los terrenos que permitan construir una senda y otras instalaciones recreativas en espacios abiertos en esta zona.	PRNS Propietarios de inmuebles	TS RACS	Presupuesto del Ayuntamiento, fondos de Reurbanización	De corto a mediano plazo

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
X	42. Mejorar los Centros actuales de Deberes Escolares y crear otros nuevos (Medida #8 de alta prioridad)	<p>42a. El PRNS trabajará con aquellos vecindarios específicos que no dispongan de un Centro de Deberes Escolares, y coordinará con los vecinos para que éstos pidan al director de la escuela local que se inicie el proceso de creación de un centro de este tipo.</p> <p>42b. Auxiliar al personal del PRNS en el proceso de control, al comunicar todas las inquietudes sobre dichos centros a la oficina del Programa de Centros de Deberes Escolares.</p>	<p>PRNS Escuelas locales, comunidad</p> <p>Comunidad</p>	RACS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>De plazo inmediato a mediano</p> <p>De plazo inmediato a mediano</p>
	43. Nuevas guarderías infantiles en toda la zona	<p>43a. Trabajar con los vecinos y las escuelas para crear nuevas instalaciones y programas de guarderías.</p> <p>43b. Los vecinos podrán instalar guarderías en sus propios hogares. La Oficina de Guarderías y Servicios Juveniles facilitará ayuda y orientación a quienes deseen establecer dichas guarderías.</p>	<p>PRNS</p> <p>Vecinos específicos</p>	EAND	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos particulares</p>	<p>A corto plazo</p> <p>A corto plazo</p>
	44. Mayores posibilidades para los programas recreativos y al aire libre	Seguir promoviendo entre los jóvenes de la zona los programas actuales para el horario extraescolar.	PRNS	RACS	Presupuesto del Ayuntamiento	A corto plazo
X	45. Nueva utilización del Centro Comunitario Hank Lopez y de la biblioteca pública de Hillview con servicios comunitarios	Ver el punto #68, más abajo.		RACS AS		
	46. Construcción de una pista para correr alrededor de la escuela primaria de Dorsa	Estudiar la posibilidad de colaborar con el distrito escolar de Alum Rock con el fin de construir una pista para correr alrededor de la escuela primaria de Dorsa.	PRNS, Distrito escolar de Alum Rock	RACS	Presupuesto del Ayuntamiento, fondos de Reurbanización	De corto a mediano plazo

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	47. Programa de pinturas murales	<p>47a. Trabajar con la comunidad para identificar aquellos sitios donde se necesiten pinturas murales.</p> <p>47b. Colaborar con la comunidad en la obtención de permisos de los propietarios de inmuebles, identificar fuentes de financiación; trabajar con la comunidad para encontrar un artista y hacer el bosquejo de la obra, y, finalmente, obtener permiso para pintar el mural de la Comisión de Artes Públicas del Ayuntamiento.</p> <p>47c. Coordinar con las asociaciones de vecinos para organizar actividades de pintura mural.</p>	PRNS	RACS	Presupuesto del Ayuntamiento	Inmediato y permanente
	48. Programas deportivos y educativos para los jóvenes	<p>48a. Seguir promoviendo entre los jóvenes de la zona los programas actuales en horario extraescolar y explorar la posibilidad de establecer programas adicionales.</p> <p>48b. Trabajar con los vecinos y escuelas para precisar y crear los demás servicios recreativos que desee la comunidad.</p>	<p>PRNS</p> <p>PRNS Comunidad, organizaciones comunitarias</p>	RACS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>Inmediato</p> <p>A corto plazo</p>
	49. Actividades para adultos	<p>49a. Seguir promoviendo entre los jóvenes de la zona los programas actuales en horario posterior a las clases y explorar las posibilidades de establecer programas adicionales.</p> <p>49b. Trabajar con los vecinos y escuelas para precisar y crear los demás servicios recreativos que desee la comunidad.</p>	<p>PRNS</p> <p>PRNS Comunidad, organizaciones comunitarias</p>	RACS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>Inmediato</p> <p>A corto plazo</p>

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	50. Instalación de servicios sanitarios públicos	50a. Trabajar con la comunidad para identificar aquellos sitios donde se desee la instalación de servicios sanitarios públicos. 50b. Evaluar la instalación de servicios sanitarios portátiles en los sitios que señale la comunidad.	PRNS, PBCE PRNS, Obras Públicas	RACS	Presupuesto del Ayuntamiento Presupuesto del Ayuntamiento	A corto plazo A corto plazo
Problemas de delincuencia, actividades de pandillas, molestias al público y ruido						
X	Las siguientes medidas se combinaron entre sí y se analizaron como medida #5 de alta prioridad: 51. Barreras contra el ruido en Capitol 52. Barrera contra el ruido en Summer Street. 53. Barrera contra el ruido al sur de la rampa de salida de la carretera I-680 54. Reparar o reconstruir la barrera de McCreery Avenue 55. Ampliación hacia el oeste de la barrera de McCreery Avenue	HP5a hasta HP5c: El DOT evaluará los sitios anteriormente descritos, y a continuación iniciará los estudios técnicos exigidos o solicitará que los realice Caltrans, según sea necesario. HP5d y HP5e El DOT evaluará la aceptación formal de la responsabilidad de reparar o reconstruir las barreras existentes que no pertenezcan a Caltrans, como por ejemplo la barrera de McCreery. HP5f. En los futuros proyectos de barreras contra el ruido en esta zona, debe tenerse en cuenta la calidad estética como factor de alta prioridad entre los criterios a evaluar con vistas al diseño y la selección de materiales para las barreras.	DOT, Caltrans VTA DOT, Caltrans DOT, Caltrans	TS EAND	Presupuesto del Ayuntamiento, fondos del programa contra el ruido de la VTA Presupuesto del Ayuntamiento	De corto a mediano plazo De corto a mediano plazo De corto a mediano plazo

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	56. Programa de prevención contra pandillas.	<p>56a. Estimular a los vecinos a informar de inmediato al Departamento de Policía sobre las actividades de pandillas.</p> <p>56b. Coordinar con los Servicios de Intervención Juvenil para que presten servicios de mediación si fueran necesarios, y para que realicen en las escuelas del vecindario presentaciones dirigidas a desalentar la participación en actividades de pandillas.</p> <p>56c. Seguir promoviendo entre los jóvenes del vecindario los programas actuales en horario extraescolar organizados por el Ayuntamiento u otras agencias y organizaciones.</p>	<p>Policía, PRNS</p> <p>Padres específicos, vecinos, distrito escolar de Alum Rock</p> <p>PRNS</p>	PSS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>Inmediato y permanente</p> <p>Inmediato y permanente</p> <p>Inmediato y permanente</p>
X	<p>Las siguientes medidas se combinaron entre sí y se analizaron como medida #7 de alta prioridad:</p> <p>57. Mayor presencia policial.</p> <p>58. Aplicación de las leyes contra las drogas</p> <p>59. Aplicación de los reglamentos que prohíben la venta de bebidas alcohólicas a menores de edad</p> <p>60. Aplicación de los reglamentos contra la venta de documentos falsificados</p> <p>61. Aplicación de los reglamentos sobre el volumen de la música; y</p> <p>64. Limitar las reuniones indeseables</p>	<p>HP7a. Examinar la posibilidad de modificar la política de rotación de los agentes de patrulla para que éstos permanezcan durante un año en las zonas asignadas, en lugar de sólo seis meses.</p> <p>HP 7b. Los agentes de patrullas continuarán asistiendo a las reuniones periódicas programadas por las asociaciones de vecinos. La responsabilidad de invitar a los agentes de patrullas de sus zonas a asistir a las reuniones recae sobre la comunidad.</p> <p>Trabajar con los vecindarios específicos para coordinar dichas reuniones. En el caso de los vecindarios como Cassell, Sierra, Ryan y NHU que actualmente no cuentan con asociaciones de vecinos, o donde las asociaciones son de reciente creación, el Departamento de Servicios Vecinales (PRNS) coordinará con dichos vecindarios para iniciar este proceso.</p>	<p>Ayuntamiento</p> <p>Departamento de Policía, comunidad</p> <p>PRNS</p>	PSS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>A corto plazo</p> <p>Inmediato y permanente</p> <p>Inmediato</p>

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	(Continuación de la página anterior)	<p>HP 7c. Trabajar con los vecindarios, con los agentes de patrullas y con la Oficina de Prevención de la Delincuencia para ampliar y mejorar la divulgación pública sobre las vías para comunicarse con la Policía.</p> <p>HP 7d. Trabajar con la comunidad y con la Policía para conocer si sus preocupaciones pueden resolverse por los agentes de patrullas o si se necesita la colaboración del VCET o de la Unidad Metro (para los problemas más específicos de drogas y delitos relacionados con las pandillas).</p> <p>HP 7e. Contribuir a coordinar los esfuerzos para elevar el interés y la participación de los vecinos.</p>	<p>PRNS</p> <p>PRNS</p> <p>PRNS</p>		<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>Inmediato</p> <p>Inmediato</p> <p>Inmediato</p>
	62. Aplicación de los reglamentos sobre el límite de personas por vivienda	Si los integrantes de la comunidad consideraran que en alguna vivienda no se cumplen las disposiciones relativas al límite de personas por vivienda, basadas en criterios de sanidad y seguridad, deben comunicarse con el Departamento de Aplicación de los Reglamentos.	PBCE (Aplicación de los Reglamentos), comunidad	PSS EAND	Presupuesto del Ayuntamiento	Inmediato y permanente
	63. Limitación del número de licencias para la venta de bebidas alcohólicas	Trabajar con el Ayuntamiento y los vecinos para constituir un "Comité de problemas relacionados con el alcohol".	PRNS, Ayuntamiento	PSS	Presupuesto del Ayuntamiento	De plazo inmediato a mediano
X	64. Limitar las reuniones indeseables	Ver los puntos #51 al #61, que aparecen más arriba.		PSS		
Escuelas						
	65. Mejoras en las escuelas	Trabajar con las escuelas locales y con la comunidad para establecer prioridades y elaborar una estrategia de ejecución de las mejoras necesarias.	PRNS Distrito escolar de Alum Rock Comunidad	EAND	Presupuesto del Ayuntamiento	De corto a mediano plazo

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
Utilización del suelo						
X	66. Construir viviendas económicas (Medida #3 de alta prioridad)	<p>HP3a. Las inquietudes en cuanto al hacinamiento y la congestión resultante (como de estacionamiento, por ejemplo), han llevado a la comunidad a propugnar la necesidad de construir más viviendas económicas en esta área.</p> <p>HP3b. Explorar la posibilidad de aprobar la normativa de que todos los nuevos proyectos de viviendas de la ciudad incluyan un 10% de viviendas económicas.</p> <p>HP3c. Seguir promoviendo la construcción de viviendas en East Valley/680 Communities, otorgando una alta prioridad a las viviendas económicas; para apoyar este empeño, informar sobre los terrenos apropiados a los constructores de viviendas económicas en alquiler o para la venta; consultar con la comunidad para evaluar la posible utilización de la expropiación forzosa con el fin de adquirir inmuebles y ponerlos a disposición de los constructores de viviendas económicas.</p> <p>HP3d. Al momento de tomar decisiones sobre los sitios y tipos de nuevos proyectos de viviendas económicas, la prioridad del Ayuntamiento es preservar los vecindarios existentes.</p> <p>HP3e. Trabajar con los vecinos para identificar terrenos con posibilidades de ser usados para proyectos residenciales y de uso mixto, y establecer prioridades y hacer presentaciones a los vecinos, a fin de ayudarlos a tomar decisiones ponderadas sobre dichos proyectos.</p>	<p>Ayuntamiento, Comisión de planificación, Planificación y Vivienda.</p> <p>Ayuntamiento</p> <p>Viviendas, Agencia de Reurbanización</p> <p>Planificación y Departamento de Viviendas</p> <p>PRNS, Planificación y Departamento de Viviendas</p>	EAND	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos de Reurbanización</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos de Reurbanización</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>A corto plazo</p> <p>De corto a mediano plazo</p> <p>De corto a mediano plazo</p> <p>Inmediato</p>

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	(Continuación de la página anterior)	<p>HP3f. Realizar estudios de seguimiento para evaluar la posibilidad de construir proyectos residenciales y de uso mixto en los terrenos más indicados, evitando en lo posible el desplazamiento de los inquilinos o propietarios actuales.</p> <p>HP3g. El Ayuntamiento se cerciorará de que los proyectos de viviendas económicas dispongan de suficiente espacio de estacionamiento, a fin de disminuir al mínimo los efectos de la congestión en las áreas de los proyectos.</p> <p>HP3h. El Ayuntamiento continuará trabajando únicamente con aquellos urbanizadores que tengan un sólido historial de gestión efectiva y eficiente de inmuebles.</p> <p>HP3i. Todos los proyectos de viviendas económicas que incluyan unidades para ancianos, deben tener una buena iluminación, estar ubicados cerca del centro, tener acceso fácil y rápido, y tener en cuenta e integrar los usos de la comunidad.</p> <p>HP3j. Trabajar con los propietarios de los inmuebles o con la Agencia de Reurbanización, para determinar si es posible adquirir los inmuebles en cuestión, y de qué forma.</p> <p>HP 3k. En la medida en que se aprueben y construyan los nuevos proyectos, el Departamento de Viviendas y PRNS trabajarán con el NAC para divulgar información entre los residentes actuales de East Valley/680 Communities sobre la disponibilidad de las nuevas viviendas</p>	<p>Strategic Economics</p> <p>PRNS, Planificación y Departamento de Viviendas</p> <p>Viviendas, PRNS</p> <p>Planificación y el Departamento de Viviendas</p> <p>Viviendas, PRNS</p> <p>Viviendas, PRNS</p>	EAND	<p>Fondos de Reurbanización</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos de Reurbanización</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>De corto a mediano plazo</p> <p>A corto plazo</p> <p>A corto plazo</p> <p>A corto plazo</p> <p>De corto a mediano plazo</p> <p>A corto plazo</p>

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	67. Crear nuevos comercios al servicio de los vecindarios y de carácter mixto en las principales arterias	<p>67a. Realizar un estudio de seguimiento para evaluar la posibilidad de construir proyectos residenciales y de uso mixto en los terrenos más indicados, evitando en lo posible el desplazamiento de los inquilinos o propietarios actuales.</p> <p>67b. Promover incentivos para que se creen nuevos comercios al servicio del vecindario, del tipo que prefiera la comunidad.</p>	<p>Strategic Economics</p> <p>Agencia de Reurbanización, Planificación, Construcción, Aplicación de los Reglamentos y Oficina de Desarrollo Económico</p>	EAND	<p>Fondos de Reurbanización</p> <p>Fondos de Reurbanización, presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>Inmediato</p> <p>Inmediato</p>
X	68. Construir nuevas instalaciones comunitarias (Medida #4 de alta prioridad)	<p>HP4a. Trabajar con los integrantes de la comunidad para evaluar las solicitudes de nuevas instalaciones y servicios comunitarios, con un enfoque basado en programas que integren múltiples servicios.</p> <p>HP4b. Trabajar con el distrito escolar de Alum Rock para explorar las posibilidades de crear nuevas instalaciones y servicios comunitarios en los locales escolares actuales de East Valley/680 Communities.</p> <p>HP4c. Cooperar con la National Hispanic University (NHU) para construir el Complejo de Fútbol del Distrito.</p> <p>HP4d. Trabajar con la Agencia de Reurbanización para explorar la posibilidad de integrar servicios comunitarios en la reconstrucción de Tropicana y Homebase, así como en otros sitios identificados como "lugares con posibilidades" en el estudio de viabilidad constructiva que lleva a cabo la empresa Strategic Economics, tal como se describió anteriormente en la medida 66c, que aparece más arriba.</p>	<p>PRNS</p> <p>PRNS, Distrito escolar de Alum Rock</p> <p>PRNS, NHU</p> <p>PRNS, Agencia de Reurbanización</p>	RACS EAND	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento, fondos de Reurbanización</p>	<p>Inmediato</p> <p>De plazo inmediato a mediano</p> <p>De plazo inmediato a mediano</p> <p>De plazo inmediato a mediano</p>

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	(Continuación de la página anterior)	HP4e. Trabajar con la VTA para explorar la posibilidad de colaboración en los proyectos de transporte público, como parte del plan de la VTA con vistas a mejorar las líneas de trenes y autobuses en el contexto del Plan de Mejora del Transporte Público del Downtown y East Valley.	PRNS, VTA		Presupuesto del Ayuntamiento, fondos de Reurbanización, VTA	De plazo inmediato a mediano
	69. Desalentar la creación de nuevos establecimientos comerciales en Ocala Avenue y Bermuda Avenue	Garantizar que en las zonas de Ocala Avenue y Bermuda Avenue se cumpla con las normas de zonificación residencial. Si los integrantes de la comunidad quisieran saber si determinada actividad se corresponde con el trabajo doméstico, deben comunicarse con el Departamento de Aplicación de los Reglamentos.	PBCE, comunidad	EAND	Presupuesto del Ayuntamiento	Permanente
Otros problemas:						
	70. Creación y fortalecimiento de las asociaciones de vecinos	Trabajar con los vecindarios de East Valley/680 Communities para crear nuevas asociaciones de vecinos y fortalecer las actuales.	PRNS	EAND	Presupuesto del Ayuntamiento	A corto plazo
	71. Divulgación entre los empleadores y los jornaleros	71a. Evaluar la posibilidad de reubicar el actual centro o crear uno nuevo. 71b. Ampliar la divulgación entre los jornaleros y los empleadores, para informarles sobre el actual centro de jornaleros.	Oficina del Administrador de la Ciudad, PBCE PRNS, PBCE	EAND	Presupuesto del Ayuntamiento Presupuesto del Ayuntamiento	A corto plazo Inmediato y permanente
	72. Ayuda a los pequeños comercios de la zona	Ampliar la divulgación entre los comercios de la zona para informarles sobre los servicios de ayuda empresarial, financiación y programas de préstamos que ofrecen el Ayuntamiento y sus organizaciones asociadas.	Oficina de Desarrollo Económico	EAND	Presupuesto del Ayuntamiento, fondos de Reurbanización	Inmediato y permanente
	73. Programas de formación laboral	Examinar las vías para ampliar la divulgación con el fin de informar a la comunidad sobre los programas actuales de formación laboral que ofrece el Ayuntamiento y las organizaciones comunitarias.	PRNS Comunidad	EAND	Presupuesto del Ayuntamiento	Inmediato y permanente

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

La Matriz de Medidas

Alta prioridad	Punto	Medidas	Responsabilidad principal y otros colaboradores	CSA	Fuente de financiación	Calendario
	74. Divulgación y ampliación de los programas de apoyo a las víctimas de la violencia doméstica	Examinar las vías para ampliar la divulgación con el fin de informar a la comunidad sobre los programas actuales del Ayuntamiento y las organizaciones comunitarias contra la violencia doméstica.	PRNS, Departamento de Policía y organizaciones comunitarias	PSS	Presupuesto del Ayuntamiento	Inmediato y permanente
	75. Conservar y mejorar el Tropicana Shopping Center	Trabajar con el Ayuntamiento, con los propietarios de los inmuebles y con la Asociación de Comerciantes de Story Road para garantizar que las nuevas construcciones reflejen las características y respondan a las necesidades de las comunidades adyacentes.	Agencia de Reurbanización	EAND	Fondos de Reurbanización (actuales)	A corto plazo
	76. Limpiar la zona de remolques cercana al parque Emma Prusch	Lograr que en ese sitio se cumpla con los reglamentos.	PBCE Propietario del sitio		Presupuesto del Ayuntamiento, fondos particulares	Inmediato
	77. Mejorar el acceso de bicicletas en la zona de East Valley/680 Communities	<p>77a. Señalar aquellas vías de la zona en que deban establecerse sendas para bicicletas o que deban designarse como vías para ciclistas.</p> <p>77b. Trasladar las recomendaciones sobre vías para ciclistas al Comité Asesor sobre Bicicletas y Peatones (BPAC) del Ayuntamiento, el cual analizará las proposiciones y recomendará las medidas pertinentes a la Red de Transporte Ciclístico del DOT.</p> <p>77c. Los integrantes de la comunidad deben trabajar estrechamente con el BPAC para garantizar que aquellas solicitudes de instalaciones para ciclistas que tengan una alta prioridad para East Valley/680 Communities también gocen de prioridad en el BPAC (además del DOT).</p>	<p>Comunidad</p> <p>Comunidad, BPAC</p> <p>Comunidad, BPAC</p>	EAND TS PSS	<p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p> <p>Presupuesto del Ayuntamiento</p>	<p>De corto a mediano plazo</p> <p>De corto a mediano plazo</p> <p>De corto a mediano plazo</p>

Definiciones del calendario: Inmediato: en menos de 6 meses; A corto plazo: entre 6 meses y 2 años; A mediano plazo: entre 2 y 5 años; A largo plazo: 5 años o más

APÉNDICE A: MEDIDAS DE MEJORAS

A continuación se presenta una lista de las medidas de mejora analizadas por los vecinos en un taller de toda la comunidad celebrado el miércoles 21 de junio de 2001.

Tránsito, estacionamiento y seguridad de los peatones

1. **Programa de control del tránsito** Los vecinos informan que en toda esta zona de la SNI hay un gran número de vehículos que atraviesan indebidamente las calles residenciales porque los conductores intentan saltarse los controles del tránsito para llegar más cómodamente a las arterias principales a través de las zonas residenciales. En general, los vehículos atraviesan los vecindarios residenciales para desplazarse desde Story Road hasta Ocala Avenue, desde Story Road hasta King Road, desde Capitol hasta White Road, desde Story Road hasta White Road, y desde Capitol Expressway hasta la I-680.

Debe llevarse a cabo un estudio sobre el control del tránsito en toda esta zona de la SNI con el fin de determinar cuáles serían los dispositivos más indicados para su control (por ejemplo: "policías acostados", señales de "Stop", semáforos, desvíos) para los distintos puntos en cuestión, al mismo tiempo que se tengan en cuenta las posibles repercusiones de cada una de estas soluciones sobre la zona en su conjunto. El estudio sobre el control del tránsito se basaría en la información detallada que ya se ha obtenido sobre los sitios más conflictivos a lo largo del proceso de planificación de la zona de East Valley/680 Communities SNI. En un apéndice se enumeran las ubicaciones exactas señaladas por los vecinos con respecto a los problemas del tránsito.

2. **Aplicación más estricta de los reglamentos sobre el tránsito** Los vecinos han informado sobre numerosos sitios donde no se respetan las señales de "Stop" y los vehículos pasan con exceso de velocidad. Esta medida propone que el Ayuntamiento vigile más estrictamente las violaciones de los reglamentos del tránsito, quizás mediante el sistema NASCOP.
3. **Pintura o renovación de la pintura de los cruces de cebras** Se ha expuesto que hacen falta cruces de cebra en muchos puntos de la zona de estudio. Los vecinos ya han señalado 251 ubicaciones para los mismos. Los siguientes vecindarios necesitan cruces de cebra: Dorsa (94), Capitol/Goss (18), Nancy (10), Dobern (10), Sierra (5) y Arbuckle (5). Los cruces de cebra son especialmente importantes en los alrededores de las escuelas y los parques, para que los niños puedan cruzar las calles con mayor seguridad.
4. **Pavimentación especial de algunas intersecciones a lo largo de la vía de transmisión eléctrica.** En un taller de toda la comunidad donde se analizaron las opciones de diseño y urbanización de la vía de transmisión de electricidad, los vecinos señalaron algunos sitios donde el Ayuntamiento debe estudiar la viabilidad de una pavimentación especial para reducir la velocidad del tránsito de vehículos en determinadas intersecciones, como las siguientes:

- ◆ Story Road y Galahad Avenue
- ◆ Dobern Avenue
- ◆ Bambi Lane
- ◆ Sunnyglen Drive

5. **Instalación de una barrera o de pavimentación especial para que los vehículos no puedan cruzar la vía de transmisión de electricidad en la esquina de Chant Drive.** En estos momentos, los vehículos cruzan la vía de transmisión de electricidad desde Chant Drive hasta Chant Court. Esta medida implicaría la instalación de barreras o balizas ~~en~~ en el borde de la vía de transmisión de electricidad, o que ese punto sea objeto de pavimentación especial.
6. **Programa de seguridad del tránsito de escolares.** Muchos vecinos informan que existen problemas de inseguridad del tránsito al dejar o recoger a los niños en las escuelas de esta zona de la SNI. Esta medida propone que el Departamento de Transporte del Ayuntamiento establezca un programa de seguridad del tránsito con vistas a una mayor seguridad de los peatones en los alrededores de las escuelas.
7. **Programa de supervisión para el cruce de las calles.** Esta medida se dirige a crear o ampliar un programa de supervisores adultos para el cruce de las calles en todas las escuelas de la zona, de modo que los niños y sus padres tengan mayor seguridad al cruzar las calles en las inmediaciones de las escuelas de la zona de la SNI de East Valley/680 Communities.
8. **Programa de señalización de "Zona escolar".** Este programa incluiría la instalación señales de "Zona escolar" con iluminación de neón en los alrededores de las escuelas, para que los conductores de vehículos estén al tanto de los peatones y en especial de los niños.
9. **Paso superior para peatones sobre Capitol Expressway.** En estos momentos no hay vías para peatones entre los vecindarios de Sierra y Dobern. Esta medida implicaría que el Ayuntamiento explore la posibilidad de construir un paso superior para peatones sobre Capitol Expressway, en su intersección con la vía de transmisión de electricidad.
10. **Pasos superiores para peatones sobre South Capitol (entre los vecindarios de Sierra y Lyndale).** Debido a la alta velocidad de los vehículos que transitan por Capitol Avenue, los peatones enfrentan gran dificultad para cruzar South Capitol Avenue. Este plan recomienda que el Ayuntamiento explore la posibilidad de construir pasos superiores para peatones sobre Capitol Avenue en los puntos que se determinen, en el contexto de la planificación de la estación del tren ligero de la VTA.
11. **Cruce para peatones en Story Road y Galahad.** Muchas personas se arriesgan a cruzar indebidamente Story Road porque los puntos establecidos para el cruce están muy lejos entre sí. En este programa se propone un paso superior para peatones o un cruce con semáforo en esta esquina.
12. **Mejorar la seguridad del puente para peatones de Sunset Avenue.** Los vecinos consideran que las inmediaciones del puente de peatones de Sunset Avenue presentan problemas de seguridad, porque son punto de reunión de ciertas personas y hay mala visibilidad en esa zona. Los vecinos también exponen que las motocicletas crean un problema en ese puente. En este programa se propone elevar el nivel de seguridad mediante una mejor señalización y la pintura en rojo del bordillo de la entrada al puente, de modo que no haya automóviles estacionados que impidan la visibilidad de la entrada. También se propone valorar si se considera necesaria una solución de diseño físico y una mayor presencia policial en la zona, de modo que las motocicletas no utilicen el puente.
13. **Limpieza de la zona del puente peatonal de Sunset Avenue.** Hay una gran cantidad de basura en la zona adyacente al puente y debajo del mismo. Los vecinos informan que hay personas que van en camiones a ese punto para verter basura. Con el fin de contribuir a evitar los vertidos y reducir la reunión de ciertas personas, en este programa se recomienda valorar la posibilidad de construir una cerca u otra barrera alrededor de la zona.
14. **Pintar de rojo los bordillos en las esquinas de las calles.** Este programa incluiría pintar de rojo las esquinas de algunos distritos, para que los automóviles gocen de mayor visibilidad al doblar por las

mismas. Algunas de las esquinas donde sería necesaria esta medida son las de Greenstone Court, Whitestone Court, Brownstone Court, Pinkstone Court y Summer Street (en la curva al norte de Summer Court).

15. **Programa de autorizaciones para el estacionamiento en los vecindarios residenciales.** Los vecinos informan que hay gran escasez de espacio para estacionar en las calles de ciertos vecindarios. Según esta medida, el Ayuntamiento debe estudiar y poner en práctica un programa de autorizaciones o de restricciones para el estacionamiento en los vecindarios residenciales. Cada vecindario debe analizarse por separado. Algunos sitios donde los vecinos ya han identificado la necesidad de un programa de este tipo son: Dorsa, Capitol-Goss, Arbuckle, Sierra y Nancy.
16. **Prohibir el estacionamiento durante la limpieza de las calles.** Los vecinos han señalado que en toda la zona de la SNI existe la necesidad de prohibir el estacionamiento en los horarios programados para la limpieza de las calles. En este programa se propone instalar las señales correspondientes y controlar el cumplimiento de dicha medida.
17. **Reducir/eliminar el estacionamiento ilícito ante las entradas de las viviendas.** Hay un buen número de sitios donde los vecinos se estacionan ante las entradas (pavimentadas o no pavimentadas) de las viviendas o en las propias aceras, lo que constituye una violación de los actuales reglamentos. En este programa se propone supervisar con mayor rigor el cumplimiento de las normas de estacionamiento, y que se busquen soluciones para encontrar más espacio de estacionamiento en las calles para los vecinos.

Calles y diseño de las calles

18. **Señales de "Bienvenido a EV/680 Communities" en las entradas a los vecindarios.** Se recomienda instalar señales, con un diseño gráfico acordado por toda la comunidad, en las entradas a los vecindarios (por ejemplo: en Jackson Avenue, Story Road, White Road y Alum Rock). Esto tiene el fin de embellecer la zona y realzar el sentido de orgullo de la comunidad.
19. **Mejoras en el mantenimiento de las zonas verdes de propiedad pública.** Las zonas inmediatas a las entradas y salidas de las autopistas, las aceras, los puentes para peatones, la vía de transmisión de electricidad y la isla situada entre Capitol Expressway y Excalibur Avenue no tienen buen aspecto, frecuentemente presentan acumulaciones de basura y están invadidas por malas hierbas. Este programa se propone, como mínimo, que dichas zonas estén libres de basura y reciban mantenimiento periódico. Se desea propiciar la mejora de las zonas verdes y que se reparen o sustituyan las cercas existentes en dichas zonas, con el fin de embellecerlas.
20. **Mantenimiento de los árboles de las calles y plantación de nuevos árboles.** Los vecinos han expuesto la necesidad de mejorar el mantenimiento los árboles de las calles. En ciertos puntos, las raíces de los árboles han provocado desniveles en las aceras. En otros puntos, es necesario sustituir los árboles muertos o faltantes.

Entre los vecindarios donde es necesario plantar o sustituir una gran cantidad de árboles de las calles están los siguientes: todo Dobern, la mitad sur de Arbuckle, todo Dorsa, todo Cassell y todo Ryan. Los vecinos ya han propuesto que se planten nuevos árboles en las calles de Van Winkle Lane (vecindario de Capitol/Goss), Nancy Lane (vecindario de Nancy), así como junto a Capitol Expressway y la vía de transmisión de electricidad.

21. **Mejorar la iluminación (en las calles y alrededor de los parques existentes).** Es necesario mejorar la iluminación en muchos sectores de la zona estudiada. Entre los vecindarios que más necesitan mejorar la iluminación están los siguientes: Ryan, Dorsa, Arbuckle, Capitol/Goss, Dobern, Sierra, Nancy y Lyndale. La mejora en la iluminación contribuirá a que las calles sean más seguras y atractivas. Siempre que sea

posible, la altura de los postes de iluminación debe acoplarse a las necesidades de los peatones, y deben situarse entre la acera y la calle.

22. **Construcción y reparación de aceras.** Las aceras necesitan reparación en todos los vecindarios de la zona estudiada. Entre los sectores más necesitados en este sentido están los vecindarios de Dorsa y Capitol/Goss. Las aceras rotas afean la comunidad y además son peligrosas para los peatones. También hay algunos sectores donde faltan aceras. Entre otros lugares, los vecinos han señalado que este problema se presenta en Ryan, Lyndale y Dobern. En este programa se propone que el Ayuntamiento emprenda la reparación y construcción de aceras donde sea necesario.
23. **Nueva pavimentación de las calles.** Es necesario pavimentar nuevamente las siguientes calles de la zona de estudio: Endfield Way, Marmont Way y Florence Avenue en el vecindario de Lyndale. Cotton Tail Avenue y Sleepy Hollow Lane en el vecindario de Capitol/Goss.
24. **Instalación de rampas para subir y bajar de las aceras.** En toda la zona estudiada se necesitan rampas en las aceras. Los vecinos ya han señalado 92 ubicaciones para las posibles rampas en los siguientes vecindarios: Ryan (35), Arbuckle (26), Capitol-Goss (18), Dobern (13), Lyndale (4), Cassell (4), Sierra (2). Las rampas de las aceras facilitan la movilidad de las personas que usan sillas de ruedas y otros medios auxiliares de locomoción, y también benefician a los ancianos y a las personas que llevan carritos de compra o coches de bebés.

Aspecto de abandono/utilizaciones problemáticas

25. **Programa de mejora de las fachadas.** Es necesario mejorar las fachadas en gran parte de Story Road y White Road. Story Road marca el límite territorial de muchos de los vecindarios de la zona. La mejora de las fachadas de los comercios puede contribuir a crear un sentido de unidad estética de la calle. También contribuiría a que los comercios sean más atractivos para los vecinos y visitantes.
26. **Eliminar las utilizaciones indebidas o exigir que se cumpla con las disposiciones.** Los vecinos han señalado que en esta zona existen numerosos casos de uso indebido que perjudican a la comunidad. En particular, los vecinos señalan las ocupaciones ilícitas de viviendas, las tiendas de bebidas alcohólicas, las viviendas colectivas y los terrenos de estacionamiento de las tiendas, que se utilizan en los fines de semana como puntos de venta de automóviles usados. Entre los sitios que provocan mayor preocupación están los siguientes: la tienda Popeye's and Earl's Bottle Shop/Liquor Store; el terreno de estacionamiento de Mervyn, que se utiliza en los fines de semana para la venta de automóviles usados; y distintos comercios situados en Story Road, así como muchos otros cercanos a la esquina de Story Road y King Road.
27. **Retirar los vehículos abandonados.** Los vecinos informan que en toda la zona de la SNI hay un gran número de vehículos abandonados que están estacionados en las calles, que ocupan espacio valioso y deterioran la imagen de las calles. Como ejemplos de los sitios en que se presenta este problema están Lyons Street, cerca del puente peatonal de Sunset Avenue, y Summer Street. En este programa se recomienda acelerar las medidas necesarias para retirar los vehículos abandonados que están estacionados en las calles.
28. **Embellecimiento y reparación de viviendas.** Esta medida propone que el Ayuntamiento asigne recursos adicionales para ampliar los programas ya existentes, como el subsidio para pinturas y los préstamos para reparación de viviendas, de modo que los vecinos tengan mayores posibilidades de mejorar la seguridad y el aspecto de sus hogares.
29. **Mejorar los inmuebles de los propietarios ausentes.** Los integrantes de la comunidad señalaron que muchos de los inmuebles residenciales y comerciales en mal estado son propiedad de personas que no

viven en esta zona. Se recomendó que el Departamento de Aplicación de los Reglamentos organice clases sobre gestión de inmuebles para algunos propietarios. En los peores casos, el Ayuntamiento podría explorar la posibilidad de comprar los inmuebles.

Basuras, programas de limpieza

30. Eliminar los graffiti. Hay muchos sentidos de esta zona de la SNI donde los graffiti constituyen un problema. Algunos ejemplos de dichos puntos:

- ◆ White Road/Florence: barrera contra el ruido y cerca
- ◆ Rose Avenue: Orchard Supply Hardware
- ◆ Escuela primaria de Lyndale
- ◆ Nordyke Drive: costados del edificio de apartamentos
- ◆ Puente sobre el arroyo Lower Silver Creek y cercas a lo largo del mismo
- ◆ Esquina de Wilbur Avenue y Lyndale Avenue
- ◆ Esquina de Florence y Lyndale Avenue
- ◆ Esquina de Story Road y White Road

El Ayuntamiento cuenta con un programa contra los graffiti. Dicho programa promueve la erradicación de los graffiti en respuesta a las quejas de la ciudadanía en puntos específicos. El programa elimina los graffiti de los inmuebles públicos y enseña a los vecinos cómo eliminar e impedir los graffiti en los inmuebles particulares.

31. Mejorar la limpieza de las calles y colocar nuevos recipientes para la basura. Hay muchos sectores en esta zona donde se presentan problemas de acumulación de basura. Esta medida propone que el Ayuntamiento coloque más recipientes para la basura frente a los comercios, y que se mejore el programa de limpieza de las calles.

32. Recogida periódica de trastos de grandes dimensiones. Con frecuencia se observa que en las aceras, en las calles o en terrenos privados se vierten equipos eléctricos, muebles y otros trastos de grandes dimensiones que no pueden retirarse por el servicio semanal de recogida de basura. En aquellos vecindarios que lo soliciten, debe valorarse un programa de recogida periódica de dichos trastos de grandes dimensiones.

Espacios al aire libre, recreación y servicios comunitarios

33. Plantar árboles de sombra en los actuales parques. De acuerdo con esta medida, el Ayuntamiento debe plantar árboles adicionales en los actuales parques para que haya más sombra.

34. Mejorar las instalaciones de los parques existentes. Este programa propone que el Ayuntamiento mejore las instalaciones de todos los parques actualmente existentes en la zona, incluida la reparación de los servicios sanitarios públicos, la instalación de nuevos bancos, colocar más depósitos de basura y mejorar la iluminación. En particular, los vecinos señalaron la necesidad de que se limpie el parque Emma Prusch y se embellezca la vegetación, para mejorar su aspecto en los costados que dan a Story Road y King Road. En estos momentos, los bordes del parque que dan a la esquina de Story y King presentan un crecimiento excesivo de la vegetación, que no resulta nada atractiva.

35. Plantar vegetación en el terreno vacante de Jackson Avenue. Este terreno de forma triangular con un área de 2,8 hectáreas, propiedad de Caltrans, limita al oeste con la I-680, al sur con la rampa de salida, y al nordeste con Jackson Avenue. El arroyo Lower Silver Creek a través del extremo norte de este terreno y continúa su curso bajo Jackson Avenue. Al otro lado del arroyo Lower Silver Creek hay varios

edificios que pertenecen al Distrito Hidrológico del Valle de Santa Clara. Este punto sirve como "puerta de entrada" a la zona de East Valley/680 Communities para los vehículos que transitan hacia el sur por Jackson Avenue. En estos momentos tiene muy mal aspecto, con pobre vegetación y frecuentes acumulaciones de basura. Este programa propone que se plante vegetación en ese terreno, para embellecerlo y convertirlo en un sitio agradable al aire libre para toda la comunidad. Los vecinos indicaron que se ofrecerían como voluntarios para "adoptar un parque" y darle mantenimiento a este terreno.

- 36. Mejorar la vegetación y crear servicios recreativos en la zona del puente peatonal de Sunset Avenue.** Los vecinos han señalado que la zona adyacente al puente peatonal de Sunset Avenue presenta problemas de seguridad y con frecuencia está llena de basura. Además de plantar vegetación atractiva en la zona para mejorar su aspecto, este plan propone que el Ayuntamiento valore la construcción de alguna instalación recreativa para niños pequeños, como por ejemplo un terreno de juego. En el diseño de la zona se debe tener cuidado de no crear "lugares de escondite", sino crear un sitio seguro y atractivo para que jueguen los niños pequeños, lo que redundará en beneficio del vecindario. Los vecinos indicaron que se ofrecerían como voluntarios para "adoptar un parque" y darle mantenimiento a este sitio.
- 37. Mantenimiento del arroyo Lower Silver Creek** Con el fin de garantizar la seguridad de la zona adyacente al arroyo, los vecinos están en disposición de valorar un plan de trabajo comunitario para el mantenimiento del arroyo Lower Silver Creek, como pudiera ser un programa de "Adopte un arroyo". En dicho programa, los integrantes de la comunidad local se comprometerían a ayudar a eliminar la basura y plantar nueva vegetación junto al arroyo.
- 38. Senda del arroyo Lower Silver Creek. Como parte de las mejoras que emprenderá la agencia SCVWD en el arroyo Lower Silver Creek, se construirá un camino de mantenimiento al final o cerca del final del canal.** En esta medida se propone que el Ayuntamiento valore conjuntamente con la agencia SCVWD la posibilidad de que el camino de mantenimiento pueda servir como senda recreativa de acceso público.
- 39. Programas educativos en el arroyo Lower Silver Creek. En este programa se pide que el Ayuntamiento estudie la organización de actividades educativas, recreativas y estéticas en el arroyo Lower Silver Creek** La agencia SCVWD trabaja en cooperación con algunas escuelas locales para organizar actividades educativas en que los niños se familiaricen con el medio ambiente. En particular, los vecinos de Dobern y Capitol/Goss expresaron su interés en que estas actividades se desarrollen en la escuela primaria de Goss.
- 40. Ampliación del Parque Lo Bue y construcción de instalaciones recreativas** Este programa propone que se construyan instalaciones recreativas en el sector de la vía de transmisión de electricidad donde actualmente se ubica el parque Lo Bue. La comunidad ya ha señalado las siguientes instalaciones posibles: una alberca y centro de recreación de la comunidad, jardines comunitarios, un terreno de árboles frutales, un parque para patinetas, canchas de handball y voleibol, sitios para meriendas campestres, servicios sanitarios públicos y un terreno de estacionamiento.
- 41. Construcción de una senda para peatones y bicicletas a lo largo de la vía de transmisión de electricidad desde Capitol Expressway hasta Ocala Avenue.** Este programa recomienda que el Ayuntamiento explore la posibilidad de construir una senda para peatones y bicicletas a lo largo de toda la vía de transmisión de electricidad, con iluminación pública, árboles y bancos.
- 42. Más centros para realizar los deberes escolares.** En estos momentos hay 8 centros para deberes escolares en la zona de la SNI de East Valley/680 Communities. Este programa se dirige a crear nuevos centros de este tipo.

43. **Nuevas guarderías infantiles en toda la zona.** Este programa implicaría la creación de nuevas guarderías infantiles en la zona de la SNI de East Valley/680 Communities.
44. **Mayores posibilidades para los programas recreativos y al aire libre.** Esta medida sugiere que el Ayuntamiento valore la posibilidad de crear nuevas posibilidades recreativas al aire libre e instalaciones comunitarias. En particular, la comunidad ha señalado las siguientes necesidades: más servicios sanitarios en los parques existentes, una alberca comunitaria, un parque para patinetas, más terrenos de fútbol, canchas de handball, canchas de voleibol y canchas públicas de tenis. La vía de transmisión de electricidad que atraviesa la zona de la SNI de East Valley/680 Communities es una posible ubicación para nuevas actividades recreativas y al aire libre. También se sugirió que el parque Emma Prusch puede ser la posible ubicación de una alberca de la comunidad.
- Además de crear un nuevo espacio al aire libre, los vecinos sugirieron la posibilidad de cooperar con las escuelas locales para crear nuevas oportunidades de recreación en los terrenos de la escuela Lyndale.
45. **Conservar los servicios existentes en el Centro Comunitario Hank Lopez y en la biblioteca de Hillview. Muchas personas expresaron en las reuniones de la comunidad su inquietud con respecto a la pérdida de servicios en el centro comunitario y en la biblioteca debido a las restricciones de seguridad provocadas por el aeropuerto Reid-Hillview.** Esta medida propone, en caso de que hubiera que reubicar una o ambas de estas instalaciones, que el Ayuntamiento investigue energicamente las opciones disponibles para conservar algunos servicios comunitarios en dichos centros.
46. **Construcción de una pista para correr alrededor de la escuela primaria de Dorsa.** En este programa se propone que el Ayuntamiento y el distrito escolar exploren la posibilidad de construir una pista para correr alrededor de la escuela primaria de Dorsa.
47. **Programa de pinturas murales.** Algunos vecinos sugirieron que la organización de un programa de pinturas murales sería un plan muy positivo para la juventud, que contribuiría a embellecer aquellos puntos del vecindario que más lo necesiten (por ejemplo, los sitios donde haya graffiti).
48. **Más programas deportivos y educativos para los jóvenes.** Esta medida propone que el Ayuntamiento explore la posibilidad de ofrecer más programas deportivos y educativos para los jóvenes.
49. **Más actividades para los adultos.** En este plan se recomienda que el Ayuntamiento brinde más servicios o mayores recursos para estimular a las organizaciones comunitarias a ofrecer más programas para adultos y ancianos, tales como el programa de inglés como segunda lengua, los ejercicios aeróbicos y las clases sobre el cuidado infantil.
50. **Instalación de servicios sanitarios públicos.** En este programa se propone que el Ayuntamiento elabore y lleve a cabo un plan de instalación de servicios sanitarios públicos portátiles, del tipo de "limpieza automática", como los que ya existen en algunos puntos del centro en la zona de la SNI de East Valley/680 Communities.

Problemas del ruido y la seguridad

51. **Barreras contra el ruido en Capitol.** Alto volumen de tránsito en Capitol Expressway y Capitol Avenue. Los vecinos desean que se construyan barreras en Capitol para proteger sus hogares del ruido del tránsito.
52. **Barrera contra el ruido en Summer Street.** Se necesitan barreras contra el ruido en Summer Street, calle situada junto a la carretera I-680 y Capitol Expressway, para proteger al vecindario del ruido generado en esas importantes vías de tránsito.

53. **Barrera al sur de la rampa de entrada** En estos momentos sólo existe una cerca de alambre y una estrecha franja de césped entre las casas de Diana Lane y Diadem Drive y la rampa de entrada de la I-680. Los vecinos desean que se construya una barrera contra el ruido a lo largo de Bambi Lane en este sector.
54. **Reparar o reconstruir la barrera de McCreery** Los vecinos de esta zona han indicado que la barrera actualmente existente en McCreery Avenue necesita reparación. En estos momentos hay un punto de la barrera que se dañó en un accidente, cuando un vehículo que transitaba por la I-680 chocó con la barrera.
55. **Ampliación hacia el oeste de la barrera de McCreery** Los vecinos desean que la actual barrera de McCreery Avenue se amplíe hacia el oeste junto a la carretera I-680, para impedir las reuniones de ciertas personas y el vertido de basuras en la zona comprendida entre la I-680 y Chaucer Drive.

Problemas de delincuencia, actividades de pandillas y molestias al público

56. **Programa de prevención contra pandillas** Los vecinos han indicado que la actividad de las pandillas constituye un problema en ciertos sectores. Esta medida implicaría mayores oportunidades de esparcimiento, educación y programas de intervención contra pandillas, así como la divulgación para informar a los jóvenes sobre la existencia de dichos programas.
57. **Mayor presencia policiaca.** En general, los vecinos de la zona de la SNI de East Valley/680 Communities desean que haya una mayor presencia policiaca en todo este distrito para asegurar que se cumplan los reglamentos contra las molestias al público, como la ingestión de alcohol y el orinar en público.

Los vecinos de la zona están interesados en la posibilidad de crear una fuerte vigilancia comunitaria.

58. **Aplicación de las leyes contra las drogas.** Los vecinos han planteado que existen ciertos puntos en que se trafica con drogas, como en el parque Capitol, en Story Road y alrededor de los apartamentos de Nancy Lane. Desean que la policía aplique con mayor rigor las leyes contra las drogas en esta zona.
59. **Aplicación de los reglamentos que prohíben la venta de bebidas alcohólicas a menores de edad.** Los vecinos desean que el personal del Ayuntamiento aplique los reglamentos contra la venta de bebidas alcohólicas a menores de edad.
60. **Aplicación de los reglamentos contra la venta de documentos falsificados** Algunos vecinos desean que el personal del Ayuntamiento reprima a las personas dedicadas a actividades ilícitas como la venta de documentos falsificados.
61. **Volumen de la música.** Los vecinos desean que el personal del Ayuntamiento ayude a que se apliquen los reglamentos referentes a los niveles aceptables de ruido en los vecindarios y un buen número de sitios en la zona de la SNI de East Valley/680 Communities donde los vecinos se quejan de que se escucha música a muy alto volumen y que esto constituye una molestia.
62. **Aplicación de los reglamentos sobre el límite de personas por vivienda.** Los vecinos han informado que, según parece, en algunas casas se excede el límite legal de personas por vivienda, lo que exacerba los problemas de estacionamiento y congestión del tránsito. Esta medida propone que los inspectores del Ayuntamiento identifiquen aquellas viviendas donde se viole el Código de Zonificación e inicien los procedimientos necesarios para que se cumpla con el mismo.
63. **Limitación del número de licencias para la venta de bebidas alcohólicas.** Los vecinos desean limitar aquellas actividades que tienden a degradar la comunidad, como los bares y las tiendas de bebidas.

Esta medida se dirige a que el Ayuntamiento elabore un plan para limitar el número de licencias de venta de bebidas alcohólicas en la zona de la SNI de East Valley/680 Communities SNI.

- 64. Limitar los puntos de reunión de ciertos elementos.** Los vecinos quieren una mayor presencia policiaca para controlar las reuniones de ciertos elementos en sitios como el terreno de estacionamiento de Mi Pueblo, el centro comercial Tropicana, las inmediaciones del puente de peatones de Sunset Avenue, y los extremos de las calles sin salida en la zona estudiada.

Escuelas

- 65. Mejoras en las escuelas.** Se necesitan mejoras en las siguientes escuelas: escuela primaria de Lyndale, escuela primaria de Cassell, escuela media de Fischer, escuela primaria de Miller, escuela primaria de Dorsa y escuela primaria de Arbuckle. Entre dichas obras deben repararse las cercas, mejorar las zonas verdes, la iluminación y las instalaciones en general.

Utilización del suelo

Consulte en el mapa de la próxima página la ubicación de "sitios con posibilidades" para los puntos 67 al 69.

- 66. Construir viviendas económicas.** Los integrantes de la comunidad expusieron que se necesitan más viviendas económicas, en particular para personas ancianas. Los vecinos identificaron los siguientes puntos de construcción de viviendas económicas: 1, 2, 10, 14 y 15.
- 67. Crear nuevos comercios al servicio de los vecindarios y de carácter mixto en las principales arterias.** Los vecinos señalaron la necesidad de nuevos comercios al servicio de los vecindarios y de nuevos lugares de esparcimiento. Algunos ejemplos de lo que se desea: un cine, una bolera, una pista de patinaje sobre ruedas/hielo, restaurantes apropiados para las familias, un banco, cafeterías y una farmacia, entre otros. Hay un buen número de terrenos vacantes o mal utilizados en las principales arterias, como Story Road, White Road, Jackson Avenue y King Road, que podrían utilizarse con estos fines. Los vecinos también expresaron interés en que se construyan viviendas para ancianos en los altos de un centro de atención a los ancianos. Igualmente sugirieron que se construyan viviendas en los altos de los comercios, como fórmula para incrementar el número de viviendas económicas. Los vecinos han señalado los siguientes puntos para nuevos proyectos de comercios al servicio de los vecindarios y de carácter mixto: del 2 al 9, 11, 12, y del 14 al 17.
- 68. Crear nuevas instalaciones comunitarias.** Los vecinos han señalado que en esta zona se necesitan nuevos centros comunitarios y clínicas económicas o gratuitas para los ancianos. Esta medida recomienda que el Ayuntamiento explore la posibilidad de construir nuevas instalaciones comunitarias. Los vecinos han señalado los siguientes sitios para la construcción de nuevos centros comunitarios: del 2 al 9, 10 y 16.
- 69. Restringir la creación de nuevos establecimientos comerciales en Ocala Avenue y Bermuda Avenue.** Esta medida se dirige a alertar al Ayuntamiento de que no deben concederse autorizaciones para crear nuevos establecimientos comerciales en dichas zonas.

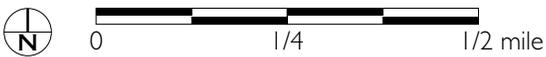
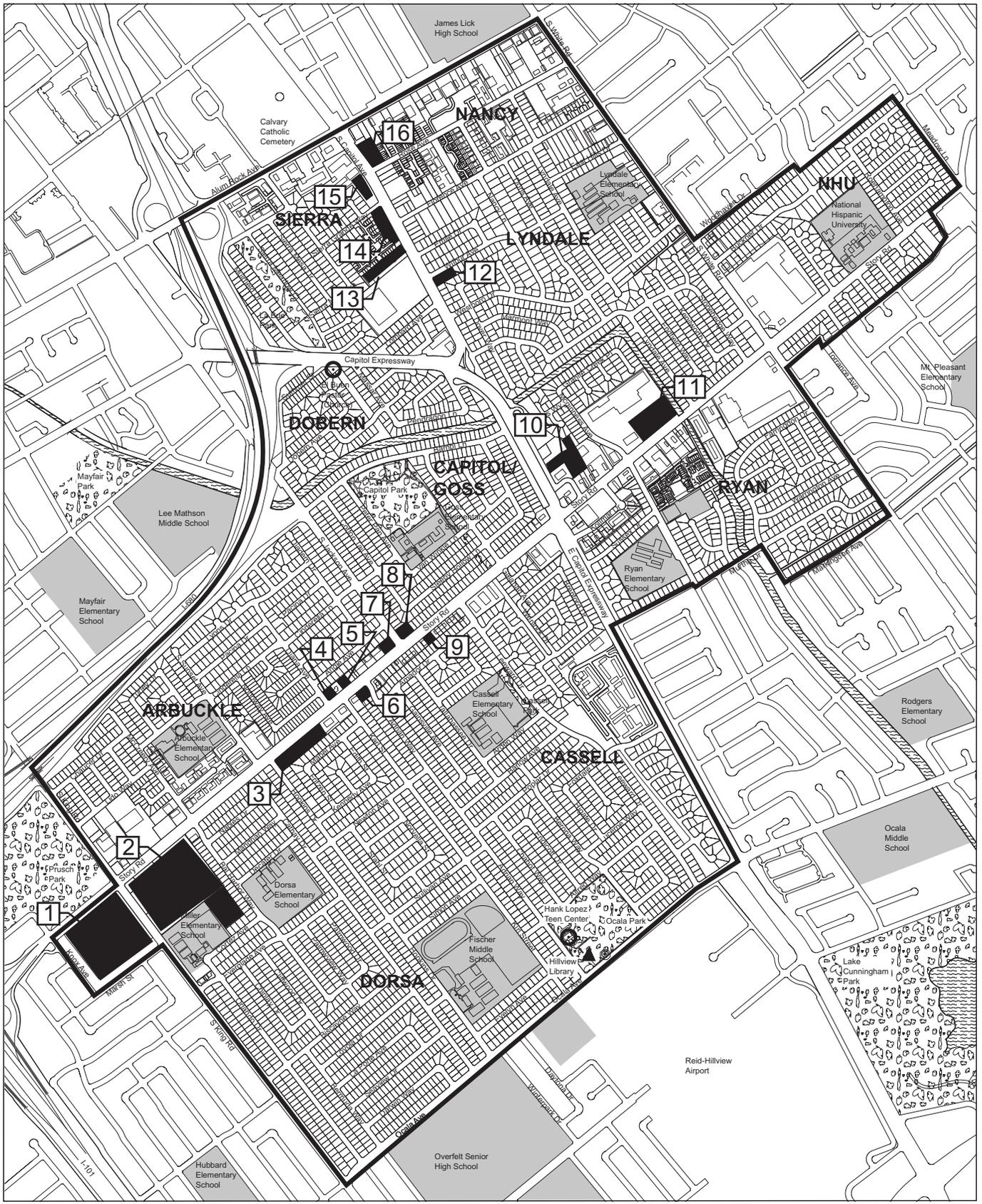


FIGURA 15

— Límite de área del estudio

■ Escuelas

□ Parques

⊙ Centros comunidades/iglesias

▲ Bibliotecas

**SITIOS CON POSIBILIDADES
PARA LA INSTALACIÓN DE COMERCIOS Y
USOS MIXTOS**

**LA PROPUESTA PARA MEJORAR LAS COMUNIDADES (SNI)
EL PLAN DE MEJORAS DEL VECINDARIO DE EAST VALLEY/680 COMMUNITIES**

Otros problemas:

70. **Creación/fortalecimiento de las asociaciones de vecinos.** Esta medida se propone fomentar la creación o el fortalecimiento de las asociaciones de vecinos en la zona de East Valley/680 Communities.
71. **Divulgación entre los empleadores y los jornaleros.** Los vecinos han expuesto el problema relativo al gran número de jornaleros temporeros que se reúnen en ciertos puntos alrededor de Capitol Avenue y en la esquina de Story Road y King Road. Entre otras formas de resolver este problema estaría la ampliación de la divulgación entre los jornaleros y los empleadores, para informarles sobre el actual centro de jornaleros.
72. **Programa de control del alquiler para los pequeños comercios.** Esta medida solicita la intervención del Ayuntamiento para que se les mantengan alquileres económicos a los pequeños comercios de la zona.
73. **Programas de formación laboral.** Esta medida propone que el Ayuntamiento cree nuevos programas o asigne más recursos para que las organizaciones de la comunidad ofrezcan nuevas oportunidades de formación laboral.
74. **Divulgación y ampliación de los programas de apoyo a las víctimas de la violencia doméstica.** Esta medida sugiere que el Ayuntamiento cree nuevos servicios o asigne más recursos para que las organizaciones de la comunidad puedan brindar mayor información y apoyo a las víctimas en los casos de violencia doméstica.

APÉNDICE B: PRIORIDADES DE LAS MEJORAS SEGUN LA COMUNIDAD

A continuación aparecen las medidas de mejora según las prioridades emitidas por los vecinos en un taller de toda la comunidad celebrado el miércoles 21 de junio de 2001. Las medidas de mejora que recibieron 10 o más votos se presentan en la tabla de resumen, y después aparecen todas las demás medidas de mejora junto con el número de votos que recibió cada una.

Resumen de los votos de prioridad emitidos en el taller comunitario del 21 de junio de 2001:

En total se emitieron 653 votos

A continuación aparecen las medidas que recibieron 10 o más votos:

#75	Conservación y mejora de “Tropicana Shopping Center”	92 <i>votos</i>
#1	Programas de control del tránsito	55 <i>votos</i>
#66	Construcción de viviendas económicas	48 <i>votos</i>
#68	Creación de nuevas instalaciones comunitarias	44 <i>votos</i>
#51-55	Barreras contra el ruido (incluye 16 votos para Summer St., 1 para McCreery, 10 para Chaucer)	43 <i>votos</i>
#22	Reparación y construcción de aceras	41 <i>votos</i>
#45	Conservación de los servicios existentes en Hillview	28 <i>votos</i>
#57-61	Mayor presencia policiaca	28 <i>votos</i>
#41	Más y mejores centros para realizar los deberes escolares	26 <i>votos</i>
#27	Retirar los vehículos abandonados	20 <i>votos</i>
#16	Prohibición de estacionamiento durante la limpieza de las calles (mejorar la limpieza de las calles y colocar nuevos depósitos para la basura = 12 votos más)	19 <i>votos</i>
#14	Señalización roja en las esquinas de las calles	17 <i>votos</i>
#48	Más programas deportivos y educativos para los jóvenes	17 <i>votos</i>
#72	Programa de control del alquiler para los pequeños comercios	14 <i>votos</i>
#61	Aplicación de los reglamentos sobre el límite de personas por vivienda	13 <i>votos</i>
#62	Limitación del número de licencias para la venta de bebidas alcohólicas	13 <i>votos</i>
#30	Eliminación de los graffiti	10 <i>votos</i>
#46	Pista de atletismo alrededor de la escuela primaria de Dorsa	10 <i>votos</i>

**653 VOTES
TOTAL**

**Traffic, Parking and Pedestrian Safety /
*estacionamiento y seguridad de los peatones – 110 votes***

Programs/Improvements / <i>Programas/Mejoras</i>	Priority / <i>Prioridad</i>
1. Traffic Calming Program/ <i>Programas de control del tráfico</i>	55
2. Increased Enforcement of Traffic Regulations/ <i>Aplicación más estricta de los reglamentos sobre el tráfico</i>	7
3. Crosswalk Painting or Repainting/ <i>Pintura o renovación de la pintura de los pasos de cebra para cruzar las calles</i>	2
4. Special Paving at Certain Intersections along the Transmission Line Alignment/ <i>Pavimentación especial de algunas intersecciones a lo largo de la vía de transmisión de electricidad</i>	0
5. Installation of Barrier or Special Paving so that Vehicles do not Drive Across Transmission Line Alignment at Chant Drive/ <i>Instalación de una barrera o pavimentación especial para que los vehículos no puedan cruzar la vía de transmisión de electricidad en la esquina de Chant Drive</i>	0
6. School Traffic Safety Program/ <i>Programa de seguridad para el tráfico de escolares</i>	0
7. Crossing Guard Program/ <i>Programa de supervisores para el cruce de las calles</i>	1
8. “School Zone” Signage Program/ <i>Programa de señalización de "Zona escolar"</i>	0
9. Pedestrian Over-Crossing at Capitol Expressway/ <i>Paso superior para peatones sobre la autopista Capitol</i>	4
10. Pedestrian Over-Crossings on South Capitol (between Sierra and Lyndale Neighborhoods)/ <i>Pasos superiores para peatones sobre South Capitol (entre los vecindarios de Sierra y Lyndale)</i>	2
11. Pedestrian Crossing at Story Road and Galahad/ <i>Cruce para peatones en Story Road y Galahad</i>	0

12. Enhance Safety of Sunset Avenue Pedestrian Bridge/ Mejora de la seguridad del puente para peatones de la avenida Sunset	2
13. Clean-up of Sunset Avenue Pedestrian Bridge area/ Limpieza de la zona del puente peatonal de la avenida Sunset	1
14. Red Curbs on Street Corners/ Señalización roja en las esquinas de las calles	17
15. Residential Parking Permit Program/ Programa de autorizaciones para el estacionamiento en los vecindarios residenciales	0
16. No Parking During Street Sweeping/ Prohibición del estacionamiento durante la limpieza de las calles	19
17. Reduce/Eliminate Illegal Front Yard Parking/ Reducción/eliminación del estacionamiento ilícito en las entradas de las casas	0
Streets and Streetscape / Calles y diseño de las calles– 66 votes	
Programs/Improvements / Programas/Mejoras	Priority / Prioridad
18. “Welcome to EV/680 Communities” Signage at Neighborhood Entryways/ Señales de "Bienvenido a EV/680 Communities" en las entradas a los vecindarios	0
19. Improvements to Public Realm Landscape Maintenance/ Mejoras en el mantenimiento de las zonas verdes de propiedad pública	2
20. Street Tree Maintenance and Planting of New Street Trees/ Mantenimiento de los árboles de las calles y plantación de nuevos árboles	4
21. Improved lighting (streets and around existing parks)/ Mejoras en la iluminación (en las calles y alrededor de los parques existentes)	8
22. Sidewalk Repair and Installation / Reparación y construcción de aceras	41
23. New Street Paving/ Nueva pavimentación de las calles	4
24. Curb Cut Installation/ Instalación de rampas para subir y bajar de las aceras	7

Blight/Problem Uses / Aspecto de abandono/utilizaciones problemáticas– 26 votes	
Programs/Improvements / Programas/Mejoras	Priority / Prioridad
25. Facade Improvement Program/ <i>Programa de mejora de las fachadas</i>	0
26. Remove, or Bring into Compliance Illegal Uses/ <i>Eliminación de las utilizaciones indebidas o exigir que se cumpla con los reglamentos</i>	0
27. Removal of Abandoned Vehicles/ <i>Retirada de los vehículos abandonados</i>	20
28. Beautification and Home Repair/ <i>Embellecimiento y reparación de viviendas</i>	4
29. Improve Properties that have Absentee Landowners/ <i>Mejora de los inmuebles de los propietarios ausentistas</i>	2
Litter/Clean Up / Basura/limpieza– 24 votes	
Programs/Improvements / Programas/Mejoras	Priority / Prioridad
30. Graffiti Clean-up/ <i>Eliminación de los graffiti</i>	10
31. Improved Street Sweeping and Additional Garbage Cans/ <i>Mejora de la limpieza de las calles y situar nuevos depósitos para la basura</i>	12
32. Institute or Augment Regular Trash Pick-Up for Large Items/ <i>Creación o ampliación de los programas de recogida periódica de trastos voluminosos</i>	2
Open Space, Recreation and Community Services / Espacios al aire libre, recreación y servicios comunitarios– 106 votes	
Programs/Improvements / Programas/Mejoras	Priority / Prioridad
33. Planting of Shade Trees at Existing Parks/ <i>Plantación de árboles de sombra en los actuales parques</i>	0
34. Improved Facilities and Maintenance at Existing Parks/ <i>Mejora de las instalaciones de los parques existentes</i>	6
35. Landscaping Jackson Avenue Open Space/ <i>Plantación de vegetación ornamental en el terreno vacante de la avenida Jackson</i>	1
36. Landscape/Develop Recreational Use at Sunset Avenue Pedestrian Bridge Area/ <i>Mejora del paisaje y creación de servicios recreativos en la zona del puente peatonal de la avenida Sunset</i>	0

37. Creekside Maintenance of Lower Silver Creek/ <i>Mantenimiento del arroyo Lower Silver Creek</i>	1
38. Lower Silver Creek Trail/ <i>Senda del arroyo Lower Silver Creek</i> Including wheelchair access and vantage points where possible.	1
39. Lower Silver Creek Education Programs/ <i>Programas educativos en el arroyo Lower Silver Creek</i>	0
40. Expansion and Development of Lo Bue Park with Active Recreation Uses/ <i>Ampliación del parque Lo Bue y construcción de instalaciones recreativas</i>	2
41. Development of Pedestrian and Bicycle Trail Along the Length of the Transmission Line Alignment from Capitol Expressway to Ocala Avenue/ <i>Construcción de una senda para peatones y bicicletas a lo largo de la vía de transmisión de electricidad desde la autopista Capitol hasta la avenida Ocala</i>	1
42. Improve Existing (e.g. better teachers) and Additional Homework Centers/ <i>Más centros para realizar los deberes escolares</i>	26
43. Additional Day-Care Centers throughout the Area that have specialized hours during the week and the weekend (e.g. to meet needs of shift-workers) / <i>Nuevas guarderías infantiles en toda la zona</i>	5
44. Increased Opportunities for Open Space, Recreational Programs/ <i>Mayores posibilidades de programas recreativos y al aire libre</i>	3
45. Preservation of Existing Community Uses at the Hank Lopez Community Center and Hillview Library Site/ <i>Conservación de los servicios existentes en el Centro Comunitario Hank Lopez y en la biblioteca de Hillview</i>	28
46. Running Track around Dorsa Elementary/ <i>Pista de atletismo alrededor de la escuela primaria de Dorsa</i>	10
47. Mural Painting Program/ <i>Programa de pinturas murales</i>	2
48. Increased Youth Sports and Education Programs/ <i>Más programas deportivos y educativos para los jóvenes</i>	17
49. Increased Adult Activities/ <i>Más actividades para los adultos</i>	0
50. Installation of Public Restrooms/ <i>Instalación de servicios sanitarios públicos</i>	3

Noise and Safety Issues / <i>Problemas del ruido y la seguridad</i>– 43 votes	
Programs/Improvements / <i>Programas/Mejoras</i>	Priority / <i>Prioridad</i>
Issues 51-55 were combined: Soundwalls	
43 TOTAL	
51. Soundwalls on Capitol/ <i>Barreras contra el ruido en Capitol</i>	(1)
52. Soundwall on Summer Street/ <i>Barrera contra el ruido en la calle Summer</i>	(16)
53. Wall to the South of I-680 On-Ramp/ <i>Barrera al sur de la rampa de entrada</i>	(5)
54. Repair or Rebuild Wall on McCreery/ <i>Reparación o reconstrucción de la barrera de McCreery</i>	(11)
55. Westward Extension of the Wall on McCreery/ <i>Ampliación hacia el oeste de la barrera de McCreery</i>	(10)
Crime, Gang Activity, and Nuisance Issues / <i>Problemas de delincuencia, actividades de pandillas y molestias al público</i>– 55 votes	
Programs/Improvements / <i>Programas/Mejoras</i>	Priority / <i>Prioridad</i>
56. Gang Prevention Program/ <i>Programa de prevención contra pandillas</i>	0
Issues 57 through 61 were combined: General Increased Police Presence	
28 TOTAL	
57. Increased Police Presence/ <i>Mayor presencia policiaca</i>	(19)
58. Drug Law Enforcement/ <i>Aplicación de las leyes contra las drogas</i>	(3)
59. Enforcement of Regulations Barring the Sale of Liquor to Underage Minors/ <i>Enforcement of Regulations Barring the Sale of Liquor to Underage Minors</i>	(0)
60. Enforcement of Regulations Regarding the Sale of Fake Documents/ <i>Aplicación de los reglamentos contra la venta de documentos falsificados</i>	(3)
61. Loud Music Compliance / <i>Volumen de la música</i>	(3)
62. Enforcement of Regulations Limiting the Number of Persons Per Dwelling/ <i>Aplicación de los reglamentos sobre el límite de personas por vivienda</i>	(13)
63. Limitation on Number of Liquor Licenses/ <i>Limitación del número de licencias para la venta de bebidas alcohólicas</i>	(13)
64. Reduce Loitering/ <i>Restricción de los puntos de reunión de ciertos elementos</i>	(1)

Schools / Escuelas– 4 votes	
Programs/Improvements / <i>Programas/Mejoras</i>	Priority / <i>Prioridad</i>
65. Improvements at Schools/ Mejoras en las escuelas	4
Land Use / Utilización de terrenos– 99 votes	
Programs/Improvements / <i>Programas/Mejoras</i>	Priority / <i>Prioridad</i>
66. Develop Affordable Housing/ Construcción de viviendas económicas Include priority program for accommodating community members.	48
67. Develop Additional Neighborhood-Serving Retail and Mixed-Use Projects Along Major Arterials/ Creación de nuevos comercios variados y al servicio de los vecindarios en las principales arterias	7
68. Develop Additional Community Facilities/ Creación de nuevas instalaciones comunitarias	44
69. Discourage New Commercial Uses on Ocala and Bermuda Avenues/ Creación de nuevas instalaciones comunitarias	0
Other Issues/ Otros problemas – 120 votes	
Programs/Improvements / <i>Programas/Mejoras</i>	Priority / <i>Prioridad</i>
70. Creation/Reinforcement of Neighborhood Associations/ Creación/fortalecimiento de las asociaciones de vecinos	1
71. Outreach to Employers and Day Workers/ Divulgación entre los patronos y los jornaleros	0
72. Rent Control Program for Small Businesses/ Programa de control del alquiler para los pequeños comercios	14
73. Job Training Programs/ Programas de formación laboral	3
74. Outreach and Augmentation of Domestic Violence Support Programs/ Divulgación y ampliación de los programas de apoyo a las víctimas de la violencia doméstica	2
75. Preserve and Improve the Tropicana Center	92
76. Clean-Up the Tow Yard Near Emma Prusch Park	8

APÉNDICE C: PROBLEMAS DEL TRÁNSITO EN LOS VECINDARIOS Y MEDIDAS PROPUESTAS PARA CONTROLAR EL TRÁNSITO

Los problemas del tránsito que aparecen a continuación se recopilaron a lo largo del proceso de planificación de la zona de la SNI de East Valley/680 Communities. Estas inquietudes se remitieron al Departamento de Transporte (DOT). En la última columna de la derecha aparecen las primeras propuestas del DOT para resolver cada uno de los problemas. Tal como se expone en el Capítulo 5, bajo Medida de Mejora de Alta Prioridad #2, el DOT realizará un estudio de las medidas propuestas para el control del tránsito, vecindario por vecindario. El DOT también tendrá en cuenta el efecto global del control del tránsito en cada vecindario, para garantizar que las medidas propuestas no se limiten a trasladar los problemas a otras calles o vecindarios adyacentes. Después de aplicar las medidas acordadas para el control del tránsito, se evaluarán los resultados para determinar su grado de efectividad.

	<i>Calle</i>	<i>Cruce o ubicación</i>	<i>Problema</i>	<i>Posibles pasos siguientes</i>	<i>Propuestas del DOT</i>
1.	Avenida Jackson	Rampa de acceso a la autopista I-280 en dirección norte	Se hacen colas en dirección norte en el carril para doblar a la izquierda para entrar en la autopista. El problema se debe a las medidas de la rampa. El ancho actual no es adecuado para dos carriles para doblar a la izquierda en dirección norte.	Considerar la instalación de señales de tránsito.	El nuevo semáforo en Dobern Avenue y Jackson Avenue ayudará a encauzar el tránsito. El nuevo semáforo contribuirá a fundamentar la necesidad de otro semáforo en Jackson Avenue y la rampa de entrada de NB.
2.	Calle Summer	Curva al norte de Summer Court	Distancia de visibilidad.	Considerar la prohibición del estacionamiento de vehículos en la curva.	Consultar la aplicación de los reglamentos sobre el estacionamiento
3.	Calle Summer	Segmento este-oeste	Calle estrecha que no permite el tránsito simultáneo en ambos sentidos.	Considerar la restricción del estacionamiento en un lado de la calle. Considerar la autorización de doblar a la derecha sobre Capitol Expressway.	Los vecinos tendrán que firmar una solicitud para expresar su conformidad con la pérdida de espacio de estacionamiento (pero es posible que no la acepten).

	<i>Calle</i>	<i>Cruce o ubicación</i>	<i>Problema</i>	<i>Pasos siguientes</i>	<i>Propuestas del DOT</i>
4.	Calle Summer	Avenidas Jackson y Dobern	La intersección es demasiado ancha y los vehículos no se detienen	Considerar la posibilidad de estrechar la intersección.	Está en vías de instalación un semáforo en Dobern Avenue y Jackson Avenue.
5.	Avenida Dobern	Clyda Drive	La intersección está mal diseñada y muchas veces la gente pasa por alto las señales de parada ("Stop").	Considerar la instalación de barreras u otros dispositivos para mejorar el control del tránsito.	El DOT realizará un estudio en el terreno para encontrar la solución más eficaz.
6.	Avenida Massar	Autopista Capitol Expressway	Los vehículos se desplazan demasiado rápido al salir de Capitol Expressway.	Considerar las siguientes opciones: 1) estrechar el radio de giro para reducir la velocidad de los vehículos. 2) cerrar la salida y mantener la entrada, desviando el tránsito hacia Excalibur y Pendragon. 3) cerrar la entrada y la salida.	El DOT realizará un estudio en el terreno para encontrar la solución más eficaz.
7.	Bambi Lane	Desde la autopista Capitol Expressway hasta la Avenida Jackson	Los automóviles y camiones circulan demasiado rápido en esta calle. La comunidad solicita NASCOP para esta calle.	Considerar más medidas permanentes de control de tránsito para facilitar el cruce de peatones.	El DOT valorará la conversión de los actuales cruces de Peter Pan Avenue y Bambi Lane en cruces de alta visibilidad con señales de alta visibilidad.
8.	Avenida Dobern	Avenida Jackson	Dificultad para doblar hacia Jackson.	Considerar la instalación de un semáforo.	Está programada la instalación del semáforo para fines de este año.
9.	Avenida Dobern	Soni Court y Gittle Court	No hay señal de parada ("Stop") ni demás dispositivos para controlar el tránsito que dobla desde las Courts hacia Dobern.	Considerar la instalación de señales de parada ("Stop") en estas intersecciones no protegidas.	El DOT realizará un estudio para valorar la señal de parada ("Stop") en una sola dirección.
10.	Avenida Dobern	Abed Court	Distancia de visibilidad y derecho de vía.	Considerar la instalación de una señal de parada ("Stop") al acercarse en sentido este a la Avenida Dobern.	El DOT realizará un estudio en el terreno para encontrar la solución más eficaz.

	<i>Calle</i>	<i>Cruce o ubicación</i>	<i>Problema</i>	<i>Pasos siguientes</i>	<i>Propuestas del DOT</i>
11.	Bambi Lane	Avenida Peter Pan	No se obedecen las señales de parada ("Stop").	Investigar las posibilidades de NASCOP y considerar más medidas permanentes de control de tránsito en esta intersección.	El DOT remitirá al Departamento de Policía la solicitud de que se vigile el tránsito en este sitio.
12.	Bambi Lane	Avenida Galahad	No se obedecen las señales de parada ("Stop").	Investigar las posibilidades de NASCOP y considerar más medidas permanentes de control de tránsito en esta intersección.	El DOT remitirá al Departamento de Policía la solicitud de que se vigile el tránsito en este sitio.
13.	Sinbad Avenue	Bambi Lane	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de señales de parada ("Stop").	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio.
14.	Bagdad Place	Sinbad Avenue	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de señales de parada ("Stop").	El DOT estudiará la instalación de señales de "Stop" en una sola dirección en las esquinas de Bagdad con Van Winkle y de Liliput con Galahad.
15.	Avenida Galahad	Entre Bambi Lane y Story Road	Exceso de velocidad.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito, o vigilancia entre Bambi Lane y Van Winkle Lane, y posiblemente entre Van Winkle Lane y Story Road.	El DOT estudiará la instalación de señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en la esquina de Sleepy Hollow y Galahad, valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio y remitirá al Departamento de Policía la solicitud de que se vigile el tránsito en esta esquina.
16.	Sleepy Hollow Lane	Cotton Tail Avenue	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de señales de parada ("Stop").	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio.
17.	Cotton Tail Avenue	Cinderella Lane	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de señales de parada ("Stop").	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio.

	<i>Calle</i>	<i>Cruce o ubicación</i>	<i>Problema</i>	<i>Pasos siguientes</i>	<i>Propuestas del DOT</i>
18.	Lyons Drive	Sunset Avenue	Exceso de velocidad cuando los vehículos doblan a la izquierda de Lyons a Sunset.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito	El DOT realizará un estudio en el terreno para encontrar la solución más eficaz.
19.	Lyons Drive	Desde Sunset Avenue hasta Diadem Drive	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio.
20.	Chaucer Drive y McCreery	Desde King Road hasta Story Road	Exceso de velocidad, ya que los vehículos usan estas calles como atajo.	Considerar la instalación de un dispositivo de control	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio.
21.	Lido Way y McCreery	Desde King Road hasta Story Road	Exceso de velocidad, ya que los vehículos usan estas calles como atajo, especialmente durante la semana; en la hora de mayor tráfico por la tarde suele haber exceso de velocidad en dirección de King a Lido y a McCreery los sábados por la tarde es frecuente el exceso de velocidad en el sentido contrario	Considerar la instalación de señales de parada ("Stop").	El DOT realizará un estudio en el terreno para encontrar la solución más eficaz.
22.	Avenida McCreery	Desde Cinderella Lane hasta Story Road	Exceso de velocidad. Esta calle es más ancha que lo normal.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o vigilancia.	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en la esquina de Lido Way y McCreery Avenue.
23.	Avenida Sunset	Desde Cinderella Lane hasta Story Road	Exceso de velocidad. Esta calle es más ancha que lo normal.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito, o vigilancia.	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio.
24.	Everglade	Bal Harbor Way	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de un semáforo.	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en la esquina de Decatur y Bal Harbor.

	<i>Calle</i>	<i>Cruce o ubicación</i>	<i>Problema</i>	<i>Pasos siguientes</i>	<i>Propuestas del DOT</i>
25.	Orlando Drive	Desde la Avenida Cortez hasta la Avenida Ocala	Exceso de velocidad posiblemente cuasado por el desvío desde la intersección de King y Ocala.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o de vigilancia al norte y al sur de Biscayne Way.	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio y realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en la esquina de Orlando Drive y Biscayne Way.
26.	Biscayne Way	Desde King Road hasta Cathay Drive	Exceso de velocidad posiblemente causado por la señal.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o de vigilancia entre Cliffwood Drive y Palmview Way.	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio y realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en la esquina de Palm View Way y Biscayne Way.
27.	Cathay Drive	Desde Naples Drive hasta la Avenida Ocala	Exceso de velocidad.	Considerar las siguientes opciones: 1) Instalar dispositivos de control de tránsito entre la Avenida Everglade y la Avenida Sullivan, y entre Alfred Way y Seaview Drive. 2) Cerrar la calle entre la Avenida Everglade y la Avenida Sullivan.	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio y además realizará un estudio en el terreno para encontrar la solución más eficaz.
28.	Hopkins Drive	Desde Story Road hasta la Avenida Ocala	Tránsito de cruce y exceso de velocidad.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o de vigilancia entre las intersecciones controladas por señales de parada ("Stop") o en dichas intersecciones.	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio.
29.	Calle Karl	Story Road y Avenida Ocala	Tránsito de cruce y exceso de velocidad.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o de vigilancia entre las intersecciones controladas por señales de parada ("Stop") o en dichas intersecciones. Considerar el cierre parcial de las calles para dificultar el tránsito de cruce.	El DOT realizará un estudio en el terreno para encontrar la solución más eficaz.

	<i>Calle</i>	<i>Cruce o ubicación</i>	<i>Problema</i>	<i>Pasos siguientes</i>	<i>Propuestas del DOT</i>
30.	Adrian Way	Story Road y la Avenida Ocala	Tránsito de cruce y exceso de velocidad.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o vigilancia entre las intersecciones controladas por señales de parada ("Stop") o en dichas intersecciones. Considerar el cierre parcial de las calles para dificultar el tránsito de cruce.	El DOT realizará un estudio en el terreno para encontrar la solución más eficaz.
31.	Alfred Way	Desde Adrian Way hasta Leeward Drive	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o vigilancia entre Chabot Way y Endicott Drive, y entre Berona y Vista Glen. Se necesita un sistema de parada en todas las direcciones en el cruce de Alfred y Berona.	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este punto y realizará un estudio sobre señales de "Stop" en todas las direcciones en la esquina de Chabot Way y Endicott Drive.
32.	Berona Way	Desde la avenida Barlow hasta la Avenida Ocala	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o vigilancia junto al parque entre Alfred Way y la Avenida Ocala.	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en este sitio y realizará un estudio en el terreno para encontrar la solución más eficaz, que pudiera incluir el uso de "policías acostados" para reducir la velocidad.
33.	Leeward Drive	Story Road y Avenida Ocala	Tránsito de cruce y exceso de velocidad. Además, en el cruce a la izquierda de Leeward hacia Ocala durante la hora de mayor tráfico por la tarde, se forman largas colas.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o de vigilancia, posiblemente entre las intersecciones controladas por señales de parada ("Stop") o en dichas intersecciones, y en las inmediaciones de la escuela primaria Cassell.	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio y realizará un estudio en el terreno para encontrar la solución más eficaz.

	<i>Calle</i>	<i>Cruce o ubicación</i>	<i>Problema</i>	<i>Pasos siguientes</i>	<i>Propuestas del DOT</i>
34.	Nancy Lane	Avenida Florence	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de un semáforo	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en este sitio.
35.	Wilbur Street	Desde Capitol Avenue hasta Lyndale Avenue	Tránsito de cruce y exceso de velocidad.	NASCOP	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio.
36.	Wilbur Street	Doris Street	Exceso de velocidad	Instalar señales de parada ("Stop") en las cuatro direcciones	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en este sitio.
37.	Avenida Florence	Avenida Lyndale	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de un semáforo	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en este sitio.
38.	Rose Ave	Desde Capitol Expressway hasta S. White Road	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o NASCOP.	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en este sitio.
39.	Sierra Monte Drive	Sierra Meadow	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito.	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP y realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en este sitio.
40.	Sierra Vista Place	De la Avenida Alum Rock hacia Sierra Monte Way	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de un dispositivo de control, tal como un "policía acostado" o una señal de parada ("Stop").	El DOT realizará un estudio en el terreno para encontrar la solución más eficaz.
41.	Sierra Mesa Drive	Murfield Drive	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de un dispositivo de control.	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en la esquina de Murfield Drive y Sierra Vista Place.

	<i>Calle</i>	<i>Cruce o ubicación</i>	<i>Problema</i>	<i>Pasos siguientes</i>	<i>Propuestas del DOT</i>
42.	Sierra Meadow	Murfield Drive	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito	El DOT realizará un estudio en el terreno para encontrar la solución más eficaz.
43.	Murfield Drive	Avenida Lendrum	Exceso de velocidad	Considerar la instalación de un dispositivo de control, tal como un "policía acostado" o una señal de parada ("Stop").	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio y realizará un estudio en el terreno para encontrar la solución más eficaz.
44.	Inmediaciones de la escuela primaria Goss y el parque Capitol Park	Van Winkle Lane, Avenida Peter Pan Bambi Lane Avenida Galahad	Los vehículos circulan sin respetar la presencia de niños.	Considerar la instalación de señales fluorescentes de "zona escolar" y en colores para advertir a los conductores que estén al tanto de los peatones y sobre todo de los niños.	Ver más arriba las recomendaciones sobre este mismo sitio.
45.	Inmediaciones de la escuela primaria Goss y el parque Capitol Park	Van Winkle Lane, Avenida Peter Pan Bambi Lane Avenida Galahad	Los niños cruzan muchas calles peligrosas en camino a la escuela. Se necesita más control.	Considerar la creación de un programa de supervisión adulta de los cruces a lo largo de las "rutas seguras a la escuela".	Ver más arriba las recomendaciones sobre este mismo sitio.
46.	Avenida Peter Pan	Entre Bambi Lane y Van Winkle Lane	Exceso de velocidad.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o vigilancia entre Bambi Lane y Cinderella Lane.	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en la esquina de Peter Pan y Cinderella Lane.
47.	Avenida Peter Pan	Van Winkle Lane	Los vehículos grandes que se estacionan en la esquina dificultan la visibilidad de los niños que caminan por las inmediaciones de la escuela.	Considerar la posibilidad de instalar señales de parada ("Stop") en las tres direcciones, de modo que todos los vehículos tengan que detenerse.	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") y valorará la posibilidad de pintar de rojo los bordillos.
48.	Van Winkle Lane	Entre la Avenida Peter Pan y la Avenida Galahad	Exceso de velocidad.	Considerar la reubicación o la instalación de cruces elevados de peatones.	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en la esquina de Peter Pan y Cinderella Lane.

	Calle	Cruce o ubicación	Problema	Pasos siguientes	Propuestas del DOT
49.	Van Winkle Lane	Escuela Goss	Actualmente, los padres entran en la zona de estacionamiento y hacen maniobras para doblar y salir después de dejar a los niños	Considerar la eliminación del estacionamiento y la instalación de zonas blancas de carga y descarga de pasajeros durante el horario de clases. Las zonas blancas deben extenderse desde el terreno de estacionamiento hasta la propuesta de zona roja de la esquina.	El DOT referirá este sitio al próximo estudio sobre la mejora de condiciones para dejar a los niños en la escuela.
50.	Bal Harbor Way	Desde Story Road hasta Palmview Way	Exceso de volumen o velocidad de tránsito. En esta calle se acumula el tránsito con señales de acceso a Story Road, contigua a la escuela.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o vigilancia entre Decatur Drive y la Avenida Cortez.	El DOT realizará estudios para encontrar la solución apropiada.
51.	Cinderella Lane	Avenida Peter Pan	No se controla el tránsito de los vehículos que se dirigen a Peter Pan / Goss	Considerar la posibilidad de instalar señales de parada ("Stop") en las tres direcciones, de modo que todos los vehículos tengan que detenerse.	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en la esquina de Peter Pan y Cinderella Lane.
52.	Decatur Drive	Desde Bal Harbor Way hasta Cathay Drive	Exceso de velocidad a la altura de la escuela.	Considerar la instalación de un dispositivo de control de tránsito entre las calles transversales.	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en la esquina de Cathay Drive y Decatur Drive.
53.	Avenida Ocala	Desde Capitol hasta Hopkins	Exceso de velocidad. Hay peligro para los niños que cruzan Ocala para llegar a la Escuela Primaria Meyer y a la Escuela Secundaria Ocala.	Considerar la instalación de un semáforo en el cruce de Ocala y Adrian	El DOT realizará un estudio sobre señales de parada ("Stop") en todas las direcciones en la esquina de Ocala y Adrian. En este sitio se cumplen los requisitos mínimos para un semáforo. Orden de prioridad ~ #80. Pudiera recibir puntos especiales, lo que implicaría financiación especial de la SNI (~75K). Esta medida podría hacer que este punto se sitúe entre los 20 más priorizados para la instalación de un semáforo. En tal caso, posiblemente se instale en 2004.

	<i>Calle</i>	<i>Cruce o ubicación</i>	<i>Problema</i>	<i>Pasos siguientes</i>	<i>Propuestas del DOT</i>
54.	Tallahassee Drive	Desde Amador Drive hasta la Avenida Barlow	Exceso de velocidad a la altura de la escuela.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o de vigilancia entre las calles transversales.	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio.
55.	Arden Way	Desde Tallahassee Drive hasta Leeward Drive	Exceso de velocidad a la altura de la escuela.	Considerar la instalación de un dispositivo de control o reducción de velocidad de tránsito o de vigilancia entre las calles transversales.	El DOT valorará la utilización del sistema NASCOP en este sitio.
56.	Nordyke Drive	Malabar Drive	Exceso de velocidad	Debería ser una calle de un solo sentido.	El DOT valorará la instalación de señales.

APÉNDICE D: LA VÍA DE TRANSMISIÓN DE ELECTRICIDAD

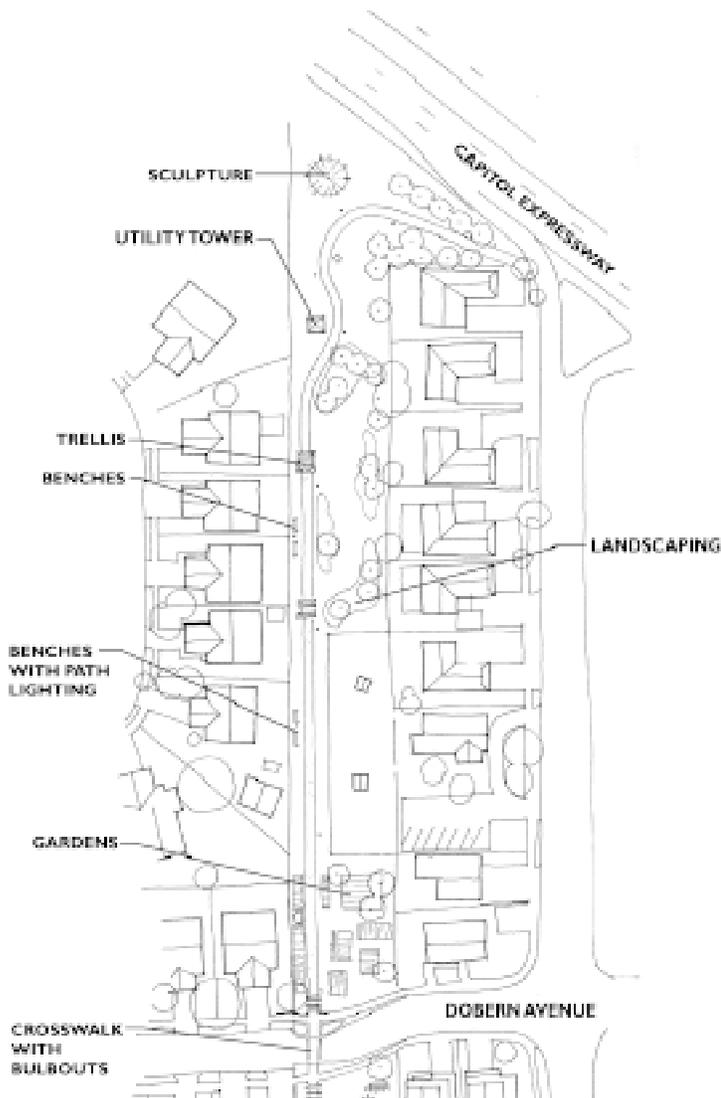
La vía de transmisión de electricidad de PG&E atraviesa de norte a sur toda la zona estudiada, como se muestra en la figura de la página D-11. Hay pocos terrenos disponibles en estos momentos para construir nuevos espacios públicos al aire libre en la zona de la SNI de East Valley/680 Communities. La vía de transmisión de electricidad que atraviesa la zona de la SNI de East Valley/680 Communities es la mejor ubicación para nuevos espacios al aire libre, parques o instalaciones recreativas.

Las construcciones en esta vía serán problemáticas, debido a la presencia de cables y torres de transmisión eléctrica, así como la necesidad de negociar con PG&E para utilizar dicho suelo. Sin embargo, hay precedentes que indican que podrá realizarse este objetivo. En estos momentos hay un sector de la vía de transmisión de electricidad que ya se ha utilizado con estos fines. El mismo incluye una senda a lo largo del borde este del Parque Capitol y el recientemente construido Parque Lo Bue, en el vecindario de Sierra. Hay otros sectores de la vía de transmisión de electricidad de PG&E que atraviesan zonas urbanizadas, como los Foxdale Apartments en el vecindario de Cassell.

Los integrantes de la comunidad expresaron unánimemente su interés en que toda la vía de transmisión de electricidad se transforme en un espacio abierto con sendas para peatones y bicicletas, iluminación pública, árboles y bancos. También se propusieron instalaciones especiales en ciertos puntos, como una alberca comunitaria, un parque para patinetas, más terrenos de fútbol, canchas de handball, canchas de voleibol y canchas públicas de tenis. Algunas de estas instalaciones recreativas quizás no sean posibles debido a los requisitos de seguridad relacionados con los actuales conductos de electricidad y gas. Además, algunos vecinos expresaron preocupación con respecto a la posible incidencia negativa de dichas instalaciones en las zonas inmediatas a sus hogares. El Ayuntamiento debe trabajar con la comunidad, los propietarios de inmuebles y PG&E para explorar la posibilidad de convertir la vía de transmisión de electricidad en un espacio al aire libre para el disfrute de la comunidad. A continuación se muestran varios ejemplos de lo que pudiera hacerse, incorporando algunos elementos señalados por los integrantes de la comunidad.

1. Desde Capitol Expressway hasta Dobern Avenue

Este sector de la vía de transmisión de electricidad de PG&E tiene su límite norte en Capitol Expressway y el límite sur en Dobern Avenue. Junto a la vía de transmisión de electricidad, en la intersección con Capitol Expressway, está la iglesia del Buen Pastor. Esta parte de la vía de transmisión de electricidad está cubierta de hierba y no tiene buen mantenimiento. Se caracteriza por la abundancia de basuras, con excepción de un pequeño sector situado justamente al norte de Dobern Avenue, detrás de la Massar Montessori Academy, donde se ha construido un parque y un terreno de juego para la escuela.



Alternativa A:

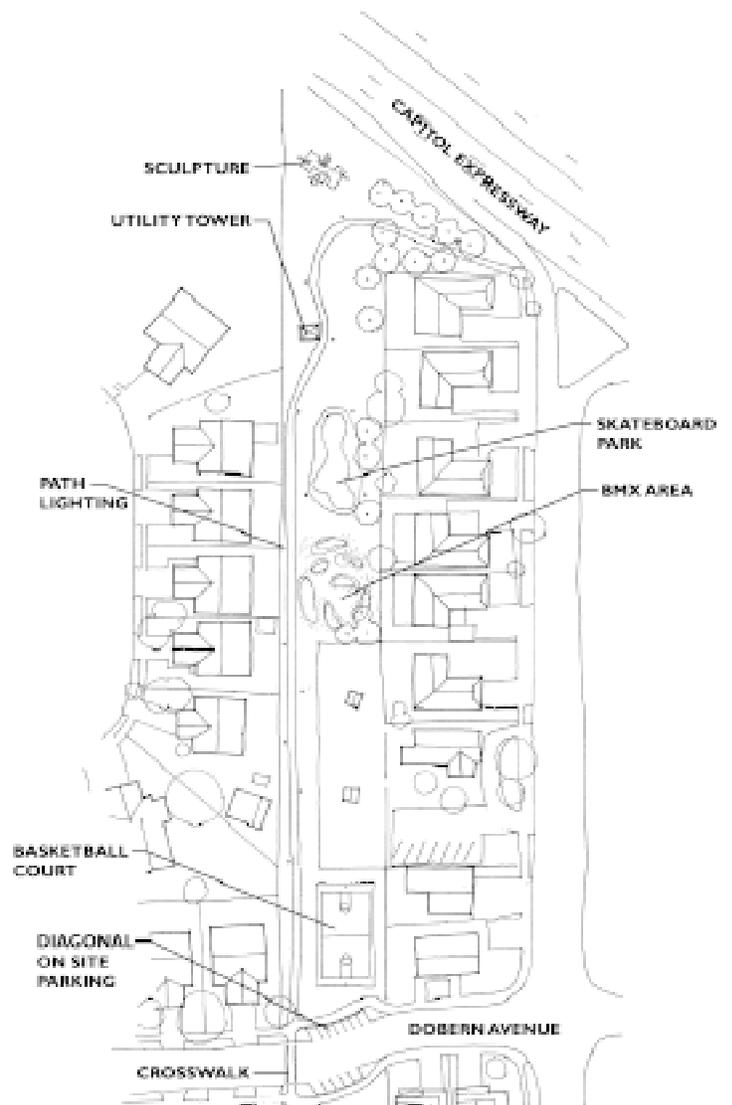
En esta alternativa, una senda construida desde Massar Avenue, en la intersección con Capitol Expressway, conduciría hacia la vía de transmisión de electricidad y se prolongaría a lo largo del borde oeste. Toda la vía de transmisión de electricidad contaría con arboledas y otros tipos de vegetación, lo que crearía un agradable espacio al aire libre para el disfrute comunitario.

En el extremo norte de este sector de la vía de transmisión de electricidad se podría colocar alguna obra de arte público, como una escultura, lo que señalaría la existencia del nuevo parque a quienes pasen por Capitol.

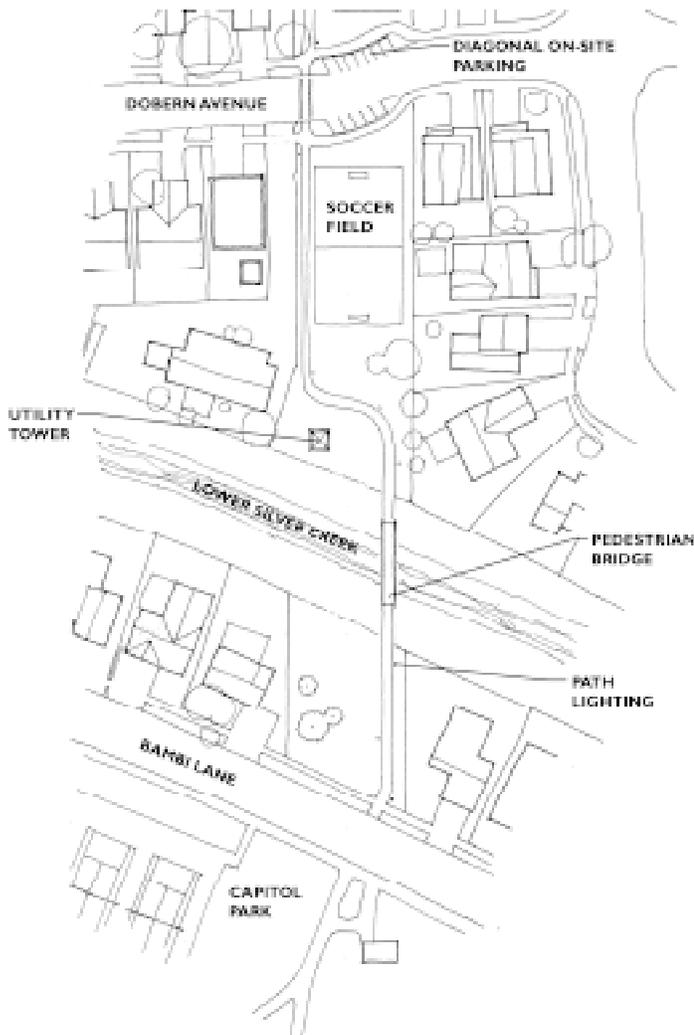
Alternativa B:

En esta alternativa, una senda construida desde la intersección de Massar Avenue con Capitol Expressway conduciría hacia la vía de transmisión de electricidad y se prolongaría a lo largo del borde oeste. En la entrada a la senda, en la intersección de Massar Avenue con Capitol Expressway, habría una arboleda ornamental. Justamente al sur de esta entrada se construirían un parque para patinetas y un terreno para montar bicicletas BMX.

En el extremo norte de este sector de la vía de transmisión de electricidad se podría colocar alguna obra de arte público, como una escultura, lo que señalaría la existencia del nuevo parque a quienes pasen por Capitol.



2. Desde Dobern Avenue hasta Bambi Lane



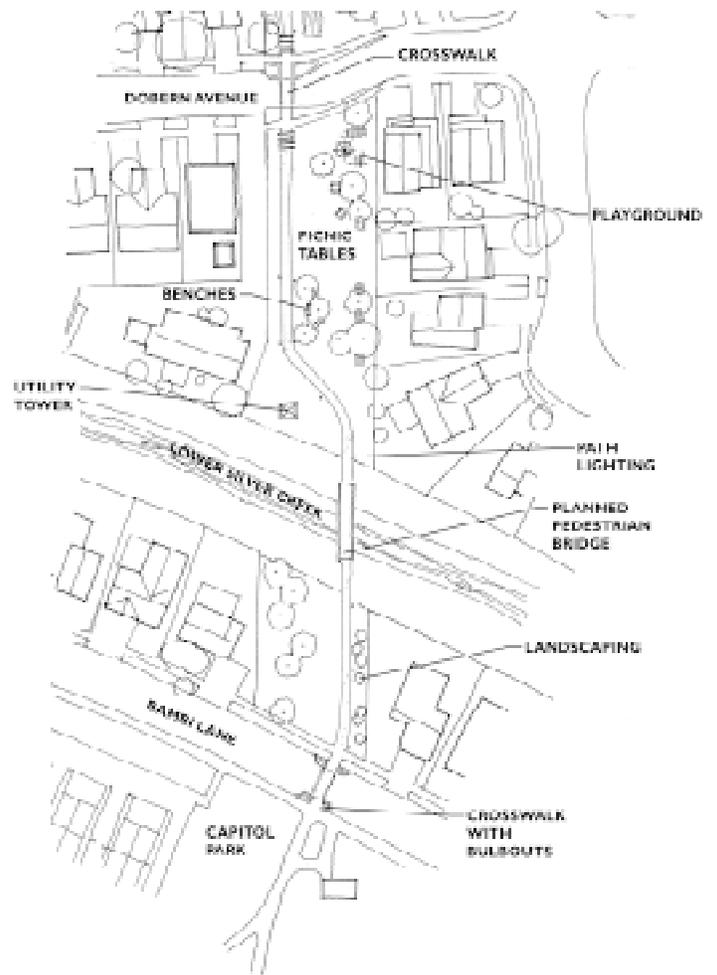
El extremo sur de este sector limita al norte con Dobern Avenue y al sur con Bambi Lane. Esta parte de la vía de transmisión de electricidad está cubierta de hierba y no tiene buen mantenimiento. Se caracteriza por la abundancia de basura. La actual cerca está rota, y hay graffiti y depósitos de basura en el punto en que la vía de transmisión de electricidad alcanza el arroyo Lower Silver Creek.

Alternativa A:

En esta alternativa, una senda construida desde Dobern Avenue conduciría hacia la vía de transmisión de electricidad y se extendería a lo largo de su borde oeste, hasta conectar finalmente con el puente para peatones y bicicletas sobre el arroyo Lower Silver Creek, que ya está planificado. Una vez pasado el puente, la senda conduciría hacia Bambi Lane, donde se instalaría un cruce de peatones, de alta visibilidad, para que los mismos puedan pasar con seguridad al sector de la vía de transmisión donde está el Parque Capitol. En la sección de la vía de transmisión de electricidad comprendida entre Dobern Avenue y el arroyo Lower Silver Creek se construiría un campo de fútbol. En el sector comprendido entre el arroyo Lower Silver Creek y Bambi Lane se plantarían árboles y otros tipos de vegetación.

Alternativa B:

En esta alternativa, una senda construida desde Dobern Avenue conduciría hacia la vía de transmisión de electricidad y se extendería a lo largo de su borde oeste, hasta conectar finalmente con el puente para peatones y bicicletas sobre el arroyo Lower Silver Creek, que ya está planificado, y continuaría hacia Bambi Lane. El sector de la vía de transmisión de electricidad comprendido entre Dobern Avenue y el arroyo Lower Silver Creek contaría con arboledas y otros tipos de vegetación, lo que crearía un agradable espacio al aire libre para el disfrute comunitario.





3. Desde Story Road hasta Brenford Drive

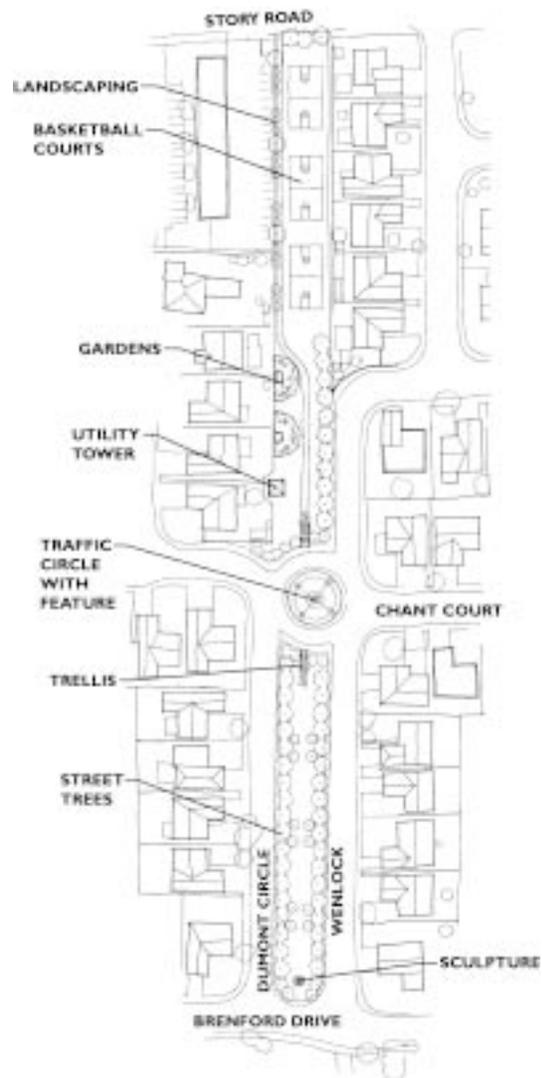
Este sector de la vía de transmisión de electricidad de PG&E se extiende desde Story Road hasta Brenford Drive. Dicho sector está cubierto de hierba y no tiene un buen mantenimiento. Hay una calle, Chant Court, que termina en la vía de transmisión de electricidad. Aunque no existe un acceso de vehículos a través de la vía de transmisión de electricidad y que conecte los dos extremos de Chant Court, es frecuente que los automóviles atraviesen de todos modos la vía de transmisión.

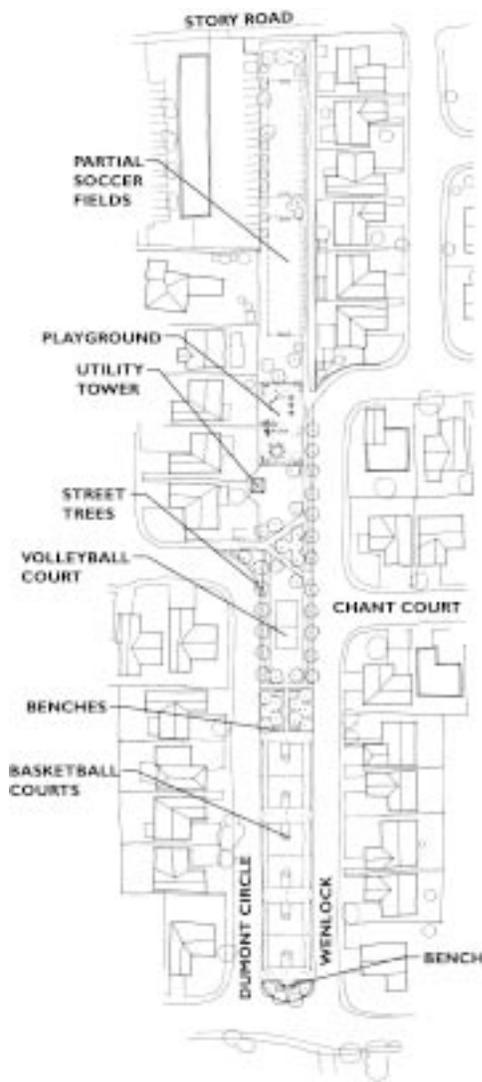
Alternativa A:

En esta alternativa se propone una calle diagonal que atraviese la vía de transmisión de electricidad en Chant Court, donde habría pavimentación especial u obstáculos de baja altura para que los automóviles no puedan transitar con excesiva velocidad por dicha calle. En el sector norte de la vía de transmisión de electricidad se construiría una combinación de canchas de voleibol y jardines comunitarios. El sector sur estaría rodeado por árboles y contaría con espacios para picnics y parrilladas, así como un terreno de juego.

Alternativa B:

En esta alternativa, en la intersección con Chant Court se construiría una rotonda con vegetación ornamental, en cuyo centro estaría una escultura o una fuente de agua, para permitir el acceso de vehículos a través de la vía de transmisión de electricidad. Habría una senda en la vía de transmisión de electricidad, desde Story Road hasta Brenford Drive. En la vía de transmisión de electricidad se construiría un parque con canchas de baloncesto en el sector norte, con jardines y mesas para picnics en el resto del terreno.





Alternativa C:

En esta alternativa, sólo habría una acera de conexión a través de la vía de transmisión de electricidad en la intersección con Chant Court. Los árboles plantados a lo largo de los bordes de la vía de transmisión de electricidad impedirían que los automóviles la pudieran atravesar. Se construiría una senda a lo largo del borde este de la vía de transmisión de electricidad. Esta alternativa incluye una serie de instalaciones recreativas en la vía de transmisión de electricidad. Habría dos pequeños campos de fútbol para los niños, y un terreno de juego en el sector norte de la vía de transmisión de electricidad. También habría una cancha de voleibol en la intersección de Chant Court y la vía de transmisión de electricidad. Se construirían tres canchas de baloncesto que marcarían el borde del sector sur de la vía de transmisión de electricidad.

4. Desde Foxdale Drive hasta Whitestone Court

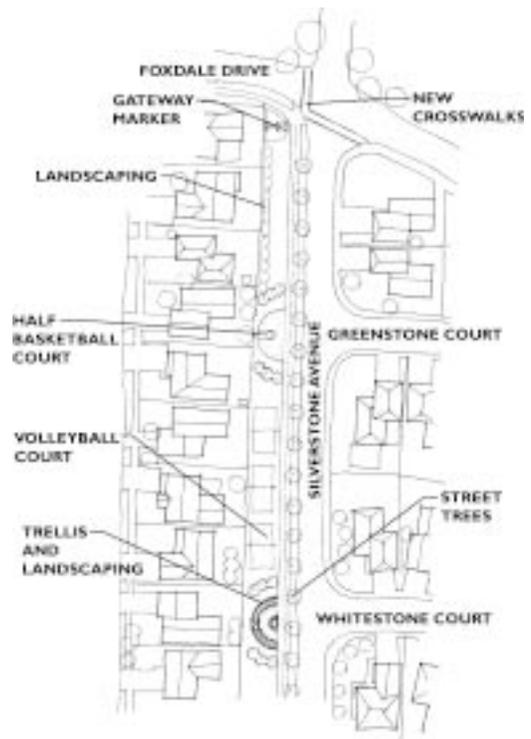
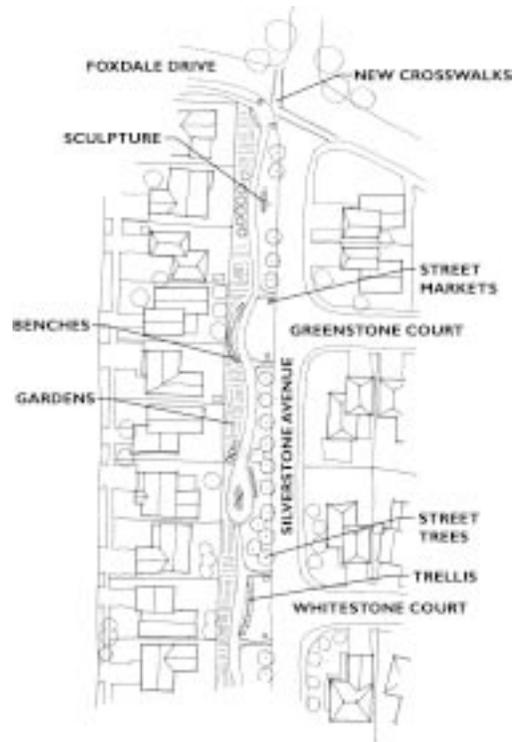
Este sector de la vía de transmisión de electricidad de PG&E se extiende desde Foxdale Drive hasta un punto situado justamente al sur de Whitestone Court. Silverstone Avenue marca el límite este. Al oeste hay una alta cerca de madera que separa este sector de la vía de transmisión de electricidad de los patios traseros de viviendas particulares. La vía de transmisión de electricidad está cubierta de hierba y no tiene un buen mantenimiento.

Alternativa A:

En esta alternativa, se construirían jardines comunitarios a lo largo del borde oeste de la vía de transmisión de electricidad. Se construiría una senda a lo largo del centro de la vía de transmisión de electricidad. Habría carteles explicativos para informar a los visitantes sobre las especies vegetales de este sector. Esta alternativa también incluiría arte público y esculturas.

Alternativa B:

En esta alternativa se propone una senda construida a lo largo del borde este de la vía de transmisión de electricidad. Habría hileras de árboles que bordearían la senda y le añadirían carácter a la misma. En este sector de la vía de transmisión de electricidad se construirían instalaciones atléticas y recreativas.



5. Desde Brownstone Court hasta Ocala Avenue

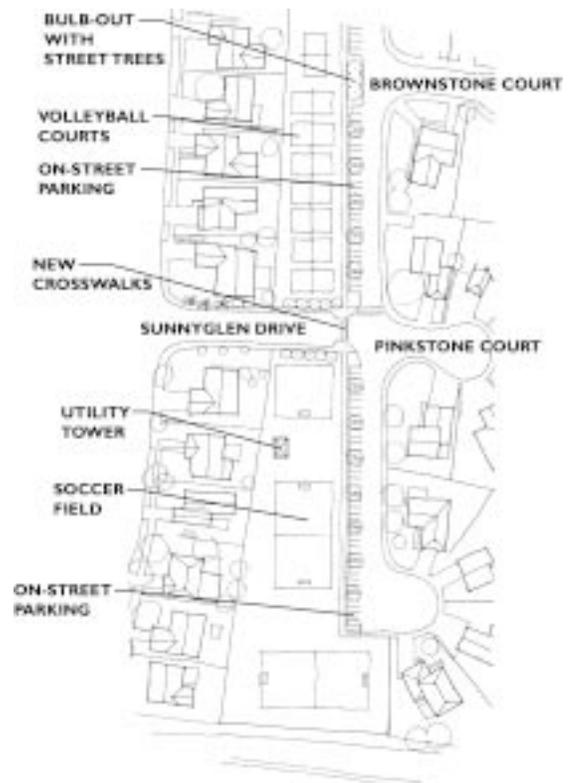
Este sector de la vía de transmisión de electricidad se extiende desde un punto situado justamente al sur de Brownstone Court hasta Ocala Avenue. La vía de transmisión de electricidad está cubierta de hierba y no tiene un buen mantenimiento.

Alternativa A:

El sector de Sunnyglen Drive que atraviesa la vía de transmisión de electricidad se adornaría con árboles y tendría una pavimentación especial para que los vehículos redujeran la velocidad. Habría una zona enrejada con una escultura en el centro, justamente al sur de Sunnyglen Drive, donde podrían sentarse los vecinos para disfrutar del nuevo parque. Al sur de este punto se construirían jardines comunitarios a lo largo del borde oeste de la vía de transmisión de electricidad. Se plantarían árboles a lo largo del borde este y el extremo sur de la vía de transmisión de electricidad. La arboleda ubicada en el extremo sur de la vía de transmisión de electricidad serviría como línea divisoria para separarla de Ocala Avenue y del aeropuerto situado más al sur.

Alternativa B:

Se construirían bulb-outs en el sector donde Sunnyglen Drive atraviesa la vía de transmisión de electricidad, con el fin de ralentizar el tránsito de vehículos que utilicen esa calle. Los bulb-outs son ensanchamientos de las aceras en las intersecciones, para reducir el ancho de la vía de tránsito entre las dos aceras. En el sector situado al norte de Sunnyglen Drive se construirían canchas de voleibol. En la vía de transmisión de electricidad, desde el borde sur de Sunnyglen Drive hasta Ocala Avenue, se construirían terrenos de fútbol para los niños. A lo largo del borde este de la vía de transmisión de electricidad habría espacio para el estacionamiento en la calle, junto a las canchas de voleibol y los terrenos de fútbol. Al igual que en la Alternativa A, la arboleda ubicada en el extremo sur de la vía de transmisión de electricidad serviría como línea divisoria para separarla de Ocala Avenue y del aeropuerto situado más al sur.



APÉNDICE E: GLOSARIO DE SIGLAS

CAP	Subvenciones para el Desarrollo y el Orgullo de la Comunidad (Community Action and Pride Grants)	Financiación disponible para que las asociaciones de vecinos realicen pequeños proyectos en sus propios sectores.
CDBG	Subvención Integral para el Desarrollo Comunidad (Community Development Block Grant)	Financiación disponible para proyectos de obras físicas.
CIP	Programa de Obras Fundamentales (Capital Improvement Program)	Asignaciones presupuestarias para grandes proyectos de obras.
DOT	Departamento de Transporte (Department of Transportation)	Departamento del Ayuntamiento que gestiona las vías públicas, las aceras, los árboles y el tránsito.
DPW	Departamento de Obras Públicas (Department of Public Works)	Departamento del Ayuntamiento que lleva a cabo los proyectos encargados por otros organismos del Ayuntamiento. Por ejemplo, el Departamento de Obras Públicas se encargaría de construir un puente planificado por el DOT.
ESD	Departamento de Servicios Medioambientales (Environmental Services Department)	Departamento del Ayuntamiento que supervisa los proyectos que benefician al medio ambiente. Este departamento también supervisa la recogida y el reciclaje de la basura de la ciudad.
LRT	Transporte Público por Tren Ligero (Light Rail Transit)	Sistema de transporte por vías férreas (Light Rail) como el existente en la calle Street de San José.
OED	Oficina de Desarrollo Económico (Office of Economic Development)	Departamento del Ayuntamiento que brinda incentivos fiscales y otras ayudas para contribuir al éxito de las empresas comerciales de la ciudad.

PBCE	Departamento de Planificación, Construcción y Aplicación de los Reglamentos (Department of Planning, Building and Code Enforcement)	Departamento del Ayuntamiento que supervisa y reglamenta el desarrollo físico de la ciudad.
PRNS	Departamento de Parques, Recreación y Servicios Vecinales (Department of Parks, Recreation and Neighborhood Services)	Departamento del Ayuntamiento que supervisa los parques públicos y las instalaciones recreativas, y que también presta ayuda directa a las comunidades de San José.
SCVWD	Distrito Hidrológico del Valle de Santa Clara (Santa Clara Valley Water District)	Esta agencia gestiona las vías fluviales (arroyos, ríos, etc.) del Condado de Santa Clara, incluidas las de San José. Se encarga del control de inundaciones y de la protección de los hábitats naturales junto a las vías fluviales.
SNI	Propuesta para Mejorar las Comunidades (Strong Neighborhoods Initiative)	Proyecto del Ayuntamiento dirigido a trabajar con las comunidades para identificar las necesidades de mejoras de los vecindarios y la correspondiente financiación, y para fortalecer la participación de la comunidad en la toma de decisiones. Esta es la fuerza motriz de este plan.
TOD	Obras de apoyo al transporte público (Oriented Development)	Obras realizadas en las cercanías de (Transit grandes nudos de transporte, como las estaciones de ferrocarril o los puntos de transbordo de autobuses. Las obras tienen el fin de mejorar la comodidad y el funcionamiento del transporte público para reducir la utilización de automóviles.
VTA	Dirección de Transporte del Valle (Valley Transportation Authority)	Este organismo planifica y administra el transporte público del Condado de Santa Clara, incluidos los sistemas de autobuses y tren ligero de San José.

APÉNDICE F: LISTA DE REUNIONES

FECHA	TIPO DE REUNIÓN	LUGAR
4 de octubre, 2000	Comité Asesor del Vecindario <i>Reunión introductoria</i>	Salón Comunitario de Poco Way
8 de noviembre, 2000	Taller de la comunidad <i>Puntos fuertes y oportunidades</i>	Escuela primaria de Goss
6 de diciembre, 2000	Comité Asesor del Vecindario <i>Proceso de planificación e investigación</i>	Escuela primaria de Dorsa
25 de enero, 2001	Comité Asesor del Vecindario <i>Calles, servicios, viviendas</i>	Escuela primaria de Dorsa
22 de febrero, 2001	Comité Asesor del Vecindario <i>Tránsito, inundaciones</i>	Escuela primaria de Dorsa
15 de marzo, 2001	Comité Asesor del Vecindario <i>Cuaderno de trabajo sobre soluciones</i>	Escuela primaria de Dorsa
29 de marzo, 2001	Taller comunitario <i>Vía de transmisión de electricidad al aire libre</i>	Escuela primaria de Goss
11 de abril, 2001	Taller comunitario <i>Calles sin salida</i>	Escuela primaria de Arbuckle
19 de abril, 2001	Comité Asesor del Vecindario <i>Aeropuerto, hogares colectivos</i>	Escuela primaria de Dorsa
17 de mayo, 2001	Taller comunitario <i>Tren ligero</i>	Escuela primaria de Ryan
6 de junio, 2001	Reunión especial <i>Molestias al público en los distritos comerciales</i>	Escuela primaria de Arbuckle
21 de junio, 2001	Taller comunitario <i>Priorización de problemas y medidas</i>	Escuela primaria Miller
19 de julio, 2001	Comité Asesor del Vecindario <i>Panorámica de la ejecución y la financiación</i>	Escuela primaria de Dorsa
16 de agosto, 2001	Comité Asesor del Vecindario <i>Viviendas, Tropicana, informaciones actualizadas</i>	Escuela primaria de Dorsa
26 de septiembre, 2001	Comité Asesor del Vecindario <i>Proyecto proyecto de plan, subcomité de financiación</i>	Escuela primaria de Dorsa
25 de octubre, 2001	Comité Asesor del Vecindario <i>Proyecto de plan, informe actualizado sobre la financiación</i>	National Hispanic University
15 de noviembre, 2001	Taller comunitario <i>Examen del plan definitivo</i>	National Hispanic University
28 de noviembre, 2001	Comisión de planificación <i>Audiencia pública</i>	Ayuntamiento
4 de diciembre, 2001	Consejo del Ayuntamiento <i>Audiencia pública</i>	Ayuntamiento

APÉNDICE G: DÓNDE LLAMAR PARA PEDIR INFORMACIÓN

Para solicitar la ayuda de cualquier departamento del Ayuntamiento:	Centro telefónico del Ayuntamiento Línea de información	277-4000
	Cuando llame a este número se le remitirá al departamento competente del Ayuntamiento donde podrá solicitar ayuda. Las operadoras hablan inglés, español y vietnamita.	
Para pedir una guía de solución de problemas:	Centro de Desarrollo de los Vecindarios	277-5350
	En esta guía (disponible en inglés, español y vietnamita) se presentan los números telefónicos y la información pormenorizada sobre una amplia gama de servicios.	
Para solicitar la ayuda de los departamentos del Condado:	Teléfono de la Junta de Supervisores	299-2323
Para solicitar ayuda en su propio vecindario:	Centro de Servicios deArbuckle (inglés y español)	277-5639
Oficina del Distrito 5 del Ayuntamiento	Concejala Nora Campos	277-5157
Oficina del Distrito 2 del Ayuntamiento	Supervisora BlancaAlvarado	299-2040
Para solicitar la ayuda de los servicios sociales:	Servicios a Familias y Niños	441-5666
Para solicitar ayuda referente a las escuelas:	Distrito escolar de AlunRock	928-6800

**APÉNDICE H: PLAN DE REVITALIZACIÓN DEL VECINDARIO
DE EAST DOBERN/CAPITOL-GOSS**

**ESTA APÉNDICE NO FUE TRADUCIDA. POR FAVOR
REFIERA A LA VERSION EN INGLÉS.**