

31 de agosto de 2023

Preguntas frecuentes de las autoridades electas sobre el Plan Integral de Durham

- 1) Viviendas asequibles: Solicito la inclusión de objetivos específicos sobre viviendas asequibles en el plan. De manera similar a lo adoptado en las áreas alrededor de las estaciones sobre el Tren ligero Durham-Orange propuesto, se debe incluir un objetivo específico de incluir al menos un 15% de viviendas asequibles en un radio de media milla de todas las Estaciones de tránsito ((BRT, del inglés Tránsito rápido para autobuses), trenes, autobuses). También se debe incluir un objetivo explícito de contar con al menos de 10-15% de viviendas asequibles con un mínimo de asequibilidad de 30 años para todos los nuevos desarrollos residenciales.

Respuesta del personal: Sabemos que el tema de las viviendas asequibles es una gran prioridad para nuestra comunidad y podemos incluir un porcentaje objetivo explícito en relación con las viviendas asequibles. Contamos con una política que da prioridad a la construcción de viviendas asequibles a lo largo de corredores de tránsito de alta frecuencia y consideramos que el porcentaje de unidades asequibles en estos corredores debe ser mayor que en cualquier otro sitio, aunque sabemos que necesitamos contar con viviendas asequibles en todas las áreas de Durham. Las dos opciones posibles para abordar este problema son:

Una nueva política que establezca que: Al menos un 20% de las viviendas en el Tipo de Lugar Orientado al Tránsito debe ser asequible para los hogares que ganan 30-80% del ingreso medio del área (AMI, por sus siglas en inglés). Al menos el 15% de las viviendas en todos los otros tipos de lugares residenciales y de uso mixto deben ser asequibles para los hogares que ganan 30-80% del AMI. O;

Agregar un nuevo texto que exprese: La ciudad y el condado deben trabajar para establecer objetivos razonables de viviendas asequibles en base al Tipo de Lugar.

Aquí se establecen las políticas y las acciones del plan relacionadas con el compromiso de contar con viviendas asequibles y conexiones de tránsito/viviendas asequibles:

(D) Política 39: Se deben incluir viviendas asequibles en las nuevas propuestas de desarrollo. Alentar e incentivar la construcción de viviendas que cumplan con las necesidades de los residentes de Durham en términos de costos, tamaño de las unidades, tipos de viviendas, accesibilidad según ADA (Ley de Estadounidenses con Discapacidades) y ubicación. ***La titularidad de las viviendas asequibles debe incluir, cuando sea posible, la tierra a perpetuidad. Cuando esto no sea posible, la titularidad de las viviendas asequibles debe durar un mínimo de 30 años y debe estar asociada a restricciones en la escritura.***

(D) Política 43: Distribuir de manera equitativa viviendas que sean accesibles a aquellos con bajos ingresos en todo Durham. Identificar y asegurar que las viviendas asequibles se encuentren en

ubicaciones adecuadas, cerca de los trabajos, servicios y servicios de transporte público planificado o existente.

Política 69: Planificar conexiones de transporte entre viviendas asequibles, viviendas públicas y refugios para residentes de bajos ingresos y sin hogar para ofrecer un acceso seguro a trabajos, instalaciones educativas, servicios y transporte público cercanos.

Acción de Vivienda 26: Analizar y revisar la Ordenanza de Desarrollo Unificado (UDO) para incentivar viviendas asequibles y desarrollar viviendas de ingresos mixtos, a lo largo de corredores de tránsito accesibles y de alta frecuencia.

Acción de Vivienda 30: Los departamentos de Planificación, Desarrollo Comunitario, Desarrollo Económico y de la Fuerza Laboral y Transporte deben trabajar juntos para coordinar la ubicación efectiva de viviendas asequibles, empleos y servicios de tránsito.

Acción de Vivienda 56: Explorar las revisiones del Bono de Densidad de Viviendas Asequibles en la Ordenanza de Desarrollo Unificado (UDO) para aumentar el aprovechamiento, **como permitir unidades de alquiler asequibles con un nivel de asequibilidad promedio del 60% del Ingreso Medio del Área (AMI) o menos.**

2) Futuro Límite para el Crecimiento Urbano en el Mapa del Tipo de Lugar: Quisiera contar con información de seguimiento sobre lo siguiente:

a. El personal de la Comisión sobre Espacio Abierto y Bienes Raíces, ¿ha realizado una revisión sobre el UGB (del inglés, Límite para el Crecimiento Urbano) para determinar la coherencia en las inversiones del Condado de Durham en tierras de cultivo, espacio abierto y protección ambiental?

Respuesta del personal: En las conversaciones con la División sobre Espacio Abierto y Bienes Raíces se informó cómo el Personal de Planificación desarrolló el Mapa de Tipo de Lugar, que incluye el Límite para el Crecimiento Urbano. La División de Espacio Abierto brindó al Personal de Planificación las ubicaciones de todas las servidumbres de conservación y agrícolas con las que el condado cuenta para garantizar que estas áreas fueran marcadas adecuadamente en el Mapa del Tipo de Lugar.

b. ¿Se ha evaluado el UGB actual teniendo en cuenta cada una de las parcelas para garantizar que la tierra designada al Cuerpo de Ingenieros del Ejército, la asignada a espacio abierto, recreación, protección de la calidad del agua y tierra cultivable NO se incluyeran en el UGB? En la actualidad, ¿el UGB analiza en detalle algunas de estas áreas?

Respuesta del personal: Sí. El personal realizó una revisión cuidadosa, en especial en los bordes del Límite del Crecimiento Urbano, para garantizar que las tierras que no fueran adecuadas para el desarrollo no se incluyeran en el UGB recomendado por el personal. Algunos ejemplos de las parcelas que fueron eliminadas de la Zona Suburbana actual en el UGB recomendado por el personal después del análisis, incluyen las tierras, propiedad del Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos, entidades locales de conservación sin fines de lucro y del Estado de Carolina del Norte; por ejemplo parte del Parque Estatal Eno River. Sin embargo, desde la versión recomendada por el personal publicada en enero de 2023, un número de áreas propuestas por los propietarios para su inclusión en el UGB sí se superponen con tierras como la del Cuerpo de Ingenieros del Ejército o la Superposición de Protección de las Vertientes Críticas. Por ejemplo, el Área de Stagville/Old Oxford propuesta para su inclusión en el UGB por los propietarios abarca la Superposición de Protección de las Vertientes Críticas. Por este motivo, entre otros, el personal ha mantenido su recomendación sobre el UGB, en concordancia con el borrador del plan de enero de 2023.

3)  áreas en Consideración como Área de Futuro Crecimiento:

a. ¿Qué impacto tuvieron para los propietarios de tierras los cambios propuestos notificados en relación con el futuro Mapa del Tipo de Lugar propuesto? ¿Cuánto tiempo se les brindó para que dieran su opinión y por qué medios, antes de que el Futuro Mapa del Tipo de Lugar fuera comunicado por el personal de planificación? ¿Cómo pudieron estos residentes brindar sus opiniones de manera constante durante este proceso?

Respuesta del personal: Sí, los propietarios fueron notificados y los residentes tuvieron varias oportunidades para brindar su opinión en los últimos dos años. El primer borrador del Mapa del Tipo de Lugar (que incluyó el Límite para el Crecimiento Urbano y la Áreas de Futuro Crecimiento) se compartió en octubre de 2021 para que el público participara. Después de un período de participación de tres meses, el personal incorporó las opiniones del público en el borrador revisado en octubre de 2022. Antes de que finalizara el período de participación de dos meses en enero de 2023 y antes de la primera audiencia Pública de la Comisión de Planificación, el personal envió por correo cartas de notificación pública a los residentes que tenían propiedades que ya no se encontrarían dentro de la Zona Suburbana (ahora denominada Límite para el Crecimiento Urbano). El personal compartió los antecedentes sobre la participación y la identificación del propietario en el [Memorándum de la Comisión de Planificación del 28 de marzo de 2023](#):

“Poco después de que se publicara el borrador completo del plan en enero, el personal envió 559 cartas a los propietarios que se encontraban dentro de la denominación de Zona Suburbana del Plan Integral, y que ahora se propone eliminar del Límite para el Crecimiento Urbano en el

nuevo Plan Integral. El personal envió cartas de seguimiento en respuesta a las preguntas de los propietarios (Adjunto 6). En el Adjunto 6 se incluye el mapa de las propiedades que actualmente se encuentran en la Zona Suburbana y que ahora se proponen eliminar del UGB. Los propietarios contaron con casi nueve meses para brindar su opinión sobre los cambios en el UGB.

El personal recibió correos electrónicos y llamadas telefónicas en respuesta a esta carta, que en general se dividieron en dos categorías: 1) Solicitudes por parte de los propietarios para incorporarse nuevamente al Límite de Crecimiento Urbano por expresar su intención de desarrollar su propiedad contando con los servicios de la ciudad, o 2) Solicitudes de aclaración de los propietarios excluidos del Límite para el Crecimiento Urbano, pero que en la actualidad cuentan con servicio del agua o alcantarillado. El personal aclaró que los propietarios que ya cuentan con servicio de agua y/o alcantarillado no se verán afectados (no se les retirará esos servicios) debido al cambio en el Límite para el Crecimiento Urbano.

En la audiencia Pública de la Comisión de Planificación del 28 de febrero de 2023, los residentes expresaron su opinión a favor y en contra de esta propuesta. Desde la audiencia pública del 28 de febrero, el personal recibió varios correos electrónicos de los residentes en general solicitando que se mantenga el Límite para el Crecimiento Urbano como se propuso, en respuesta a las muchas solicitudes presentadas por los propietarios pidiendo que se les incluya nuevamente en el Límite para el Crecimiento Urbano en la audiencia pública. Se solicitó al personal que preparara una presentación explicitando en detalle las áreas en general donde el Límite para el Crecimiento Urbano difiere del Límite de la Zona Suburbana, que presentara información sobre las dificultades en infraestructura y que presentara alternativas para que la Comisión de Planificación las considere. Ya que esta discusión llamó la atención y generó preocupación en los residentes sobre qué comprende el desarrollo, el personal se preparará para aclarar las solicitudes de no “expansión” del Límite para el Crecimiento Urbano aquí y en la presentación. El personal no recomienda expandir el Límite para el Crecimiento Urbano propuesto. Algunos propietarios, cuyas propiedades están comprendidas en la Zona Suburbana del Plan Integral de 2005 solicitan que se les incluya en este nuevo Límite para el Crecimiento Urbano del Plan Integral”.

- b. Quisiera contar con la documentación sobre la siguiente información relacionada con las 6 áreas a considerar: La infraestructura de servicio de agua y alcantarillado requerida y quién será quien lo proporcione. Todos los proyectos que se estén desarrollando actualmente de los cuales el personal de planificación tenga conocimiento. El uso actual de las tierras de todas las parcelas y parcelas adyacentes alrededor de cada uno de estos 6 sitios. Las características topográficas y ambientales incluyendo pendientes escarpadas, áreas de tierra cultivable, tipos de suelo, arboledas, áreas con vertientes de agua, etc. Niveles actuales de tiempo de respuesta de bomberos y EMS (Servicio Médico de Emergencias)/nivel de servicio recomendado.

Respuesta del personal: El personal ha descrito en detalle los problemas de infraestructura para las seis áreas restantes en el documento [aquí](#) adjunto de la sesión del 10 de agosto de 2023. Algunas áreas tienen necesidades críticas de infraestructura como servicios de alcantarillado o de bomberos que acompañen al nuevo desarrollo, algunas presentan cuestiones ambientales y otros problemas varios. Hemos subido un archivo con el Mapa del Tipo de Lugar que incluye las capas para el Límite para el Crecimiento Urbano y las Áreas de Futuro Crecimiento a los Mapas de Durham en <https://maps.durhamnc.gov/>. Aquí usted puede agregar más datos, como información sobre topografía y cursos de agua al mapa para mayor información.

No se han identificado para estas áreas proyectos públicos de infraestructura ni fondos específicos. Muchas de estas áreas necesitan que se planifiquen proyectos de infraestructura críticos que sean financiados con participación pública o privada en un futuro. La designación de Área de Futuro Crecimiento remarca estas cuestiones a quienes toman decisiones.


4) Estimación sobre el futuro crecimiento poblacional y el desarrollo de espacios vacíos dentro del UGB:

- a) Por favor brindar datos sobre las estimaciones de crecimiento poblacional para el 2050 en el Plan Integral.
- b) Brindar información detallada sobre las estimaciones sobre dónde se ubicarán las futuras unidades de vivienda para cumplir con las expectativas de crecimiento poblacional en el futuro. ¿Dónde se estima que se encontrarán exactamente estas unidades y qué tipo de unidades se necesitará desarrollar para cumplir con estos objetivos?

Respuesta del personal: Las estimaciones poblacionales utilizadas para el Plan Integral son las mismas estimaciones que preparó el Consejo de Gobiernos del Triangle J para el Plan de Transporte Metropolitano (MTP). Estas proyecciones incluyen los cambios poblacionales naturales anticipados considerando los nacimientos y fallecimientos así como la inmigración y emigración. El número de unidades de vivienda necesarias se basa en el aumento poblacional proyectado dividido por el promedio del tamaño de los hogares de Durham.

Las estimaciones sobre dónde se ubicarán las futuras unidades se estableció en base a la superficie de los tipos de lugar para áreas residenciales y de uso mixto y se calculó el número de nuevas unidades en base a estimaciones razonables de construcción y densidad. Por ejemplo, estimamos que las Área de Oportunidad para el Tránsito se construirán a una tasa del 20%, a razón de 50 unidades por acre.

Para lograr las 60,000 nuevas unidades necesarias, Durham necesitará en promedio 2,000 unidades por año. El Plan Integral no recomienda una cierta mezcla de tipo de unidades, pero las políticas sobre el Tipo de Lugar están escritas para alentar una mezcla de tipos de viviendas en toda la comunidad.

 árboles en las calles: ¿En qué parte del Plan Integral/los Futuros Tipos de lugar se encuentra el texto que específicamente solicite y priorice plantar árboles en las calles? Esto resulta fundamental para abordar el tema del efecto de la isla de calor urbana, promoviendo el caminar y ayudar con el escurrimiento del agua de lluvia.

Respuesta del personal: La Ordenanza de Desarrollo Unificado (UDO) ya lo requiere, por ello una política específica en relación a los árboles en las calles en el Plan Integral resultaría redundante. La División de Forestación Urbana de Servicios Generales también lidera una iniciativa proactiva para plantar árboles en las calles de manera equitativa en los derechos de paso públicos.

Además de estas medidas, el plan menciona explícitamente la importancia de contar con árboles en las calles en distintos contextos, incluidos los Objetivos y Metas, las Políticas, Acciones y los Tipos de Lugar. A continuación presentamos una lista de ejemplos (no es completa):

El **Acceso Equitativo al Espacio Verde** menciona explícitamente a los árboles y las calles en el contexto del efecto de la isla de calor urbana, expresando en varias oportunidades lo dicho por los residentes cuando hablan sobre los beneficios y necesidad de contar con árboles, incluidos los árboles en las calles.

(D) Política 92: Aumentar el número de copas de árboles en las áreas urbanas de Durham, dando prioridad a los vecindarios y a las comunidades que hoy tienen comparablemente menor número de árboles. Priorizar los esfuerzos de reforestación con árboles nativos. Lograr que haya un 55% de cobertura por copas de árboles en la Ciudad para el año 2040.

Acción de Medio Ambiente 5: Analizar y revisar la Ordenanza de Desarrollo Unificado (UDO) para aumentar los requisitos de espacio abierto y cobertura de copas de árboles para que el desarrollo se alinee con los objetivos de conservación y movilidad, incluida la meta de una cobertura total de copas de árboles del 55 % en la ciudad para el año 2040.

Acción de Medio Ambiente 50: Continuar el programa de la Ciudad de Durham para plantar equitativamente 1,500 nuevos árboles en las calles por año hasta el año 2025. Ampliar este programa según sea necesario para lograr una cobertura de copas de árboles del 55% en toda la ciudad.

Cada descripción del Tipo de Lugar incluye una sección sobre “Espacio verde” que describe de manera consistente la necesidad de contar con gran cantidad de árboles en las calles, en particular en las áreas donde circulará la mayor cantidad de peatones, como el Área de Oportunidad para el Tránsito. Estas descripciones sobre el Tipo de Lugar ayudarán a informar cómo crear o enmendar los nuevos distritos de zonificación, que contarán con requisitos sobre colocación de árboles en las calles como requisito legal.

6) La UDO propuso una enmienda al texto sobre la nivelación de terrenos y el resguardo de los árboles.

a. ¿Cómo se abordará este problema que he visto que sucede en los desarrollos en el área de Olive Branch/Doc Nichols Road?

Respuesta del personal: El Plan Integral cuenta con muchos objetivos que abordan el impacto de los desarrollos en los lugares; son de destacar las **políticas 82 y 83**. Algunas de estas políticas se implementarán en la próxima enmienda al texto sobre nivelación de terrenos y el resguardo de los árboles como ya se mencionó. Otras cuestiones serán abordadas por medio de nuevas UDO.

- ¿Nivelación de terrenos hasta el límite de las propiedades?

La enmienda al texto propuesta prohibirá la nivelación de terrenos dentro de los 10 pies (3.04 metros) del límite de una propiedad para los proyectos que cumplan con la definición de la UDO sobre la nivelación de terreno (nivelación de más de 4 acres de una sola vez). En el caso de los proyectos que no cumplan con la definición, se prohibirá la nivelación dentro de los cinco pies (1.52 metros) de todos los límites de las propiedades.

- Muros de contención muy grandes que provocan, zanjas artificiales, barrancos artificiales y áreas peligrosas para la seguridad que no cuentan con cerca de protección para proteger a los dueños de las propiedades adyacentes.

No se aborda esta cuestión en la enmienda a este texto. El Código de Edificación incluye los requisitos sobre cuestiones de seguridad además de los muros de contención en ciertas circunstancias. Para garantizar que todos los muros de contención mayores a cierta altura cuenten con las características de seguridad adecuadas, el personal incluirá un nuevo requisito como parte del próximo grupo de enmiendas Colectivas al texto.

- Diligencia debida en la investigación de las tierras y notificación a los dueños de las propiedades adyacentes sobre el potencial impacto a la infraestructura de servicio de agua y alcantarillado existentes.

No se aborda esta cuestión en la enmienda a este texto. En la actualidad, se solicita la investigación de todas las características existentes en los lugares, incluida la infraestructura. Sin embargo, no es posible verificar las ubicaciones reales de infraestructura en las residencias privadas (como las cámaras sépticas o pozos). El condado conserva los registros sobre las aprobaciones de pozos y cámaras sépticas, pero no siempre se encuentran ubicadas en los sitios especificados en las aprobaciones (en particular en las propiedades más antiguas).

- Documentación adecuada sobre el estado de los pozos y cimientos de los dueños de las propiedades adyacentes antes y después de las voladuras.

No se aborda esta cuestión en la enmienda a este texto. Los requisitos de notificación y documentación de conformidad con el permiso para voladuras están regulados por el Jefe de Bomberos de cada jurisdicción.

- b. Por otro lado, quisiera entender qué está sucediendo con los desarrollos propuestos en términos de evaluación de las condiciones ambientales del suelo que podrían ser abordadas en el momento de rezonificación y también en la etapa de planificación del sitio. Me preocupa sobremanera que el texto solo mencione los planes para proyectos a gran escala. ¿Cómo se están evaluando en cada uno de estos puntos las características topográficas y ambientales referidas a pendientes escarpadas, cursos de agua intermitentes o perennes, humedales, etc.? ¿Cómo se están abordando de manera adecuada las condiciones que provocará la nivelación de terrenos y los cambios en la topografía existente en la etapa de rezonificación y de planificación del sitio?

Respuesta del personal: El Capítulo 160D del Estatuto General de Carolina del Norte establece explícitamente qué Ciudades y Condados pueden regular la zonificación (y el proceso de rezonificación). La regulación sobre zonificación puede regular y restringir la altura, el número de pisos, y el tamaño de los edificios y otras estructuras; el porcentaje de lotes que pueden ocuparse; el tamaño de los patios, jardines y otros espacios abiertos; la densidad poblacional; la ubicación y uso de los edificios, estructuras y tierras. Las regulaciones que cumplen con el propósito del Capítulo 160D forman parte del código de Ordenanza de Desarrollo Unificado (UDO) y se utilizan para garantizar el cumplimiento en los proyectos.


Un plan de desarrollo (gráfico o textual) es una demostración escrita o gráfica de las condiciones expuestas más allá de la ordenanza. Estas deben ser “propuestas” por el solicitante, es decir, deben ser compromisos que el solicitante toma sin coerción. Los planes de desarrollo son únicos para Durham y ofrecen un mecanismo adicional para que los solicitantes expresen su compromiso con la zonificación. Es importante destacar que si una condición ya estuviera presente (por ejemplo una pendiente empinada) en el sitio, ésta deberá ser manejada o protegida según la UDO, ya sea que se observe en la etapa de rezonificación o en la etapa de planificación del sitio.

Las cuestiones ambientales se analizan a través de un proceso legislativo (rezonificaciones y anexiones), a través de un proceso administrativo (planes del sitio). Es necesario proteger a los cursos de agua si son intermitentes o perennes. Si el curso de agua fuera efímero, no se necesita colocar protección. Las pendientes escarpadas, humedales, biodiversidades únicas, terrenos inundables y cauces de alivio para crecidas, se analizan en la etapa de zonificación. Los planes con textos y gráficos sobre el desarrollo tienen como requisito que esta información también sea expuesta en forma de tabla resumen. Ya sea que la información esté expuesta gráficamente, el Personal de Planificación utiliza varios recursos de mapas en línea para evaluar si estas características están presentes en el sitio. Esta información se encuentra mayormente disponible en el Explorador de Datos sobre Áreas de

Patrimonio Natural (Inventario), GoMaps, y en los Mapas de Durham. Los cálculos sobre la densidad requieren un análisis exhaustivo sobre las características ambientales del sitio para garantizar que las unidades de viviendas accesorias por acre sean precisas.

Además, los proyectos en la etapa de rezonificación y anexión se analizan comparando las políticas del Plan Integral (según establece el Capítulo 160D-605). El personal emitió recomendaciones sobre la coherencia o la falta de coherencia del Plan Integral y alentó a los solicitantes para que tengan en cuenta formas para que sus propuestas coincidan con la política. Esto incluye la coherencia con las políticas ambientales como mencionó en su pregunta. El personal no puede obligar a los solicitantes a que hagan cambios a un proyecto para garantizar que sean coherentes con el Plan Integral. Es responsabilidad del órgano de gobierno que vota sobre el caso tener en cuenta si hay coherencia con el Plan Integral.

Cabe destacar que los proyectos, con frecuencia, no están totalmente diseñados ni diagramados en la etapa de rezonificación. Los desarrolladores por lo general no toman el riesgo y costo de diseñar y diagramar un sitio hasta después de obtener la aprobación para la zonificación. Las cuestiones específicas del diseño se abordan durante el proceso de revisión del plan del sitio y el proceso ulterior de dibujo de la construcción. Es durante estos dos procesos de revisión que se conoce el grado de nivelación de terrenos y se lo puede evaluar. Las normas de protección ambiental, como la zona de amortiguación ribereña, las regulaciones sobre llanuras inundables, regulaciones sobre pendientes escarpadas y las áreas arboladas se aplican durante el proceso de revisión del plan del sitio. Estas regulaciones tienen como objetivo proteger las características ambientales más sensibles del sitio.

 Evaluación del impacto de los desarrollos propuestos: ¿De qué manera el Plan Integral propuesto garantiza que se realice una evaluación adecuada de los impactos de los desarrollos propuestos? ¿Incluye el financiamiento para el condado local del impacto para las escuelas del costo por alumno? ¿Incluye la infraestructura actual en caminos como una carretera de dos carriles sin acotamiento y si se cuenta con una capacidad adecuada, incluido el desarrollo, que haya sido aprobada para construcción? ¿Cómo se incluirá el objetivo de Comunidad a 15 minutos de caminata como criterio en los futuros desarrollos y rezonificaciones? ¿Cómo se utilizarán el servicio de EMS, Bomberos y otros datos de Primera intervención?

Respuesta del personal: Ya existen varias políticas y medidas en el [nuevo Plan Integral](#) que ayudan a realizar una evaluación adecuada de los impactos del desarrollo propuesto. Las políticas, que incluyen la estrategia del manejo del Crecimiento con una Comunidad a 15 minutos de caminata, se utilizan para evaluar las propuestas de desarrollo que requieran un proceso legislativo (como las rezonificaciones y anexiones).

- **(D) Política 115** Evaluar adecuadamente los costos y beneficios del nuevo desarrollo antes de la aprobación de la rezonificación o anexión. Brindar las mejores estimaciones del verdadero impacto en los ingresos de nuevos desarrollos en la Ciudad y el Condado así como de los

servicios, que incluyen agua, alcantarillado, transporte, seguridad, emisiones de gases de invernadero, capacidad en las escuelas y posibles necesidades de mantenimiento a largo plazo.

- **(D) Política 117** Garantizar que los nuevos desarrollos dentro del Límite para el Crecimiento Urbano se encuentren dentro de los tiempos de respuesta para los servicios de emergencia (esto incluye a bomberos, servicios de emergencias médicas, policía y seguridad de la comunidad).
- **Política 125** Asegurar la presión de agua adecuada para combatir incendios en base a cada Tipo de Lugar en el Mapa de Tipos de Lugar.
- **(D) Política 126** Garantizar que el desarrollador responsable actualice el sistema de alcantarillado existente, necesario para brindar servicios al desarrollo.
- **Acción de Manejo del Crecimiento e Infraestructura 7** Evaluar y revisar las normas para establecer el nivel de servicio para la seguridad pública (incluyendo la policía, los bomberos y los Servicios Médicos de Emergencia (EMS, Emergency Medical Services)). Mejorar el proceso para establecer el nivel de los servicios de seguridad pública.
- **Acción de Manejo del Crecimiento e Infraestructura 10** Desarrollar una herramienta de análisis fiscal y de prestación de servicios para ser utilizada en casos de rezonificación y determinar el verdadero costo y beneficio del desarrollo propuesto para el público.
- **Acción de Manejo del Crecimiento e Infraestructura 18** Desarrollar una metodología para que el personal de la Ciudad y del Condado calcule el costo del mantenimiento a largo plazo de la infraestructura pública que apoya principalmente el desarrollo privado. Utilizar esta evaluación cuando se consideren aprobaciones discrecionales, como rezonificaciones.
- **(D) Política 55** Promover nuevos desarrollos y cerrar las brechas o actualizar la infraestructura de transporte construyendo o asignando derechos de paso específicos dentro de o cerca del sitio donde se realizará el proyecto.
- **Acción de Transporte 3** Explorar opciones para actualizar el proceso de Evaluación del Impacto en el Transporte (TIA, Transportation Impact Assessment) para priorizar a los peatones, a los usuarios de transporte público, usuarios de paratransito, ciclistas y personas que utilizan otros modos de viaje no vehiculares al revisar las nuevas aplicaciones de desarrollo.
- **(D) Política 150** Coordinar la planificación escolar y el uso de las tierras para prepararse proactivamente para un mayor crecimiento de los estudiantes a partir de nuevos desarrollos. Cuando un desarrollo residencial propuesto hace que una región escolar tenga un exceso de capacidad, las Escuelas Públicas de Durham, el Departamento de Planificación de la Ciudad y del Condado de Durham y el equipo de desarrollo deben considerar medidas de mitigación para el sistema escolar (p. ej., asignación específica de tierras, pagos por mejoras u otras ofertas). Coordinar con las Escuelas Públicas de Durham para calcular cuáles son las acciones de mitigación necesarias en base a las mejores estimaciones disponibles.
- **(D) Política 152** Cuando se necesite una nueva escuela en una región, debe ubicarse en un lugar central cerca de vecindarios propuestos o existentes. Trabajar con los solicitantes y las Escuelas Públicas de Durham para ubicar los sitios escolares y proporcionar conexiones para que los estudiantes y el personal puedan caminar, trasladarse en bicicleta, sobre ruedas o tomen el transporte público desde las viviendas cercanas.

- **(D) Política 153** Las tierras de uso exclusivo para escuelas deben contar con 10 acres o menos, o según determinen las Escuelas Públicas de Durham y las pautas del Departamento de Instrucción de Carolina del Norte.
- **Acción de Educación 7** Reevaluar y revisar las evaluaciones de impacto escolar completadas para las anexiones propuestas y los cambios en el mapa de zonificación para planificar mejor y reflejar el crecimiento de la población escolar y las necesidades educativas


En la actualidad contamos con varias prácticas que responden al alcance de esta pregunta. El Departamento de Planificación utiliza un método denominado Proporción en la Generación de Estudiantes (SGR, por sus siglas en inglés). La SGR permite proyectar cuántos estudiantes podría generar el tipo de desarrollo residencial. Este número de SGR es entonces utilizado para calcular el costo por alumno en lo que se refiere a impacto de los estudiantes. Puede encontrar esta información en el informe del personal sobre el cambio en el mapa de zonificación, que fue creado con los aportes de la comunidad, del órgano de gobierno, del personal, de las evaluaciones basadas en la evidencia, y otros criterios después de la comparación con jurisdicciones similares.

El informe también evalúa el impacto en las viviendas, ambiental, en el transporte, social y en la infraestructura construida, en los vecindarios linderos y sus alrededores, en los recursos históricos, en la equidad y el compromiso. La Policía y los Bomberos no revisan las rezonificaciones ya que no existe un impacto general en la provisión de servicios con el cambio en rezonificación. En la etapa de planificación del sitio, los Bomberos revisan los planes de ingresos y egresos.


Se evalúan los impactos del transporte en cada proyecto. Transporte, la Comisión Asesora sobre Ciclistas y Peatones y Planificación analizan las salidas, la conectividad, la capacidad de carreteras existentes, las conexiones para peatones, y el acceso al sitio. Además, el departamento de Transporte realiza un análisis de la generación de viajes de cada proyecto. Sin embargo, solo es necesario que el Departamento de Transporte y el Departamento de Transporte de Carolina del Norte (NCDOT) realicen un Análisis del Impacto del Transporte (TIA) completo si el uso propuesto generara 150 viajes por hora pico.

Las anexiones se evalúan según la Sección 70-129(9) del Código de Ordenanzas de la Ciudad y según los Estatutos Generales de Carolina del Norte 160A yd 160D. La evaluación de las anexiones se realiza por medio de dos mecanismos: el primero es un Análisis del Impacto Fiscal y el segundo es un análisis del impacto operativo. Los Departamentos que participan de esta evaluación incluyen: Desechos sólidos de la Ciudad, Transporte de la Ciudad, Planificación de la Ciudad-Condado, Servicios Públicos de la Ciudad, Bomberos de Durham, Policía de Durham, y Servicios de Presupuesto y Administración de la Ciudad. Los tiempos de respuesta para la seguridad pública no están actualmente incluidos en la evaluación; sin embargo, esto es algo que esperamos poder incluir en un futuro. Las oficinas de EMS y del Jefe de Bomberos del Condado fueron ya revisores de las anexiones, pero no han participado de forma regular desde el 2020, debido a su capacidad administrativa. El condado se encuentra evaluando la futura capacidad de estos departamentos para poder participar en las revisiones.

Por último, es importante destacar que los impactos siempre se evalúan teniendo en cuenta el uso más intenso. Esto recompensa a los solicitantes que se han comprometido con un uso específico y nos ayuda a planear qué podría suceder en el sitio en un futuro.

 Acceso al Servicio de agua y alcantarillado de los dueños de las propiedades adyacentes: ¿Cómo se puede ofrecer a los propietarios que se ven directamente afectados por la actividad de un desarrollo aprobado por la ciudad, que tiene un impacto negativo en la salud pública debido a la falta de servicios adecuados de agua y alcantarillado, la posibilidad de conectarse a los servicios de la ciudad? ¿Cómo se aborda esto en el nuevo Plan Integral sobre el Uso de las Tierras?

Respuesta del personal: La política actual de la ciudad permite que los propietarios dentro del Límite para el Crecimiento Urbano soliciten a la ciudad servicio de agua y alcantarillado junto con la solicitud de anexión voluntaria. También existen excepciones a la solicitud de anexión para las extensiones de servicio de agua y alcantarillado en los casos en los que los sistemas de pozos o cámaras sépticas fallen.

 Evaluación de las Tierras de propiedad y control público para que cumplan con los Objetivos del Plan Integral sobre el Uso de las Tierras propuesto. Quisiera que se haga referencia explícita a la realización de un estudio de las tierras propiedad de la ciudad, el condado, de la Autoridad de la Vivienda de Durham (DHA), del Departamento de Salud Pública (DPS), etc., incluido un proceso de opinión pública, en relación con el uso de las tierras de propiedad pública/controladas públicamente para abordar el tema de las viviendas asequibles y otros objetivos del Plan Integral.

Respuesta del personal: A continuación, se describen tres tipos de acciones diferentes en relación con la evaluación y uso de la propiedad para cumplir con distintos objetivos en la visión del plan:

Acción de Vecindarios 3: Evaluar los lotes no ocupados que se encuentran dentro del Límite de Crecimiento Urbano para determinar si son los más adecuados para su uso como vivienda o espacio verde y trabajar con los propietarios para desarrollar un plan para el mejor uso de estos lotes a fin de cumplir con los Objetivos y Metas Comunitarios.

Acción de Vivienda 27: Permitir, crear y apoyar modelos de propiedad alternativos (más que el modelo tradicional unifamiliar basado en hipotecas), como fideicomisos de tierras locales, viviendas compartidas y cooperativas de vivienda; crear opciones de vivienda asequibles que permitan a los inquilinos generar equidad y crear caminos hacia la propiedad.

Acción de Medio Ambiente 24: Realizar el inventario del excedente de las propiedades que son propiedad de la Ciudad y del Condado. Identificar, dar prioridad e implementar usos innovadores y beneficiosos de la tierra excedente, que pueden incluir acceso a espacios verdes, oportunidades recreativas, sitios culturales e históricos, incorporación de sistemas de gestión de aguas pluviales, producción de energía sostenible, jardines comunitarios y agricultura urbana. Llevar a cabo una sólida participación de la comunidad en torno a este esfuerzo.