APPENDIX H

REVISED OCTOBER 22, 2014

METROPOLITAN TRANSPORTATION COMMISSION

BAY AREA TOLL AUTHORITY

Title VI of the Civil Rights Act of 1964

MTC is committed to ensuring that no person is excluded from participation in, denied the benefits of, or discriminated against under its projects, programs or activities on the basis of race, color, or national origin, as provided in Title VI of the Civil Rights Act.

For more information on MTC's civil rights program, and the procedures to file a complaint, go to www.mtc.ca.gov/get_involved/rights/title_VI.htm; contact: Denise Rodrigues, Contract Compliance Officer, at (510) 817-5897, e-mail drodri@mtc.ca.gov; or visit our administrative office at 101 Eighth Street, Oakland, CA 94607.

If information is needed in another language, contact (510) 817.5757 or (510) 817.5769 for TDD/TTY.

Titulo VI de la Ley de los Derechos Civiles de 1964

La MTC se compromete en asegurar que ninguna persona sea excluida de participar en, se le nieguen los beneficios de, o se discrimine en su contra en sus proyectos, programas o actividades en base a su raza, color u origen nacional, según el Titulo VI de la Ley de los Derechos Civiles.

Para más información sobre el programa de derechos civiles de la MTC, y los procedimientos para presentar una queja, visite: www.mtc.ca.gov/get_involved/rights/title_VI.htm; comuníquese con: Denise Rodrigues, Oficial de Conformidad de Contratos, al (510) 817-5897, e-mail drodri@mtc.ca.gov; o visite nuestra oficina administrativa en 101 Eighth Street, Oakland, CA 94607.

Si necesita información en otro idioma, llame al (510) 817.5757 o al (510) 817.5769 para servicio de TDD/TTY.

1964 年《民權法案》第六篇

都市交通委員會 (MTC) 致力於確保根據《民權法》第六篇的規定，任何人都不會因種族、膚色、信仰或原國籍被阻止參加專案、計劃或活動，或拒絕向其提供福利，或在專案、計劃或活動中收到歧視。

如需瞭解有關MTC的民權計劃和提交申訴程序的進一步咨詢，請☒詢網站 www.mtc.ca.gov/get_involved/rights/title_VI.htm; 請洽：Denise Rodrigues，合約遵守檢察官，電話號碼(510) 817-5897，電子郵件drodri@mtc.ca.gov；或前往我們的行政管理辦公室，地址 101 Eighth Street, Oakland, CA 94607。

Civil Rights and Accessibility

Title VI of the Civil Rights Act of 1964

MTC is committed to ensuring that no person is excluded from participation in, denied the benefits of, or discriminated against under its projects, programs or activities on the basis of race, color, or national origin, as provided in Title VI of the Civil Rights Act.

Title VI Report
- MTC Title VI 2014 Compliance Report (PDF) August 2014
- Appendices

For more information on MTC's civil rights program, and the procedures to file a complaint, contact: Denise Rodrigues, Contract Compliance Officer, at (510) 817-5897; email drodri@mtc.ca.gov; or visit our administrative office at 101 Eighth Street, Oakland, CA 94607.

If information is needed in another language, contact (510) 817.5757 or (510) 817.5769 for TDD/TTY.

Si necesita información en otro idioma, llame al (510) 817.5757 o al (510) 817.5769 para servicio de TDD/TTY.

如需要透過其他語言查詢資訊，請致電(510)817.5757或TDD/TTY電話(510)817.5769。

A copy of MTC's most recent Title VI Report is available for review in the MTC-ABAG Library, or by contacting the MTC Title VI Coordinator, Denise Rodrigues, by email at drodrigues@mtc.ca.gov to receive a PDF copy.

MTC's Executive Director and staff are responsible for carrying out MTC's commitment to Title VI. MTC's Deputy Executive Director, Policy, is responsible for overseeing MTC's Title VI-related activities, including the receipt and investigation of any Title VI complaints.

TITLE VI COMPLAINT PROCEDURE

As a recipient of federal dollars, MTC is required to comply with Title VI of the Civil Rights Act of 1964 and ensure that services and benefits are provided on a non-discriminatory basis. MTC has in place a Title VI Complaint Procedure, which outlines a process for local disposition of Title VI complaints and is consistent with guidelines found in the Federal Transit Administration Circular 4702.1B, dated October 1, 2012.
The complaint procedure has five steps, outlined below:

1. **Submission of Complaint:** Any person who feels that he or she, individually, or as a member of any class of persons, on the basis of race, color, or national origin has been excluded from or denied the benefits of, or subjected to discrimination under any program or activity receiving federal financial assistance through MTC may file a written complaint with the Deputy Executive Director, Policy. Such complaint must be filed within 180 calendar days after the date the person believes the discrimination occurred.
    - MTC's Title VI Complaint Form (PDF)
    - Formulario de Queja del Título VI de la Comisión Metropolitana del Transporte (PDF)
    - 都市交通委員會（MTC）Title VI 申訴表
2. **Referral to Review Officer:** Upon receipt of the Complaint, the Deputy Executive Director, Policy, shall appoint one or more staff review officers, as appropriate, to evaluate and investigate the Complaint, in consultation with the Office of General Counsel. The staff review officer(s) shall complete their review no later than 60 calendar days after the date MTC received the Complaint. If more time is required, the Deputy Executive Director, Policy shall notify the Complainant of the estimated time-frame for completing the review. Upon completion of the review, the staff review officer(s) shall make a recommendation regarding the merit of the Complaint and whether remedial actions are available to provide redress. Additionally, the staff review officer(s) may recommend improvements to MTC's processes relative to Title VI and environmental justice, as appropriate. The staff review officer(s) shall forward their recommendations to the Deputy Executive Director, Policy, for concurrence. If s/he concurs, s/he shall issue MTC's written response to the Complainant.
3. **Request for Reconsideration:** If the Complainant disagrees with the response, he or she may request reconsideration by submitting the request, in writing, to the Executive Director within 10 calendar days after its receipt. The request for reconsideration shall be sufficiently detailed to contain any items the Complainant feels were not fully understood by the Deputy Executive Director, Policy. The Executive Director will notify the Complainant of his decision either to accept or reject the request for reconsideration within 10 calendar days. In cases where the Executive Director agrees to reconsider, the matter shall be returned to the staff review officer(s) to re-evaluate in accordance with Paragraph 2, above.
4. **Appeal:** If the request for reconsideration is denied, the Complainant may appeal the Executive Director's response to the Complaint by submitting a written appeal to an MTC Committee no later than 10 calendar days after receipt of the Executive Director's written decision rejecting reconsideration.
5. **Submission of Complaint to the Federal Transit Administration:** You may also file a complaint directly with the Federal Transit Administration at FTA Office of Civil Rights, 1200 New Jersey Ave. SE, Washington, DC 20590.

Información en Español

中文信息

CONTACT US

info@mtc.ca.gov • Report Web site comments • Accessibility Information • Site Help

Metropolitan Transportation Commission • 101 Eighth Street, Oakland, California 94607
Phone: (510) 817-5700, Fax: (510) 817-5848

This page was last modified Monday October 06, 2014

© 2014 MTC

Denos su Comentario Sobre el Borrador de Plan Bay Area

Asista a una de las Reuniones en su Condado

La Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) y la Comisión Metropolitana del Transporte (MTC) han publicado el ***Borrador de Plan Bay Area*** y el *Reporte del Impacto Ambiental* (EIR) para la revisión del público. Asista a una de las **reuniones** y denos su comentario.

Plan Bay Area mira hacia el año 2040 y traza un camino para la primera Estrategia para Comunidades Sustentables del Área de la Bahía, proporcionando la vivienda necesaria dentro de nuestros nueve condados y a la vez reduciendo las emisiones de contaminación de autos y camionetas.

Para información sobre otras reuniones, visite **OneBayArea.org**

BayArea Plan

Horario de Reunión:
6 p.m. a 7:30 p.m.

Horario de Audiencia:
7 p.m. a 9 p.m.

Lunes
29 de abril de 2013

Condado de San Mateo
Hotel Crowne Plaza
1221 Chess Drive, Foster City

Miércoles
1 de mayo de 2013

Condado de Alameda
Mirage Ballroom
4100 Peralta Blvd., Fremont

Condado de Santa Clara
Hilton Hotel
300 Almaden Blvd., San José

Audiencias sobre el Reporte del Impacto Ambiental (EIR) de Plan Bay Area

Martes
16 de abril de 2013
7 p.m. a 9 p.m.

Joseph P. Bort MetroCenter
Auditorio
101 8th Street
Oakland

Miércoles
17 de abril de 2013
1 p.m. a 3 p.m.

Biblioteca Dr. Martin Luther King, Jr.
Salones 225/229
150 E. San Fernando Street
San José

Si necesita servicio de traducción, llámenos al 510.817.5757 o al 510.817.5769 para TDD/TTY. Solicitamos aviso con tres días de anticipación para proporcionarle la asistencia adecuada.

Participe por Internet en **Plan Bay Area Town Hall**.
http://onebayarea.org/misc/open-town-hall.html

Es hora de hablar sobre nuestras opciones

BayArea Plan

La Comisión Metropolitana del Transporte y la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía han preparado varias alternativas de cómo pudiera ser el Área de la Bahía en el 2040. Necesitamos su ayuda para seleccionar de las diferentes características de las opciones de planificación, y para establecer un orden de prioridades para las inversiones y políticas de transporte.

Taller Público Plan Bay Area
Condado de Santa Clara

Miercoles 18 de enero de 2012, 5:15 p.m.

Centro de Gobierno del Condado de Santa Clara
70 West Hedding, San Jose

Visite ***OneBayArea.org/workshops*** o llame al 510.817.5757 para registrarse.

Le recomendamos registrarse pronto. El cupo es limitado. Debe registrarse para asistir. Si no se registra, se le dejara entrar según el cupo. Se servirán refrigerios.

Plan Bay Area — uno de los esfuerzos de planificación más grande de nuestra región — está dirigido por la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG, por sus siglas en inglés) y la Comisión Metropolitana del Transporte (MTC, por sus siglas en inglés).

Información: Teléfono 510.817.5757 (510.817.5769 para TDD/TTY) o Correo Electrónico info@mtc.ca.gov.

HELP US STRIKE THE RIGHT BALANCE FOR THE BAY AREA.

Plan BayArea

It's time to talk about trade offs.

The Metropolitan Transportation Commission and the Association of Bay Area Governments have prepared several scenarios for what the Bay Area could look like in 2040. We need your help in selecting desired features among the alternative planning choices, and in prioritizing transportation investments and policies.

Sonoma County
Monday, January 9, 5:45 p.m.
Finley Community Center
2060 West College Avenue, Santa Rosa

Marin County
Tuesday, January 17, 5:45 p.m.
Marin Center
10 Avenue of the Flags, San Rafael

Napa County
Thursday, January 19, 5:45 p.m.
Napa Elks Lodge
2840 Soscol Avenue, Napa

Solano County
Wednesday, January 25 , 5:45 p.m.
Solano County Events Center
601 Texas Street, Fairfield

Visit ***OneBayArea.org/workshops*** to register.

Early registration is encouraged. Space is limited. You must register to attend. Walk ins at the meeting will be accommodated as space allows. Refreshments will be served.

Plan Bay Area — one of our region's most comprehensive planning efforts to date — is led by the Association of Bay Area Governments (ABAG) and the Metropolitan Transportation Commission (MTC).

Information: Call 510.817.5757 (510.817.5769 for TDD/TTY) or E-mail info@mtc.ca.gov.

Plan BayArea

請幫助我們為灣區做出正確的決定。

是時候談論有關折衷的方法了。

大都會交通運輸委員會和灣區政府協會針對在2040年灣區面貌的議題準備了幾項方案。我們需要您的幫忙，在替代的規劃選擇當中挑選出所需的規劃特色，以及交通投資的優先考量和政策。

Plan Bay Area 之公眾研討會—三藩市市暨縣

日期: 2012 年 1 月 5 日，星期四
時間: 下午 5 時 45 分
地點: UCSF Mission Bay 會議中心
位於: William J. Rutter 中心
1675 Owens Street, San Francisco

請上網 *OneBayArea.org/workshops* 報名。

鼓勵提早報名。場地空間有限。您必須報名才能參加。如果場地空間允許的話，臨時出席會議的人士會儘量獲得配合安排。提供茶點款待。

Plan Bay Area — 目前我們地區中最全面的規劃成就之一,由灣區政府協會(ABAG)和大都會交通運輸委員會(MTC)共同帶領實施。

查詢詳情: 請致電 510.817.5757 (TDD/TTY 電話 510.817.5769) 或電郵至 info@mtc.ca.gov.

BayArea Plan

Ayúdenos a lograr el balance adecuado para el Área de la Bahía.

Es hora de hablar sobre nuestras opciones.

La Comisión Metropolitana del Transporte y la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía han preparado varias alternativas de cómo pudiera ser el Área de la Bahía en el 2040. Necesitamos su ayuda para seleccionar de las diferentes características de las opciones de planificación, y para establecer un orden de prioridades para las inversiones y políticas de transporte.

Talleres Públicos Plan Bay Area

San Francisco
Jueves 5 de enero de 2012, 5:45 p.m
Centro de Conferencias UCSF Mission Bay
William J. Rutter Center
1675 Owens Street, San Francisco

Condado de Alameda
Miercoles 11 de enero de 2012, 5:45 p.m.
Civic Center de la ciudad de Dublin
100 Civic Plaza, Dublin

Condado de Santa Clara
Miercoles 18 de enero de 2012, 5:15 p.m.
Centro de Gobierno del Condado de Santa Clara
70 West Hedding, San Jose

Visite ***OneBayArea.org/workshops*** o llame al 510.817.5757 para registrarse.

Le recomendamos registrarse pronto. El cupo es limitado. Debe registrarse para asistir. Si no se registra, se le dejara entrar según el cupo. Se servirán refrigerios.

Plan Bay Area — uno de los esfuerzos de planificación más grande de nuestra región — está dirigido por la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG, por sus siglas en inglés) y la Comisión Metropolitana del Transporte (MTC, por sus siglas en inglés).

Información: Teléfono 510.817.5757 (510.817.5769 para TDD/TTY) o Correo Electrónico info@mtc.ca.gov

Denos su Comentario Sobre el **Borrador de Plan Bay Area**

Asista a una de las Reuniones en su Condado

La Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) y la Comisión Metropolitana del Transporte (MTC) han publicado el ***Borrador de Plan Bay Area*** y el *Reporte del Impacto Ambiental* (EIR) para la revisión del público. Asista a una de las **Reuniones** y denos su comentario.

Plan Bay Area mira hacia el año 2040 y traza un camino para la primera Estrategia para Comunidades Sustentables del Área de la Bahía, proporcionando la vivienda necesaria dentro de nuestros nueve condados y a la vez reduciendo las emisiones de contaminación de autos y camionetas.

Comment on the **Draft Plan Bay Area**

Attend an Open House in Your County

The Association of Bay Area Governments (ABAG) and the Metropolitan Transportation Commission (MTC) released the ***Draft Plan Bay Area*** and *Draft Environmental Impact Report* (EIR) for public review and comment. Attend an **Open House** to provide your comments on the Draft Plan.

Plan Bay Area looks forward to the year 2040 and charts a course for the Bay Area's first ever Sustainable Communities Strategy, accommodating needed housing growth within our nine counties while at the same time decreasing greenhouse gas emissions from cars and light trucks.

Plan BayArea

Si necesita servicio de traducción, llámenos al 510.817.5757 o al 510.817.5769 para TDD/TTY. Solicitamos aviso con tres días de anticipación para proporcionarle la asistencia adecuada.

Open House Hours/ Horario de Reunión:
6 p.m. – 7:30 p.m.

Public Hearing Hours/ Horario de Audiencia:
7 p.m. – 9 p.m.

8 de Abril de 2013/April 8

Napa: Elks Lodge, 2840 Soscol Ave., Napa

Sonoma: Friedman Center, 4676 Mayette Ave., Santa Rosa

22 de Abril de 2013/April 22

Solano: County Fairgrounds, McCormack Hall, 900 Fairgrounds Dr., Vallejo

29 de Abril de 2013/April 29

Marin: Marin Center, 10 Avenue of the Flags, San Rafael

Plan Bay Area Environmental Impact Report (EIR) Hearing/ Audiencia sobre el Reporte del Impacto Ambiental (EIR) de Plan Bay Area

16 de Abril de 2013/April 16
10 a.m. – 12 p.m.

Hotel Embassy Suites, Novato/ Larkspur Room, 101 McInnis Parkway, San Rafael

Participe por Internet. Join the conversation online.

http://onebayarea.org/misc/open-town-hall.html

Para más información/For more information:

OneBayArea.org

對Plan Bay Area草案發表評論

參與您縣內的開放日

灣區政府協會(ABAG) 和大都會交通運輸委員會(MTC) 發布了**Plan Bay Area草案**和環境影響報告(EIR)草案，面向公眾審閱和評論。請參與開放日來提供您對規劃草案的評論。

Plan Bay Area展望至2040年，並且繪制了灣區首個可持續社區戰略進程，容納我們區域九個縣內的所需住房增長，同時減少汽車和輕型卡車的溫室氣體排放量

更多信息請瀏覽**OneBayArea.org**

Plan BayArea

開放日時間:
6 p.m. 至 7:30 p.m.

公眾聽證會時間:
7 p.m. 至 9 p.m

2013年4月8日，星期一

Napa County:
Elks Lodge, 2840 Soscol Ave., Napa

Sonoma County:
Friedman Center, 4676 Mayette Ave., Santa Rosa

2013年4月11日，星期四

San Francisco County:
Whitcomb Hotel, 1231 Market St., San Francisco

Plan Bay Area環境影響報告 (EIR) 聽證會

2013年4月16日，星期二
10 a.m. 至 12 p.m
Embassy Suites Hotel,
Novato/Larkspur Room
101 McInnis Parkway
San Rafael

2013年4月16日，星期二
7 p.m. 至 9 p.m
Joseph P. Bort MetroCenter
Auditorium
101 8th Street
Oakland

2013年4月16日，星期三
1 p.m. 至 3 p.m
Dr. Martin Luther King, Jr.
Library, Rooms 225/229
150 E. San Fernando St.
San Jose

如果您需要翻譯服務，請聯系MTC，撥打電話510.817.5757或510.817.5769 TDD/TTY。為提供合理的安排，我們需要至少提前三個工作日的通知。

請在Plan Bay Area市政廳參與在線對話。

http://onebayarea.org/misc/open-town-hall.html

對Plan Bay Area草案發表評論

參與您縣內的開放日

灣區政府協會(ABAG) 和大都會交通運輸委員會(MTC) 發布了**Plan Bay Area草案**和環境影響報告(EIR)草案，面向公眾審閱和評論。請參與開放日來提供您對規劃草案的評論。

Plan Bay Area展望至2040年，並且繪制了灣區首個可持續社區戰略進程，容納我們區域九個縣內的所需住房增長，同時減少汽車和輕型卡車的溫室氣體排放量

更多信息請瀏覽**OneBayArea.org**

請在Plan Bay Area市政廳參與在線對話。

Plan BayArea

開放日時間:
6 p.m. 至 7:30 p.m.

公眾聽證會時間:
7 p.m. 至 9 p.m

2013年4月22日，星期一

Solano County:
County Fairgrounds
McCormack Hall
900 Fairgrounds Drive
Vallejo

Contra Costa County:
Marriott Hotel
2355 North Main Street
Walnut Creek

Plan Bay Area環境影響報告 (EIR) 聽證會

2013年4月16日，星期二
10 a.m. 至 12 p.m
Embassy Suites Hotel,
Novato/Larkspur Room
101 McInnis Parkway
San Rafael

2013年4月16日，星期二
7 p.m. 至 9 p.m
Joseph P. Bort MetroCenter
Auditorium
101 8th Street
Oakland

2013年4月17日，星期三
1 p.m. 至 3 p.m
Dr. Martin Luther King, Jr.
Library, Rooms 225/229
150 E. San Fernando St.
San Jose

如果您需要翻譯服務，請聯系MTC，撥打電話510.817.5757或510.817.5769 TDD/TTY。為提供合理的安排，我們需要至少提前三個工作日的通知。

http://onebayarea.org/misc/open-town-hall.html

對Plan Bay Area草案發表評論

參與您縣內的開放日

灣區政府協會(ABAG) 和大都會交通運輸委員會(MTC) 發布了**Plan Bay Area草案**和環境影響報告(EIR)草案，面向公眾審閱和評論。請參與開放日來提供您對規劃草案的評論。

Plan Bay Area展望至2040年，並且繪制了灣區首個可持續社區戰略進程，容納我們區域九個縣內的所需住房增長，同時減少汽車和輕型卡車的溫室氣體排放量

更多信息請瀏覽**OneBayArea.org**

Plan BayArea

開放日時間:
6 p.m. 至 7:30 p.m.

公眾聽證會時間:
7 p.m. 至 9 p.m

2013年4月29日，星期一

Marin County
Marin Center
10 Avenue of the Flags
San Rafael

San Mateo County
Crowne Plaza Hotel
1221 Chess Drive
Foster City

2013年5月1日，星期三

Alameda County
Mirage Ballroom
4100 Peralta Blvd.
Fremont

Santa Clara County
Hilton Hotel
300 Almaden Blvd.
San José

如果您需要翻譯服務，請聯系MTC，撥打電話510.817.5757或510.817.5769 TDD/TTY。為提供合理的安排，我們需要至少提前三個工作日的通知。

請在Plan Bay Area市政廳參與在線對話。http://onebayarea.org/misc/open-town-hall.html

Plan BayArea

Denos su Comentario Sobre el Borrador de Plan Bay Area

Asista a una de las Reuniones en su Condado

La Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) y la Comisión Metropolitana del Transporte (MTC) han publicado el ***Borrador de Plan Bay Area*** y el *Reporte del Impacto Ambiental* (EIR) para la revisión del público. Asista a una de las **reuniones** y denos su comentario.

Plan Bay Area mira hacia el año 2040 y traza un camino para la primera Estrategia para Comunidades Sustentables del Área de la Bahía, proporcionando la vivienda necesaria dentro de nuestros nueve condados y a la vez reduciendo las emisiones de contaminación de autos y camionetas.

Horario de Reunión: 6 p.m. a 7:30 p.m. Horario de Audiencia: 7 p.m. a 9 p.m.

Lunes, 8 de abril de 2013

Condado de Napa
Elks Lodge
2840 Soscol Ave., Napa

Condado de Sonoma
Friedman Center
4676 Mayette Ave., Santa Rosa

Jueves, 11 de abril de 2013

San Francisco
Hotel Whitcomb
1231 Market St., San Francisco

Lunes, 22 de abril de 2013

Condado de Solano
Terrenos de la Feria
McCormack Hall
900 Fairgrounds Dr., Vallejo

Condado de Contra Costa
Hotel Marriott
2355 North Main St.,
Walnut Creek

Lunes, 29 de abril de 2013

Condado de Marin
Marín Center
10 Avenue of the Flags
San Rafael

Condado de San Mateo
Hotel Crowne Plaza
1221 Chess Drive, Foster City

Miércoles, 1 de Mayo de 2013

Condado de Alameda
Mirage Ballroom
4100 Peralta Blvd., Fremont

Condado de Santa Clara
Hilton Hotel
300 Almaden Blvd., San Jose

Si necesita servicio de traducción, llámenos al 510.817.5757 o al 510.817.5769 para TDD/TTY. Solicitamos aviso con tres días de anticipación para proporcionarle la asistencia adecuada.

Participe por Internet en **Plan Bay Area Town Hall**.
http://onebayarea.org/misc/open-town-hall.html

Audiencias sobre el Reporte del Impacto Ambiental (EIR) de Plan Bay Area

Martes, 16 de abril de 2013

10 a.m. a 12 p.m.

Hotel Embassy Suites
Novato/Larkspur Room
101 McInnis Parkway, San Rafael

Martes, 16 de abril de 2013

7 p.m. a 9 p.m.

Joseph P. Bort MetroCenter
Auditorio
101 8th Street, Oakland

Miércoles, 17 de abril de 2013

1 p.m. a 3 p.m.

Biblioteca Dr. Martin Luther King Jr., Salones 225/229
150 E. San Fernando St.
San José

Plan BayArea

Para más información, visite **OneBayArea.org**

BayArea Plan

Denos su Comentario Sobre el Borrador de Plan Bay Area

Asista a una de las Reuniones en su Condado

La Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) y la Comisión Metropolitana del Transporte (MTC) han publicado el ***Borrador de Plan Bay Area*** y el *Reporte del Impacto Ambiental* (EIR) para la revisión del público. Asista a una de las **reuniones** y denos su comentario.

Plan Bay Area mira hacia el año 2040 y traza un camino para la primera Estrategia para Comunidades Sustentables del Área de la Bahía, proporcionando la vivienda necesaria dentro de nuestros nueve condados y a la vez reduciendo las emisiones de contaminación de autos y camionetas.

Horario de Reunión: 6 p.m. a 7:30 p.m. Horario de Audiencia: 7 p.m. a 9 p.m.

Lunes, 8 de abril de 2013

Condado de Napa
Elks Lodge
2840 Soscol Ave., Napa

Condado de Sonoma
Friedman Center
4676 Mayette Ave., Santa Rosa

Jueves, 11 de abril de 2013

San Francisco
Hotel Whitcomb
1231 Market St., San Francisco

Lunes, 22 de abril de 2013

Condado de Solano
Terrenos de la Feria
McCormack Hall
900 Fairgrounds Dr., Vallejo

Condado de Contra Costa
Hotel Marriott
2355 North Main St.,
Walnut Creek

Lunes, 29 de abril de 2013

Condado de Marin
Marín Center
10 Avenue of the Flags
San Rafael

Condado de San Mateo
Hotel Crowne Plaza
1221 Chess Drive, Foster City

Miércoles, 1 de Mayo de 2013

Condado de Alameda
Mirage Ballroom
4100 Peralta Blvd., Fremont

Condado de Santa Clara
Hilton Hotel
300 Almaden Blvd., San Jose

Si necesita servicio de traducción, llámenos al 510.817.5757 o al 510.817.5769 para TDD/TTY. Solicitamos aviso con tres días de anticipación para proporcionarle la asistencia adecuada.

Participe por Internet en **Plan Bay Area Town Hall**.
http://onebayarea.org/misc/open-town-hall.html

Audiencias sobre el Reporte del Impacto Ambiental (EIR) de Plan Bay Area

Martes, 16 de abril de 2013

10 a.m. a 12 p.m.

Hotel Embassy Suites
Novato/Larkspur Room
101 McInnis Parkway, San Rafael

Martes, 16 de abril de 2013

7 p.m. a 9 p.m.

Joseph P. Bort MetroCenter
Auditorio
101 8th Street, Oakland

Miércoles, 17 de abril de 2013

1 p.m. a 3 p.m.

Biblioteca Dr. Martin Luther King Jr., Salones 225/229
150 E. San Fernando St.
San José

BayArea Plan

Para más información, visite **OneBayArea.org**

Step 4: Please tell us about your overall priorities for your community and the Bay Area.

What is the one thing in your neighborhood or community that you would most like to change?
What one thing in the Bay Area would you most like to change?

What is the one thing in your neighborhood or community that you would most like to keep?
What one thing in the Bay Area would you most like to keep?

Optional

Please indicate your race/ethnicity (mark all that apply):

- ☐ White
- ☐ Hispanic/Latino
- ☐ Asian Indian
- ☐ American Indian/Alaskan Native
- ☐ Black/African American
- ☐ Japanese
- ☐ Filipino
- ☐ Chinese
- ☐ Vietnamese
- ☐ Other Asian/Pacific Islander
- ☐ Other Race

Please indicate your age:

- ☐ Under 25
- ☐ 25-44
- ☐ 45-64
- ☐ Better than 65

What county do you live in? _____

Want to receive updates from us? Please provide your contact information here:

Name _____
Address _____
City/State/Zip _____
email _____
Telephone _____

The Challenge: How Would You Plan for Growth in the Bay Area?

BayArea Plan

Step 1: How should the Bay Area grow?

The Bay Area is expected to grow by 30 percent over the next 25 years. Where should new development occur to support the population growth – in already urbanized areas or on undeveloped, "greenfield" land at the region's edges?

Which land-use pattern would you most support? Three growth patterns shown below are increasingly denser levels of development in urbanized areas.

☐ **Current Plans**
I want ***more*** housing and jobs in already urbanized areas near public transit, with ***some*** growth on undeveloped lands at the edges of the region and beyond, as being planned now by cities and regional agencies.

☐ **More Urban**
I want ***a lot more*** of the growth directed in already urbanized areas and ***a lot less*** growth on undeveloped lands at the edges of the region and beyond.

☐ **Most Urban**
I want ***most*** of the growth within already urbanized areas, with ***very little to no*** growth on undeveloped land at the edges of the region and beyond.

METROPOLITAN TRANSPORTATION COMMISSION

Association of Bay Area Governments

Continued

Step 2: What are your top transportation investment strategies?

Shown below are six categories of potential transportation investments, each with two or more options under each category. **Check six (6) boxes** from any of the categories to show your top transportation investment priorities. Depending on your preference, you may check all or no boxes under any category, but no more than six in all.

Improve Current Transit Service

- ☐ More frequent service on transit routes with high ridership
- ☐ More frequent service on existing routes
- ☐ More transit service to connect housing and jobs

Make Better Use of the Current Transportation Network

- ☐ Increase funding to maintain freeways (for example, resurface roadways, fill potholes)
- ☐ Increase funding to maintain local streets and roads
- ☐ Increase funding to repair or purchase new buses, train cars, tracks, etc.
- ☐ Make freeways more efficient through ramp meters and other technologies
- ☐ Increase funding for most effective transit services

Expand Roadways

- ☐ Widen freeways paid for with existing sources of funds
- ☐ Widen freeways by charging new tolls on motorists who drive alone
- ☐ Widen major local roadways

New Transit Service to New Destinations

- ☐ Expand commuter rail services such as BART, Caltrain, and Capitol Corridor
- ☐ Expand ferry service
- ☐ Expand express bus and local bus services

Improve Current Bicycle and Pedestrian Routes

- ☐ Add more bike paths/bike lanes
- ☐ New or widened sidewalks
- ☐ Improve safety of streets and intersections
- ☐ Improve bicycle and pedestrian safety around neighborhood schools

Offer Financial Incentives

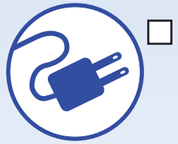
- ☐ Invest more transportation funds to support cities that build new housing near transit that is affordable for Bay Area residents with limited income
- ☐ Offer financial incentives to cities that take on more growth and more multi-unit housing (such as apartments, condos, lofts, and townhouses) near transit
- ☐ Offer financial incentives to cities that preserve agricultural lands and open space

Step 3: Which initiatives would you most support?

Choose your top three (3) transportation policy strategies that you most support to help our region reduce emissions from cars and trucks and improve the environment.

- ☐ **New Requirements for Employers:** For example, allowing employees to work from home at least one day per week; or allowing employees to pay for commuting costs (for example, transit tickets) with pre-tax dollars.

- ☐ **Changing your driving habits to conserve fuel and reduce harmful emissions:** For example, reduce maximum speeds to 55 miles per hour on Bay Area freeways; or educate drivers on how to drive to conserve fuel and reduce emissions (drive at even speeds, remove heavy objects from car's trunk).



- ☐ **Electric Vehicles:** For example, subsidize the purchase/lease of electric vehicles and hybrids in the Bay Area; or increase availability of electric vehicle chargers.

- ☐ **Pricing Parking:** For example, charge for parking at work sites to discourage commuters from driving; or charge higher parking rates during busy periods to free up more spaces and reduce the number of cars circling the block.

- ☐ **Other Pricing Strategies:** For example, charge tolls on new express lanes; or charge a new fee based on the number of miles you drive each year.

- ☐ **Economic Strategies:** For example, implement economic development strategies to protect existing jobs; or preserve warehouse and industrial sites and create new jobs.

Continued

4° Paso: Por favor díganos sobre sus prioridades en general para su comunidad y el Área de la Bahía.

¿Qué es lo que más le gustaría cambiar de su vecindario o comunidad?
¿Qué es lo que más le gustaría cambiar del Área de la Bahía?

¿Qué es lo que más le gustaría mantener de su vecindario o comunidad?
¿Qué es lo que más le gustaría mantener del Área de la Bahía?

Opcional

Por favor indique su raza/origen étnico (marque todo lo que aplique a usted):

- ☐ Blanco(a)
- ☐ Hispano(a)/Latino(a)
- ☐ Indio(a) de Asia
- ☐ Indio(a) de América/Nativo(a) de Alaska
- ☐ Negro(a)/Afro-Americano(a)
- ☐ Japonés(a)
- ☐ Filipino(a)
- ☐ Chino(a)
- ☐ Vietnamita
- ☐ Asiático(a) otros/Islas del Pacifico
- ☐ Otra raza

Por favor indique su edad:

- ☐ menor de 25 años
- ☐ 25 a 44 años
- ☐ 45 a 64 años
- ☐ mayor de 65 años

¿En que condado vive? _____

¿Quiere que le enviemos informes?
Por favor díganos a donde enviarle información:

Nombre _____
Domicilio _____
Ciudad/Estado/Código Postal _____
Correo electrónico _____
Numero de teléfono _____

El Desafío: ¿Cómo Planearía el Crecimiento en el Área de la Bahía?

BayArea Plan

1er Paso: ¿Cómo debe crecer el Área de la Bahía?

Se espera que el Área de la Bahía crezca un 30 por ciento durante los próximos 25 años. ¿Dónde debe ocurrir el desarrollo para soportar el crecimiento de la población – en lugares ya urbanizados o en lugares subdesarrollados o "terrenos verdes" ("greenfield") en las afueras de la región? ¿Qué patrones de uso del suelo más apoyaría? Tres de los patrones de crecimiento mostrados abajo tienen niveles de desarrollo más denso en áreas urbanas.

☐ **Planes Actuales**
Quiero ***más*** viviendas y trabajos dentro de las áreas ya urbanizadas cerca al transporte público, con ***algo*** de crecimiento a la orilla y más allá de la región, así como están planeando ahora las ciudades y las agencias regionales.

☐ **Más Urbano**
Quiero que ***mucho más*** crecimiento sea dirigido a las áreas ya urbanizadas y ***mucho menos*** desarrollo en lugares subdesarrollados a la orilla y más allá de la región.

☐ **Máxima Urbanización**
Quiero ***la mayor parte*** del crecimiento dentro de las áreas ya urbanizadas, con ***muy poco o nada*** de crecimiento en áreas subdesarrolladas a la orilla y más allá de la región.

METROPOLITAN TRANSPORTATION COMMISSION

Association of Bay Area Governments

Continua

2º Paso: ¿Cuáles serían las estrategias más importantes para usted en cuanto a la inversión en transporte?

Abajo se encuentran seis categorías de posibles inversiones en transporte, cada una seguida por dos o más opciones en cada categoría. **Marque seis (6) cuadros** de cualquier categoría de acuerdo a sus prioridades de inversión en el transporte. Dependiendo en su preferencia, puede marcar todos los cuadros bajo cualquier categoría, pero no marque más de seis en total.

Mejorar el Servicio del Transporte Público Actual

- ☐ Servicio más frecuente en rutas de transito de alto uso
- ☐ Servicio más frecuente en rutas existentes
- ☐ Más servicio de transporte público que conecte las viviendas a los trabajos

Darle Mejor Uso a la Red de Transporte Actual

- ☐ Aumentar fondos para darle mantenimiento a las carreteras (por ejemplo, repavimentar los caminos, arreglar los baches)
- ☐ Aumentar fondos para darle mantenimiento a las calles y caminos locales
- ☐ Aumentar fondos para reparar o comprar autobuses nuevos, vagones, vías, etc.
- ☐ Hacer las carreteras más eficientes usando semáforos de control del flujo de trafico a las entradas y otras tecnologías
- ☐ Aumentar fondos para maximizar la eficiencia del transporte público

Ampliar Caminos

- ☐ Ensanchar carreteras usando fuentes actuales de fondos
- ☐ Ensanchar carreteras con fondos recaudados de peajes que se le cobren a los conductores que viajan solos
- ☐ Ensanchar los caminos locales más importantes

Nuevos Servicios de Transporte Público a Nuevas Destinaciones

- ☐ Ampliar los servicios del transporte público ferroviario como el BART, Caltrain, y Capitol Corridor
- ☐ Ampliar el servicio de transbordador/ferry
- ☐ Ampliar los servicios de autobuses express y de rutas locales

Mejorar Rutas Actuales para Ciclistas y Peatones

- ☐ Añadir más carriles y caminos para bicicletas
- ☐ Hacer nuevas o ensanchar banquetas
- ☐ Mejorar la seguridad de calles y cruces
- ☐ Mejorar la seguridad de ciclistas y peatones alrededor de las escuelas

Ofrecer Incentivos Económicos

- ☐ Invertir más fondos de transporte para apoyar a ciudades que construyan viviendas cerca al transporte público que sean asequibles para los residentes con ingresos limitados del Área de la Bahía
- ☐ Ofrecer incentivos económicos a las ciudades dispuestas a aceptar más crecimiento y más viviendas de unidades múltiples (tal como departamentos, condominios, lofts, y casas adosadas) cerca al transporte público
- ☐ Ofrecer incentivos económicos a las ciudades que conserven tierras agrícolas y descampados

3er Paso: ¿Qué iniciativas más apoyaría?

Elija las tres (3) estrategias de política del transporte **más importantes** para usted y que más apoyaría para ayudar a nuestra región a disminuir las emisiones de contaminación de los automóviles y camionetas y mejorar el ambiente.

☐ **Nuevos Requisitos para Empleadores:** Por ejemplo, permitir a los empleados que trabajen desde su casa por lo menos un día a la semana; o permitir que los empleados paguen sus costos de ida y vuelta al trabajo (por ejemplo, boletos del transporte público) usando dólares libres de impuestos.

☐ **Cambiar sus hábitos de conducir para ahorrar combustible y reducir las emisiones de contaminación:** Por ejemplo, reducir el límite de velocidad en las carreteras del Área de la Bahía a 55 millas por hora; o enseñar a los conductores tácticas de conducir que ayudan a ahorrar combustible y reducir las emisiones (no manejar agresivamente – evitar acelerones y frenazos, sacar cosas pesadas de la cajuela del auto).

☐ **Automóviles Eléctricos:** Por ejemplo, dar subsidios para comprar/arrendar automóviles eléctricos e híbridos en el Área de la Bahía; o aumentar la disponibilidad de cargadores para automóviles eléctricos.

☐ **Tarifas por Estacionarse:** Por ejemplo, cobrar el estacionamiento en sitios de empleo para desanimar a los conductores de manejar al trabajo; o cobrar tarifas más altas de estacionamiento durante horas de alto uso para desalojar más espacios y reducir el número de automóviles dando vueltas a la manzana.

☐ **Otras Estrategias de Tarifas:** Por ejemplo, cobrar peajes en nuevos carriles express; o cobrar una tarifa basada en la cantidad de millas que conduce su automóvil cada año.

☐ **Estrategias Económicas:** Por ejemplo, implementar estrategias de desarrollo económico para así proteger los empleos actuales; o conservar bodegas y sitios industriales y crear nuevos trabajos.

Continua

Hakbang 4: Mangyari lamang na sabihin sa amin ang tungkol sa inyong pangkalahatang mga prayoridad para sa inyong komunidad at sa Bay Area.

Ano ang isang bagay sa inyong komunidad o sambayanan na pinakahihigit ninyong nais na baguhin?
Ano ang isang bagay sa Bay Area na pinakahihigit ninyong nais na baguhin?

Ano ang isang bagay na nasa inyong komunidad o sambayanan na pinakahihigit ninyong nais panatilihin?
Ano ang isang bagay sa Bay Area na pinakahihigit ninyong nais na panatilihin?

Opsiyonal

Mangyari lamang na ilagay ang inyong lahi/etnisidad (markahan ang lahat ng naaangkop):

- ☐ Puti
- ☐ Hispanic/Latino
- ☐ Asian Indian
- ☐ American Indian/Alaskan Native
- ☐ Black/African American
- ☐ Japanese
- ☐ Filipino
- ☐ Chinese
- ☐ Vietnamese
- ☐ Iba pang Asian/Pacific Islander
- ☐ Iba pang Lahi

Mangyari lamang na ilagay ang inyong edad:

- ☐ mababa sa 25
- ☐ 25 hanggang 44
- ☐ 45 hanggang 64
- ☐ 65 pataas

Saang county kayo nakatira? _____

Nais ba ninyong tumanggap ng napapanahong impormasyon mula sa amin? Mangyari lamang na ilagay ang inyong kontak na impormasyon dito:

Pangalan _____
Tirahan _____
Lungsod/Estado/Zip _____
email _____
Telepono _____

Ang Hamon: Paano Ninyo Gagawin ang Plano para sa Pag-unlad ng Bay Area?

BayArea Plan

Unang Hakbang: Paano nararapat umunlad ang Bay Area?

Ang Bay Area ay inaasahan na umunlad ng 30 porsiyento sa loob ng susunod na 25 taon. Saan ba dapat maganap ang bagong pagpapaunlad upang masuportahan ang pagdami ng populasyon – sa mga lugar na maunlad na o sa hindi pa debelop, sa "greenfield" (luntiang bukirin) na lupain sa mga gilid ng rehiyon?

Aling uri ng paggamit sa lupain (land-use pattern) ang inyong higit na susuportahan? Ang tatlong uri ng kaunlaran (growth pattern) na ipinapakita sa ibaba ay ang tumataas na mas makapal na mga antas ng kaunlaran sa mga lugar ng mauunlad na lungsod.

☐ **Kasalukuyang mga Plano**
Gusto ko ng ***mas maraming*** pabahay at trabaho sa mga lugar na maunlad ng lungsod na malapit sa pampublikong sasakyan, na ***may ilang*** pag-unlad sa hindi pa debelop na mga lupain sa mga gilid ng rehiyon at sa dako pa roon, na pinaplano na sa ngayon ng mga lungsod at mga ahensiyang panrehiyon.

☐ **Mas Maunlad nang Lungsod**
Gusto ko ng ***lalong mas maraming*** pag-unlad na inuukol na sa mauunlad ng mga lugar at ***lalong mas kaunting*** kaunlaran sa hindi pa debelop na mga lupain sa mga gilid ng rehiyon at sa dako pa roon.

☐ **Karamihan na Pag-unlad ng Lungsod**
Gusto ko na ***karamihan*** sa pag-unlad ay sa loob ng mauunlad ng mga lugar, at ***mas kakaunti hanggang sa walang*** pag-unlad sa hindi pa debelop na mga lupain sa mga gilid ng rehiyon at sa dako pa roon.

METROPOLITAN TRANSPORTATION COMMISSION

Association of Bay Area Governments

Ipagpatuloy

Hakbang 2: Ano ang inyong nauunang mga estratehiya sa pamumuhunan sa transportasyon?

Ipinapakita sa ibaba ang anim na kategorya ng mga potensiyal na pamumuhunan sa transportasyon, na bawat isa ay may dalawa o higit pang opsiyon sa ilalim ng bawat kategorya. **Lagyan ng tsek ang anim (6) na kahon** mula sa anumang mga kategorya upang ipakita ang inyong nauunang mga prayoridad sa pamumuhunan ng transportasyon. Depende sa inyong higit na nagugustuhan, maaari ninyong tseken ang lahat o wala sa mga kahon sa ilalim ng anumang kategorya, ngunit hindi hihigit sa anim sa kabuuan.

Pagbutihin ang Kasalukuyang Serbisyo ng Pampublikong Sasakyan

- ☐ Mas maraming madalas na serbisyo sa mga ruta ng pampublikong sasakyan na may mataas na bilang ng sumasakay
- ☐ Mas maraming madalas na serbisyo sa kasalukuyang mga ruta
- ☐ Mas maraming serbisyo ng pampublikong sasakyan para pag-ugnayin ang mga lugar ng pabahay at trabaho

Gawin ang Mas Mabuting Paggamit sa Kasalukuyang Network ng Transportasyon

- ☐ Dagdagan ang pondo upang mantinihin ang mga freeway (halimbawa, paibabawang muli ang mga kalsada, takpan ang mga lubak)
- ☐ Taasan ang pondo upang mantinihin ang mga lokal na kalsada at lansangan
- ☐ Taasan ang pondo sa pagkumpuni o pagbili ng bagong mga bus, tren, riles, atbp.
- ☐ Gawing mas episyente ang mga freeway sa pamamagitan ng mga ramp meter at iba pang mga teknolohiya
- ☐ Dagdagan ang pondo para sa pinaka-epektibong mga serbisyo ng pampublikong sasakyan

Palawakin ang mga Lansangan

- ☐ Palawakin ang mga freeway gamit ang mga kasalukuyang pinagmumulan ng pondo
- ☐ Palawakin ang mga freeway sa pamamagitan ng paniningil ng bagong mga toll ng mga motorista na mag-isang nagmamaneho
- ☐ Palawakin ang mga pangunahing lokal na mga kalsada

Bagong Serbisyo ng Pampublikong Sasakyan sa Bagong mga Destinasyon

- ☐ Paramihin ang mga serbisyo ng commuter rail gaya ng BART, Caltrain, at Capitol Corridor
- ☐ Paramihin ang serbisyo ng ferry
- ☐ Paramihin ang mga serbisyo ng ekspres bus at lokal na bus

Pagbutihin ang mga Kasalukuyang Ruta ng Bisekleta at Taong Naglalakad

- ☐ Dagdagan pa ng mas maraming mga daanan para sa bisekleta
- ☐ Bago o pinalawak na mga bangketa
- ☐ Pagbutihin ang kaligtasan sa mga kalsada at kanto o sangang-daan
- ☐ Pagbutihin ang kaligtasan ng bisekleta at mga taong naglalakad sa paligid ng mga paaralan sa komunidad

Maghandog ng mga Insentibong Pinansiyal

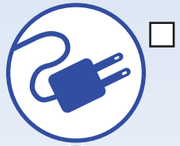
- ☐ Higit na mamuhunan sa pondo ng transportasyon upang tulungan ang mga lungsod na nagtatayo ng bagong pabahay na malapit sa pampublikong sasakyan na makakaya ng mga residenteng may limitadong kita sa Bay Area
- ☐ Maghandog ng mga insentibong pinansiyal sa mga lungsod na tumatanggap ng mas higit na kaunlaran at nagtatayo ng pabahay na may maraming yunit (gaya ng mga apartment, condo, loft, at townhouse) na malapit sa pampublikong sasakyan
- ☐ Maghandog ng mga insentibong pinansiyal sa mga lungsod na nangangalaga sa mga lupaing agrikultura at bukas na mga espasyo

Hakbang 3: Anong mga pagkukusa ang inyong pinakahihigit na itataguyod?

Piliin ang nauunang tatlong (3) estratehiya sa polisiya ng transportasyon na inyong pinakahihigit na susuportahan upang tulungan ang ating rehiyon na bawasan ang mga emisyon o pagbuga ng usok mula sa mga kotse at trak at pabutihin ang kapaligiran.

- ☐ **Bagong mga Pangangailangan para sa Employer:** Halimbawa, payagan ang mga empleyado na magtrabaho sa bahay nila kahit isang araw kada linggo; o payagan ang mga empleyado na magbayad para sa mga halaga ng pagbibiyahe (halimbawa, mga transit tiket) na may pre-tax dollar.

- ☐ **Pagbabago ng inyong pag-uugali sa pagmamaneho upang magtipid sa gasolina at bawasan ang mga nakaka-pinsalang emisyon o pagbuga ng usok:** Halimbawa, bawasan ang sukdulang bilis ng pagtakbo ng sasakyan sa 55 milya kada oras sa mga freeway ng Bay Area; o turuan ang mga drayber kung paano magmaneho para makapagtipid sa gasolina at bawasan ang emisyon o pagbuga ng usok (magmaneho ng pantay na bilis, alisin ang mabibigat na mga bagay sa trunk ng kotse).



- ☐ **Electric na mga Sasakyan:** Halimbawa, tumulong ang pamahalaan sa pagbili/pag-upa ng mga electric na sasakyan at hybrid sa Bay Area; o dagdagan ang mga electric vehicle charger.

- ☐ **Halaga ng Bayad sa Paradahan ng Sasakyan:** Halimbawa, sumingil para sa paradahan ng sasakyan sa mga lugar ng trabaho upang himukin ang mga bumibiyahe na huwag magdala ng sasakyan; o sumingil ng mas mataas na bayad sa pagparada ng sasakyan sa oras na maraming tao upang malibre ang mas maraming espasyo at mabawasan ang bilang ng mga kotseng umiikot sa bloke.

- ☐ **Iba pang mga Estratehiya ng Paglalagay ng Presyo:** Halimbawa, sumingil ng mga bayad sa mga bagong ekspres na daanan; o sumingil ng bagong bayarin ayon sa bilang ng mga milyang inyong minamaneho bawat taon.

- ☐ **Mga Estratehiyang Pang-ekonomiya:** Halimbawa, ipatupad ang mga estratehiya sa pag-unlad ng ekonomiya upang ipagtanggol ang kasalukuyang mga trabaho; o pangalagaan ang mga lugar para sa bodega at industriya at lumikha ng mga bagong trabaho.

Ipagpatuloy

Bước 4: Xin vui lòng cho chúng tôi biết về toàn bộ những ưu tiên của bạn đối với cộng đồng và Vùng Vịnh.

Về một điều gì mà bạn rất muốn thay đổi trong khu xóm hoặc cộng đồng?
Về một điều gì mà bạn rất muốn thay đổi trong Vùng Vịnh?

Về một điều gì mà bạn rất muốn giữ lại trong khu xóm hoặc cộng đồng?
Về một điều gì mà bạn rất muốn giữ lại trong Vùng Vịnh?

Không bắt buộc

Xin vui lòng cho biết về chủng tộc/sắc tộc của bạn (đánh dấu tất cả những gì áp dụng):

- ☐ Da Trắng
- ☐ Tây ban Nha/La tinh
- ☐ Ấn độ
- ☐ Thổ dân Mỹ/Alaska
- ☐ Mỹ gốc Phi châu
- ☐ Nhật bản
- ☐ Phi luật tân
- ☐ Trung hoa
- ☐ Việt nam
- ☐ Á châu khác/Cư dân Đảo Thái bình dương
- ☐ Chủng tộc khác

Xin vui lòng cho biết tuổi tác của bạn:

- ☐ Dưới 25
- ☐ Từ 25 đến 44
- ☐ Từ 45 đến 64
- ☐ Hơn 65

Bạn sinh sống ở quận hạt nào? _____

Bạn có muốn nhận được những cập nhật của chúng tôi không? Xin vui lòng cung cấp thông tin liên lạc ở đây:

Tên họ _____
Địa chỉ _____
Thành phố/Tiểu bang/Mã Zip _____
Địa chỉ điện thư _____
Điện thoại _____

Mối Thử thách:
Bạn sẽ Quy hoạch Tăng trưởng cho Vùng Vịnh như thế nào?

BayArea Plan

Bước 1: Vùng Vịnh phải tăng trưởng như thế nào?

Dự kiến Vùng Vịnh sẽ tăng trưởng 30 phần trăm trong 25 năm tới đây. Xây dựng mới sẽ phải thực hiện ở đâu để đáp ứng cho dân số gia tăng – tại những vùng đã đô thị hóa hay tại những vùng chưa phát triển, trên đất đai của những "cánh đồng xanh" ở vùng biên?

Bạn ủng hộ mô hình sử dụng đất đai nào nhiều nhất? Ba mô hình phát triển dưới đây cho thấy mức độ gia tăng khác nhau về mật độ trong những vùng đã đô thị hóa.

☐ **Những Quy hoạch Hiện tại**
Tôi muốn có ***thêm*** nhà ở và công việc làm tại những vùng đã đô thị hóa, gần phương tiện vận chuyển công cộng, và ***một số*** tăng trưởng trên đất đai chưa phát triển ngoài biên của vùng và xa hơn nữa, như hiện đang được quy hoạch bởi các cơ quan thành phố và cơ quan vùng.

☐ **Tập trung vào Đô thị Nhiều hơn**
Tôi muốn ***có nhiều*** tăng trưởng ***hơn*** trong những vùng đã đô thị hóa và ***ít*** tăng trưởng ***hơn*** trên đất đai chưa phát triển ngoài biên của vùng và xa hơn nữa.

☐ **Gần như hoàn toàn tập trung vào Đô thị**
Tôi muốn ***phần lớn*** tăng trưởng được thực hiện trong những vùng đã đô thị hóa, với ***rất ít hoặc không có*** tăng trưởng trên đất đai chưa phát triển ngoài biên của vùng và xa hơn nữa.

METROPOLITAN TRANSPORTATION COMMISSION

Association of Bay Area Governments

Tiếp theo

Bước 2: Chiến lược đầu tư hàng đầu của bạn về giao thông?

Dưới đây là sáu hạng mục đầu tư tiềm năng về giao thông, bao gồm hai hoặc nhiều lựa chọn cho mỗi hạng mục. **Xin yêu cầu bạn đánh dấu sáu (6)** ô trong bất cứ hạng mục nào để thể hiện những ưu tiên hàng đầu của bạn về đầu tư cho giao thông. Tùy thuộc vào sở thích, bạn có thể không đánh dấu hoặc đánh dấu tất cả các ô dưới bất cứ hạng mục nào, miễn là tổng cộng không quá sáu ô.

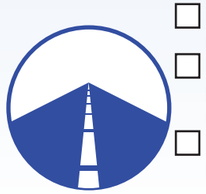
Cải thiện Dịch vụ Vận chuyển Hiện tại

- ☐ Dịch vụ thường xuyên hơn trên các tuyến vận chuyển với số lượng người sử dụng cao
- ☐ Dịch vụ thường xuyên hơn trên các tuyến vận chuyển hiện có
- ☐ Thêm dịch vụ vận chuyển từ nhà ở đến chỗ làm

Sử dụng Hiệu quả Hơn Mạng lưới Vận chuyển Hiện có

- ☐ Gia tăng tài trợ để bảo trì các xa lộ (thí dụ như rải nhựa lại mặt đường, trám các ổ gà)
- ☐ Gia tăng tài trợ để bảo trì đường xá địa phương
- ☐ Gia tăng tài trợ để sửa chữa hoặc mua xe buýt, xe lửa
- ☐ Tăng hiệu quả của các xa lộ bằng những máy đo tại các nhánh ra vào và bằng những công nghệ khác
- ☐ Gia tăng tài trợ cho những dịch vụ vận chuyển có hiệu quả nhất

Mở rộng Lòng đường



- ☐ Mở rộng lòng đường các xa lộ với các nguồn tài trợ hiện có
- ☐ Mở rộng lòng đường các xa lộ bằng phí thu từ những người lái xe một mình
- ☐ Mở rộng lòng đường các lộ chính ở địa phương

Dịch vụ Vận chuyển Mới đến các Điểm Đến Mới

- ☐ Mở rộng Dịch vụ Đường Sắt như BART, Caltrain và Capitol Corridor
- ☐ Mở rộng dịch vụ phà đò
- ☐ Mở rộng dịch vụ xe buýt tốc hành và xe buýt địa phương

Cải thiện Đường đi cho người sử dụng Xe máy và Bộ hành

- ☐ Thêm những lối đi/lằn đường cho xe máy
- ☐ Xây mới hoặc mở rộng lề đường
- ☐ Cải thiện sự an toàn trên các đường và giao lộ
- ☐ Cải thiện sự an toàn cho người đi xe máy và bộ hành gần các trường học trong vùng

Cung ứng những Khích lệ về Tài chánh

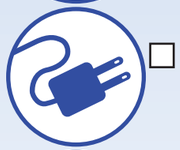
- ☐ Đầu tư thêm vào những quỹ giao thông để hỗ trợ cho những thành phố nào xây dựng nhà ở mới gần phương tiện vận chuyển, có giá cả phù hợp cho những cư dân Vùng Vịnh với lợi tức giới hạn
- ☐ Cung ứng những khích lệ về tài chánh cho những thành phố nào nhận phát triển thêm và xây nhà nhiều đơn vị (như các căn hộ, nhà công quản, nhà nhiều tầng và nhà liền kề) gần phương tiện vận chuyển
- ☐ Cung ứng những khích lệ về tài chánh cho những thành phố nào bảo tồn đất nông nghiệp và không gian trống

Bước 3: Bạn ủng hộ đề xướng nào nhiều nhất?

Xin hãy chọn ba (3) chiến lược về chính sách giao thông mà bạn ủng hộ nhiều nhất để giúp làm giảm khí thải từ xe hơi và xe tải, và để cải thiện môi trường.

- ☐ **Những Đòi hỏi mới cho những Chủ thuê:** Thí dụ như cho phép nhân viên làm việc tại nhà ít nhất một ngày trong một tuần; hoặc cho phép nhân viên trả phí đi lại hằng ngày bằng tiền lương chưa chịu thuế (thí dụ như vé vận chuyện).

- ☐ **Thay đổi tập quán lái xe để tiết kiệm nhiên liệu và làm giảm lượng khí thải độc hại:** Thí dụ như giảm tốc độ tối đa xuống 55 dặm một giờ trên những xa lộ trong Vùng Vịnh; hoặc giáo dục người lái về cách tiết kiệm nhiên liệu và làm giảm lượng khí thải (giữ đều tốc độ, lấy đi những vật nặng trong cốp xe).



- ☐ **Xe chạy bằng Điện:** Thí dụ như trợ cấp việc mua/thuê xe chạy bằng điện hoặc hỗn hợp xăng điện tại Vùng Vịnh; hoặc gia tăng những trạm nạp điện cho xe.

- ☐ **Thu phí đậu xe:** Thí dụ như thu phí đậu xe tại nơi làm việc để làm nản lòng người lái; hoặc thu phí đậu xe đắt hơn vào những giờ cao điểm để giải tỏa thêm chỗ đậu và làm giảm số lượng xe chạy quanh phố.

- ☐ **Những Chiến lược Thu phí khác:** Thí dụ như thu phí trên những lằn đường tốc hành; hoặc thu một loại phí mới căn cứ trên số dặm lái hàng năm.

- ☐ **Những Chiến lược Kinh tế:** Thí dụ như triển khai những chiến lược phát triển kinh tế để bảo vệ những công việc làm sẵn có; hoặc bảo tồn những nhà kho và địa điểm kỹ nghệ, và tạo thêm công việc làm mới.

Tiếp theo

步驟 4：請告訴我們您認爲自己的社區和灣區的總體重點是什麼。

在您所在的社區您最希望改變的一件事是什麼？在灣區您最希望改變的一件事是什麼？

在您所在的社區您最希望保持的一件事是什麼？在灣區您最希望保持的一件事是什麼？

選擇回答問題

請說明您的種族/民族（請標選所有適用的項目）：

- ☐ 白人
- ☐ 西裔/拉丁裔
- ☐ 印度裔
- ☐ 美洲印第安人/阿拉斯加本土人
- ☐ 黑人/非裔美國人
- ☐ 日本人
- ☐ 菲律賓人
- ☐ 中國人
- ☐ 越南人
- ☐ 其他亞裔/太平洋群島人
- ☐ 其他種族

請說明您的年齡：

- ☐ 25歲以下
- ☐ 25 - 44歲
- ☐ 45 - 64歲
- ☐ 65歲及以上

您住在哪個縣？ _____

您希望收到我們的最新資訊嗎？請在此提供您的聯絡資訊：

姓名 _____

地址 _____

城市/州/郵遞區號 _____

電子郵件 _____

電話 _____

挑戰：
您如何爲灣區的增長進行規劃？

BayArea Plan

步驟 1：灣區應當如何增長？

預計在今後二十五年內灣區將增長30%。新的發展區域應當在哪些地點，以便支援人口的增長 — 是在已經都市化的地區還是在位於本地區邊緣地帶未開發的「綠地」上？

您最支持哪一種土地使用模式？以下三個發展模式顯示都市化地區發展日益密集的水準。

☐ **當前的計劃**
我希望在鄰近公共交通的已經都市化地區有**更多的**住宅和工作，並按照目前市區和地區機構的規劃，在本地區的邊緣地帶和更遠地區的未開發土地上有一**些**發展。

☐ **更多的都市發展**
我希望在已經都市化的地區有**多得多的**發展，在本地區邊緣地帶和更遠地區的未開發土地上有**少得多的**發展。

☐ **大多數發展在都市地區**
我希望**大多數**發展在已經都市化的地區，在本地區邊緣地帶和更遠地區的未開發土地上有**很少或沒有**發展。

METROPOLITAN TRANSPORTATION COMMISSION

Association of Bay Area Governments

（續）

步驟 2: 您的最重要的交通投資策略是什麼?

以下是六個可能的交通投資類別，每一個類別下方有兩個或更多的選項。**請從任何類別中勾選六個（6）**方框，顯示您的最重要的交通投資重點。取決於您的優先選擇，您可以勾選任何一個類別下方的所有方框或不選擇任何方框，但勾選的方框總數不得超過六個。

改善當前的公共交通服務

- ☐ 在有很多乘客的公交路線上增加服務頻率
- ☐ 在現有公交路線上增加服務頻率
- ☐ 更多連接住宅與工作的公共交通服務

更好地利用當前的交通網路

- ☐ 增加維護高速公路的資金（例如，重新鋪設路面、填補路面上的凹坑）
- ☐ 增加維護地方街道和道路的資金
- ☐ 增加修理或購買新公交車、火車車廂、軌道等的資金
- ☐ 透過匝道控制和其他技術提高高速公路的效率
- ☐ 增加最有效的公共交通服務的資金

拓寬道路

- ☐ 拓寬用現有資金來源付款的高速公路
- ☐ 透過對單人駕駛者增收新通行費的方法拓寬高速公路
- ☐ 拓寬主要地方道路

在新地點提供新的公共交通服務

- ☐ 擴大通勤鐵路服務，例如BART、Caltrain和Capitol Corridor
- ☐ 擴大渡運服務
- ☐ 擴大直達公交車和地方公交車服務

改善當前的自行車路線和人行道

- ☐ 增加更多的自行車路線/自行車車道
- ☐ 增設新的人行道或拓寬人行道
- ☐ 改善街道和十字路口的安全性
- ☐ 改善社區學校週圍的自行車和行人的安全

提供經濟激勵

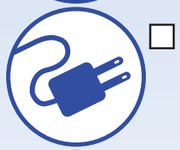
- ☐ 投資更多的交通資金，用於支持在公共交通設施附近建造使灣區有限收入居民更容易負擔得起的新住宅的城市
- ☐ 向在公共交通設施附近增加發展和建造更多的多單元住宅（例如公寓、共管公寓、頂樓和連體屋）的城市提供經濟激勵
- ☐ 向保護農田和露天場地的城市提供經濟激勵

步驟 3: 您最支持哪一項計劃?

選擇您最支持的三（3）項幫助本地區減少汽車和卡車廢氣排放以及改善環境的交通政策策略。

- ☐ **對雇主的新要求：**例如，允許雇員每週至少在家中工作一天；或者雇員用稅前收入支付通勤費（例如，公交車票）。

- ☐ **改變您的駕車習慣，以節省汽油和減少有害廢氣排放：**例如，將在灣區高速公路上駕車的最高車速降低到每小時55英里；或教育駕車人在駕車時如何節省汽油和減少廢氣排放（按照勻速駕駛、從汽車的後車廂內將重物取出）。



- ☐ **電動車輛：**例如，對在灣區購買/租賃電動車輛和混合動力汽車提供津貼；或增設電動車輛充電器地點。

- ☐ **收取停車費：**例如，對工作場所停車收費，不鼓勵通勤者開車上班；或在繁忙時段收取較高的停車費，以便騰出更多的停車位，減少在街區繞行尋找停車位的車輛數目。

- ☐ **其他定價策略：**例如，在新快車道上收取通行費；或根據您每年駕駛的里程收取新的費用。

- ☐ **經濟策略：**例如，實施保護現有工作的經濟發展策略；或保護倉庫和工業場地，並創造新工作。

（續）

OneBayArea

9 Counties...
101 towns and cities...
7 million people...
ONE BAY AREA

The 7 million of us who call this diverse region home have a historically strong interest in protecting the features that make it one of the most beautiful and livable areas in the country. With the San Francisco Bay Area population expected to grow to 9 million by 2040, ensuring vibrant, sustainable communities is a priority and requires shared vision, planning and cooperation. We must join together to address issues like climate change, sustainable growth and development, transportation, and protection of our air and water.

One Bay Area is a recent initiative to coordinate efforts among all of the Bay Area's counties and cities to create a more sustainable future. A collaboration of four regional agencies, One Bay Area was, fittingly, founded at a summit on Earth Day — April 22, 2010. Through this initiative, we hope to harness the creativity, resources and force of will to build a better Bay Area today, and for future generations.

ABAG
The Association of Bay Area Governments (ABAG) is the regional planning agency for the San Francisco Bay region. **www.abag.ca.gov**

MTC
The Metropolitan Transportation Commission (MTC) is the transportation planning, coordinating and financing agency for the nine-county Bay Area. **www.mtc.ca.gov**

BAAQMD
The Bay Area Air Quality Management District (BAAQMD) is a public agency that regulates the stationary sources of air pollution in the Bay Area. **www.baaqmd.gov**

BCDC
The San Francisco Bay Conservation and Development Commission (BCDC) is a state agency dedicated to the protection, enhancement and responsible use of the Bay. **www.bcdc.ca.gov**

LET'S JOIN TOGETHER!
One Bay Area is an acknowledgment that we can do this — all nine counties, 101 cities and 7 million of us! One challenge for our region is to develop a Sustainable Communities Strategy called for in 2008 California state legislation (SB 375). This law calls upon our region and the other metropolitan areas throughout California to reduce transportation-related greenhouse gas emissions. We invite you to join in the dialogue to make our region a better, more sustainable place!

LEARN
www.OneBayArea.org

CONTACT
info@OneBayArea.org
510.817.5757

CONNECT
facebook.com/OneBayArea
twitter.com/OneBayArea

OneBayArea

9 Condados...
101 pueblos y ciudades...
7 millones de personas...
UNA ÁREA DE LA BAHÍA

Los 7 millones de nosotros que llamamos hogar a esta diversa región tenemos en común un fuerte interés en proteger las cualidades que hacen de este lugar uno de los más hermosos y habitables del país. Se espera que la población del Área de la Bahía de San Francisco crezca a 9 millones para el año 2040, asegurar que la creación de comunidades sustentables y vibrantes sea una prioridad requiere una visión común, planificación y cooperación. Debemos unirnos para enfrentar temas como el cambio climático, el crecimiento y desarrollo sustentable, el transporte, y la protección de nuestra agua y nuestro aire.

One Bay Area es una iniciativa reciente para coordinar los esfuerzos de todos los condados y ciudades del Área de la Bahía para crear un futuro más sustentable. Tras una colaboración de cuatro agencias regionales, One Bay Area fue fundada en una cumbre el Día de la Tierra — el 22 de abril del 2010. A través de esta iniciativa, esperamos aprovechar la creatividad, los recursos y las ganas de construir una mejor Área de la Bahía hoy, y para futuras generaciones.

ABAG
La Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG, por sus siglas en inglés) es la agencia de planificación regional para la región del Área de la Bahía de San Francisco. **www.abag.ca.gov**

MTC
La Comisión Metropolitana de Transporte (MTC, por sus siglas en inglés) es la agencia para la planificación, coordinación y el financiamiento del transporte para los nueve condados del Área de la Bahía.
www.mtc.ca.gov

BAAQMD
El Distrito de la Administración de la Calidad del Aire del Área de la Bahía (BAAQMD, por sus siglas en inglés) es la agencia pública que regula las fuentes fijas de contaminación en el Área de la Bahía.
www.baaqmd.gov

BCDC
La Comisión para el Desarrollo y la Protección de la Bahía de San Francisco (BCDC, por sus siglas en inglés) es una agencia estatal dedicada a proteger, mejorar y fomentar el uso responsable de la Bahía.
www.bcdc.ca.gov

¡HAY QUE UNIRNOS!
One Bay Area es un reconocimiento que si podemos — ¡todos los nueve condados, las 101 ciudades y los 7 millones de nosotros! Uno de los desafíos para nuestra región es desarrollar una Estrategia para Comunidades Sustentables requerida por una ley estatal del 2008 (SB 375). Esta ley requiere que nuestra región y otras áreas metropolitanas de California reduzcan las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el transporte. ¡Los invitamos a unirse al dialogo para hacer de nuestra región un mejor lugar y un lugar más sustentable!

INFÓRMATE
www.OneBayArea.org

COMUNÍCATE
info@OneBayArea.org
510.817.5757

CONÉCTATE
facebook.com/OneBayArea
twitter.com/OneBayArea

OneBayArea

一個灣區

9個縣……

101個市鎮……

700萬人口……

一個灣區

我們700萬人以這個多采多姿的地區為家，歷史上一向積極保護本地的特色，使她成為全國最美麗和宜居的地方。預計到2040年，三藩市灣區人口將增加到900萬，我們需要優先確保各社區的活力和永續性，並需要有共同的願景、規劃與合作。我們必須攜手努力，解決氣候變化、永續成長和發展等問題，保護我們的空氣和水資源。

「一個灣區」（One Bay Area）是一項近期倡議，旨在協調整個灣區各縣市的努力，創造更永續的未來。「一個灣區」是四個區域性機構的合作組織，因應時宜於2010年4月22日的地球日高峰會上成立。透過這項倡議，我們希望匯聚創意、資源和意志力，為今天和子孫後代建設一個更美好的灣區。

ABAG
灣區政府協會（ABAG）是三藩市灣區的區域規劃機構。**www.abag.ca.gov**

MTC
大都會交通委員會（MTC）是灣區九縣的交通規劃、協調和融資機構。**www.mtc.ca.gov**

BAAQMD
灣區空氣品質管理局（BAAQMD）是監管灣區固定空氣污染源的公共機構。
www.baaqmd.gov

BCDC
三藩市灣保護與開發委員會（BCDC）是州立機構，專職保護、改善海灣及負責任利用。
www.bcdc.ca.gov

讓我們攜手同心！
「一個灣區」是一項確認，表明我們全部九個縣、101個市和700萬人能夠做到這一點！我們地區的一項挑戰是擬定加州2008年立法（SB375）要求的永續社區策略。這部法律要求我們地區和整個加州的其他都市區減少交通相關的溫室氣體排放。我們邀請您加入這場對話，讓我們地區成為更美好、更永續的地方！

瞭解
www.OneBayArea.org

聯繫
info@OneBayArea.org
510.817.5757

聯絡
facebook.com/OneBayArea
twitter.com/OneBayArea

OneBayArea

Một Vùng Vịnh

9 Quận hạt…

101 thị xã và thành phố…

7 triệu người…

MỘT VÙNG VỊNH

Bẩy triệu người chúng ta đã chọn cái vùng đa dạng này làm nhà và có mối quan tâm lớn lao đến việc bảo vệ những đặc tính làm cho nơi này là một trong những vùng ở được nhất và đẹp nhất nước. Với dân số Vùng Vịnh San Francisco dự kiến tăng đến 9 triệu người vào năm 2040, việc đảm bảo những cộng đồng được sống động và bền vững là một ưu tiên, và đòi hỏi có sự chia sẻ về tầm nhìn, quy hoạch và sự cộng tác. Chúng ta phải cùng tham gia giải quyết những vấn đề như thay đổi khí hậu, tăng trưởng và phát triển bền vững, giao thông, và bảo vệ không khí và nguồn nước.

Một Vùng Vịnh là một khởi xướng gần đây để phối hợp những nỗ lực của tất cả các quận hạt và thành phố của Vùng Vịnh, để có thể tạo nên một tương lai bền vững hơn. Một Vùng Vịnh, một kết quả của sự cộng tác giữa bốn cơ quan địa phương đã được thành lập rất phù hợp vào ngày của Trái Đ ất, tức là ngày 22 tháng 4 năm 2010. Qua khởi xướng này, chúng ta hy vọng sẽ khai thác được sự sáng tạo, tài nguyên và sức mạnh ý chí để xây dựng một Vùng Vịnh tốt đẹp hơn cho hôm nay và các thế hệ tương lai.

ABAG

Hiệp hội những Chính quyền Vùng Vịnh (ABAG) là cơ quan ho ạch định địa phương cho vùng Vịnh San Francisco. **www.abag.ca.gov**

MTC

Ủy ban Giao thông Đô thị (MTC) là cơ quan ho ạch định giao thông, phối hợp và tài trợ cho chín quận hạt của Vùng Vịnh. **www.mtc.ca.gov**

BAAQMD

Sở Quản lý Chất lượng Không khí Vùng Vịnh (BAAQMD) là cơ quanquy định những nguồn gốc không di chuyển của sự ô nhiễm không khí tại Vùng Vịnh. **www.baaqmd.gov**

BCDC

Ủy ban Bảo tồn và Phát triển Vịnh (BCDC) là cơ quan c ủa tiểu bang, chuyên bảo vệ, nâng cao và khai thác có trách nhiệm Vịnh. **www.bcdc.ca.gov**

TẤT CẢ HÃY CÙNG THAM GIA!

Một Vùng Vịnh là một sự công nhận rằng chúng ta có thể làm việc này-tất cả chín quận hạt, 101 thành phố và 7 triệu người chúng ta! Một thử thách cho vùng của chúng ta là phát triển một Chiến lược Cộng đồng Bền vững đã được quy định vào năm 2008 bởi lập pháp tiểu bang California (SB375). Đ ạo luật này kêu gọi vùng của chúng ta và những khu vực đô thị khác khắp California cắt giảm khí thải liên quan đến giao thông. Chúng tôi mời các bạn tham gia vào cuộc đối thoại để làm cho vùng của chúng ta tốt đẹp và bền vững hơn!

TÌM HIỂ U	LIÊN LẠC	KẾ T NỐI
www.OneBayArea.org	info@OneBayArea.org	facebook.com/OneBayArea
	510.817.5757	twitter.com/OneBayArea

Plan BayArea

Collaborating for a sustainable, livable and vibrant Bay Area

DID YOU KNOW?

- By 2040, the Bay Area's population is expected to grow to 9 million people
- There are nine counties and 101 cities and towns in the region
- The Bay Area is the world's 19th largest economy
- A 2008 Senate Bill requires each of the state's 18 metropolitan areas to reduce greenhouse gas emissions produced by cars and light trucks

With all of this in mind, ensuring we continue to improve the quality of life of our residents for generations to come is a priority and requires shared vision, planning and cooperation. By joining forces across the many individual communities we take pride in, we can address issues like climate change, sustainable development patterns, transportation needs, and protection of our air and water.

PLANNING FOR A SUSTAINABLE FUTURE

Plan Bay Area is one of our region's most comprehensive planning efforts to date to develop a land-use and transportation plan for the Bay Area. It is a joint effort by four regional government agencies – the Association of Bay Area Governments (ABAG), Metropolitan Transportation Commission (MTC), Bay Area Air Quality Management District (BAAQMD), Bay Conservation and Development Commission (BCDC).

The Plan Bay Area initiative realizes that transportation, land-use and housing development must work together to promote sustainability. Additionally, coordinating efforts among the Bay Area's diverse counties and cities ensures we plan appropriately for both our region and the communities in which we live and work.

Plan Bay Area will incorporate an unprecedented Sustainable Communities Strategy to ensure the development of communities with a range of livability factors including quality of life, access and mobility, and public health.

SUSTAINABLE COMMUNITIES FOR CONTINUED PROSPERITY

Plan Bay Area will address new requirements from California's 2008 Senate Bill 375 (Steinberg) to reduce greenhouse gas emissions. The mechanism for achieving these reductions will be a Sustainable Communities Strategy that promotes compact, mixed-use commercial and residential development that is walkable and bikable and close to mass transit, jobs, schools, shopping, parks, recreation and other amenities. If successful, Plan Bay Area will give people more transportation choices, create more livable communities and reduce the pollution that causes climate change.

GET INVOLVED

An Initial Vision Scenario was released in March 2011 that forecasts growth throughout the Bay Area and ways to address it. Throughout the course of this initiative, workshops and meetings will take place in each Bay Area county to hear feedback, and additional opportunities to get involved will be available through the adoption of the plan in 2013.

LEARN
www.OneBayArea.org

CONTACT
info@OneBayArea.org
510.817.5757

CONNECT
facebook.com/OneBayArea
twitter.com/OneBayArea

Colaboración para lograr una Área de la Bahía sostenible, habitable y vibrante

¿SABÍA USTED?

- Para el año 2040, se espera que crezca la población del Área de la Bahía a 9 millones de personas
- Hay nueve condados y 101 ciudades y pueblos en la región
- El Área de la Bahía es la economía número 19 del mundo
- Un Proyecto de Ley del Senado de 2008 requiere que cada una de las 18 áreas metropolitanas del estado reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por los automóviles y camiones ligeros.

Considerando todo lo anterior, el asegurarnos de que continuemos mejorando la calidad de vida de nuestros residentes para las generaciones futuras es una prioridad y requiere de una mutua visión , planificación y cooperación. Al unir fuerzas a través de las muchas comunidades individuales de que nos enorgullecemos, podemos abordar cuestiones como el cambio climático, los patrones de desarrollo sostenible, las necesidades de transporte, y la protección de nuestro aire y agua.

PLANIFICACIÓN PARA UN FUTURO SOSTENIBLE

Plan Bay Area es una de las iniciativas de planificación más completas en nuestra región hasta la fecha para desarrollar un plan integral de uso del suelo y de transporte para el Área de la Bahía. Se trata de un esfuerzo en conjunto de cuatro agencias públicas regionales - la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG), la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC), el Distrito de Administración de la Calidad del Aire del Área de la Bahía (BAAQMD), y la Comisión de Conservación y Desarrollo de la Bahía de San Francisco (BCDC).

La iniciativa *Plan Bay Area* reconoce que el transporte, el uso del suelo y el desarrollo de viviendas deben trabajar juntos para promover la sostenibilidad. Además, al coordinar esfuerzos entre los diversos condados y ciudades del Área de la Bahía, nos aseguramos de planificar de forma apropiada tanto para nuestra región como para las comunidades en que vivimos y trabajamos.

Plan Bay Area incorporará una estrategia de comunidades sostenibles sin precedentes para garantizar el desarrollo de las comunidades con una serie de factores de habitabilidad como la calidad de vida, el acceso y la movilidad, y la salud pública, entre otros.

COMUNIDADES SOSTENIBLES PARA LA PROSPERIDAD PERMANENTE

Plan Bay Area se ocupará de los nuevos requisitos del Proyecto de Ley 375 (Steinberg) del Senado de California del año 2008 para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. El mecanismo para lograr estas reducciones será una estrategia de comunidades sostenibles que promueva el desarrollo de complejos compactos de uso mixto comercial y residencial, que sean transitables a pie como en bicicleta, y que estén cerca de transporte público, empleos, escuelas, tiendas, parques, recreación y otros servicios. Si tiene éxito, *Plan Bay Area* brindará a la gente más opciones de transporte, creará comunidades más habitables y reducirá la contaminación que causa el cambio climático.

PARTICIPE

Un Escenario de Visión Inicial fue lanzado en marzo de 2011 que pronostica el crecimiento en todo el Área de la Bahía y sugiere algunas formas de abordarlo. A lo largo de esta iniciativa, se llevarán a cabo talleres y reuniones en cada condado del Área de la Bahía para recabar opiniones, y habrá más oportunidades para participar durante el intervalo que precede la adopción del plan en 2013.

APRENDA	CONTACTE	CONÉCTESE
www.OneBayArea.org	info@OneBayArea.org 510.817.5757	facebook.com/OneBayArea twitter.com/OneBayArea

規劃灣區

協力建設永續、宜居和活力的灣區

您知道嗎？

- 預計到2040年，灣區的人口將增加到900萬
- 該地區有九個縣和101個市鎮
- 灣區是世界第19大經濟體
- 2008 年一項參議院法案規定加州的18個都會區減少汽車和輕型卡車產生的溫室氣體排放

鑒於所有這些情形，我們需要優先確保繼續改善子孫後代的生活品質，這需要共同的願景、規劃和合作。透過匯聚我們引以為榮的眾多社區的力量，我們能夠解決氣候變化、永續發展模式和交通需要等問題，保護我們的空氣和水資源。

規劃永續的未來

「規劃灣區」（Plan Bay Area）是我們地區迄今為止最全面的規劃舉措，旨在制定灣區的土地利用和交通規劃。它是灣區政府協會（ABAG）、大都會交通委員會（MTC）、灣區空氣品質管理局（BAAQMD）、海灣保護與開發委員會（BCDC）這四個區域性政府機構的共同努力。

「規劃灣區」倡議認識到，欲促進永續發展，必須一起進行交通、土地利用和住房開發。此外，協調灣區各種不同縣市的行動，能確保我們的規劃既適合本地區，也適合我們生活和工作的社區。

「規劃灣區」將採用前所未有的永續社區策略，確保開發具有一系列宜居因素的社區，包括生活品質、出入與通行，以及公共衛生。

建設持久繁榮的永續社區

「規劃灣區」將實現加州2008年375號參議院法案（斯坦伯格法案）的新要求，減少溫室氣體排放。實現減排的機制是永續社區策略，促進緊湊型、住商混合的開發案，既可步行也可騎自行車，而且靠近公共交通站點、學校、購物場所、公園、休閒和其他便利設施。如果獲得成功，「規劃灣區」將帶給民眾更多的交通選擇，創造更宜居的社區，並減少導致氣候變化的污染。

一同參與

2011年3月發佈「初始願景情境」，預測整個灣區的發展及其解決途徑。在本倡議的過程中，將在灣區各縣舉行研討和會議以聽取回饋意見，並提供更多的參與機會，直到在2013年規劃通過為止。

瞭解

www.OneBayArea.org

聯繫

info@OneBayArea.org
510.817.5757

聯絡

facebook.com/OneBayArea
twitter.com/OneBayArea

Kế hoạch cho Vùng Vịnh

Cộng tác cho một Vùng Vịnh bền vững, có tính ở được và sống động

BẠN CÓ BIẾT RẰNG:

Dân số Vùng Vịnh dự kiến sẽ tăng đến 9 triệu người vào năm 2040
Sẽ có 9 quận hạt và 101 thành phố và thị xã trong vùng
Vùng Vịnh đúng thứ 19 trong danh sách các nền kinh tế thế giới
Đạo luật của Thượng viện Tiểu bang năm 2008 đòi hỏi cắt giảm lượng khí thải do xe hơi và xe tải nhẹ trong 18 khu vực đô thị

Với sự nhận thức về các điều trên, việc đảm bảo chúng ta tiếp tục cải thiện chất lượng cuộc sống cho nhiều thế hệ cư dân là một ưu tiên và đòi hỏi sự chia sẻ về tầm nhìn, quy hoạch và sự cộng tác. Bằng sự kết hợp sức mạnh của các cộng đồng riêng biệt mà chúng ta tự hào, chúng ta có thể giải quyết những vấn đề như thay đổi khí hậu, khuôn mẫu phát triển bền vững, nhu cầu giao thông, và bảo vệ không khí và nguồn nước.

QUY HOẠCH CHO MỘT TƯƠNG LAI BỀN VỮNG

Kế hoạch cho Vùng Vịnh là một trong những nỗ lực quy hoạch toàn bộ nhất cho đến nay, để thành lập một kế hoạch sử dụng đất và giao thông cho Vùng Vịnh. Đây là một nỗ lực chung của bốn cơ quan chính quyền địa phương– Hiệp hội những Chính quyền Vùng Vịnh (ABAG), Ủy ban Giao thông Đô thị (MTC), Sở Quản lý Chất lượng Không khí Vùng Vịnh (BAAQMD), Ủy ban Bảo tồn và Phát triển Vịnh (BCDC).

Kế hoạch cho Vùng Vịnh nhận thức được là giao thông, sử dụng đất và phát triển nhà ở phải cùng ăn khớp với nhau để có thể được bền vững. Ngoài ra, việc phối hợp những nỗ lực của những quận hạt và thành phố khác nhau trong vùng đảm bảo rằng chúng ta sẽ quy hoạch thích đáng cả cho vùng lẫn cho cộng đồng mà chúng ta sống và làm việc.

Kế hoạch cho Vùng Vịnh sẽ kết hợp một Chiến lược Cộng đồng Bền vững chưa từng có để đảm bảo sự phát triển của các cộng đồng, với một loạt những yếu tố thuộc về tính ở được, bao gồm chất lượng cuộc sống, sự tiếp cận, tính di động và y tế công cộng.

NHỮNG CỘNG ĐỒNG BỀN VỮNG CHO SỰ THỊNH VƯỢNG LÂU DÀI

Kế hoạch cho Vùng Vịnh sẽ đề cập đến những đòi hỏi mới của Đạo luật 375 của Thượng viện California năm 2008 về sự cắt giảm khí thải. Kỹ thuật để đạt được những sự cắt giảm này sẽ là một Chiến lược Cộng đồng Bền vững, khuyến khích sự phát triển của những khu hỗn hợp thương mại và nhà ở, có thể đi bộ và đạp xe và gần phương tiện vận chuyển công cộng, việc làm, trường học, cửa hàng, công viên, giải trí và những phương tiện khác. Nếu thành công, Kế hoạch cho Vùng Vịnh sẽ cung ứng cho dân chúng nhiều lựa chọn hơn về vận chuyển, tạo thêm những cộng đồng có tính ở được và cắt giảm ô nhiễm gây ra thay đổi khí hậu.

HÃY THAM GIA

Một Kịch bản về Tầm nhìn Ban đầu đã được công bố trong tháng 3 năm 2011 dự đoán sự tăng trưởng của toàn Vùng Vịnh và đề ra những phương án để giải quyết. Trong suốt tiến trình của khởi xướng này, các cuộc hội thảo và hội họp sẽ được tổ chức tại mỗi quận hạt của Vùng Vịnh để lắng nghe những phản hồi, và để tạo ra những cơ hội tham gia cho đến khi kế hoạch được thông qua vào năm 2013.

TÌM HIỂU | **LIÊN LẠC** | **KẾT NỐI**

www.OneBayArea.org | info@OneBayArea.org | facebook.com/OneBayArea

510.817.5757 | twitter.com/OneBayArea

Got a minute to talk about the quality of life in your community?

Got a minute? We have a few questions about what makes your community a good place to live and what could use improvement. What will your neighborhood look like 25 years from now? Will there be enough jobs, housing and transit options for everyone? Your answers will help shape Plan Bay Area, a long-range plan for land use, housing and transportation for the nine-county Bay Area region being developed by the Association of Bay Area Governments (ABAG) and the Metropolitan Transportation Commission (MTC). Thank you for spending a few minutes with our interviewer. For more information, see our contact information below.

Plan BayArea

www.OneBayArea.org
info@onebayarea.org
510.817.5757

¿Tiene un minuto para hablar sobre la calidad de vida en su comunidad?
¿Tiene un minuto? Tenemos algunas preguntas sobre que es lo que hace a su comunidad un buen lugar para vivir y que necesita mejorar. ¿Cómo será su comunidad en 25 años? ¿Habrá suficientes trabajos, viviendas y opciones de transito para todos? Sus respuestas ayudaran a desarrollar el Plan Bay Area (Plan del Área de la Bahía), un plan a largo plazo del uso del suelo, la vivienda y el transporte en la región de los nueve condados del Área de la Bahía que está siendo desarrollado por la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG, por sus siglas en inglés) y la Comisión Metropolitana de Transporte. Para más información, vea nuestra información de contacto abajo.

能抽出一分鐘時間討論您所在社區的生活品質問題嗎？ 能抽出一分鐘時間嗎？能抽出一分鐘時間嗎？我們想提出幾個有關哪些因素使您所在的社區適合居住以及哪些方面有待改進的問題。從現在起25年後，您所在的社區會是什麼樣？能夠向每個人提供足夠的工作、住宅和公共交通服務嗎？您的回答將幫助我們制定「規劃灣區」計劃，這是灣區政府協會（ABAG）和都市交通委員會（MTC）正在制定的一項有關灣區九縣地區的土地使用、住宅和交通的長期計劃。感謝您抽出時間接受我們的訪談。詳情請參閱以下聯絡資訊。

Bạn có vài phút để nói về chất lượng cuộc sống trong cộng đồng của bạn không?
Bạn có vài phút rảnh rỗi không? Chúng tôi có một số ít câu hỏi về những gì đã làm cho cộng đồng của bạn là một nơi tốt để sinh sống, và những gì cần được cải thiện. Khu phố của bạn sẽ giống như thế nào trong 25 năm nữa? Liệu sẽ có đủ công việc làm, có đủ lựa chọn về nhà ở và giao thông cho tất cả mọi người không? Những trả lời của bạn sẽ giúp hình thành Kế hoạch cho Vùng Vịnh, một kế hoạch dài hạn về việc sử dụng đất, về nhà ở và giao thông cho chín quận hạt của Vùng Vịnh, hiện đang được thành lập bởi Hiệp hội các Chính quyền của Vùng Vịnh và Ủy ban Giao thông Đô thị. Chúng tôi xin cám ơn bạn đã dành ít phút cho người phỏng vấn của chúng tôi. Để có thêm tin tức, xin hãy xem thông tin liên lạc dưới đây.

Mayroon ba kayo kahit isang minuto upang pag-usapan natin ang tungkol sa kalidad ng buhay sa inyong komunidad?
Maaari ba kayong makausap kahit isang minuto lamang? Mayroon kaming ilang katanungan tungkol sa kung ano ang katangian ng inyong komunidad bilang isang magandang lugar na tirahan at ano ang maaaring gawin upang mapagbuti ang paninirahan dito. Ano ang anyo ng inyong komunidad 25 taon mula ngayon? Magkakaroon ba ng sapat na mga trabaho, pabahay at mga opsiyon ng sistema ng sasakyang pampubliko para sa lahat? Ang inyong mga sagot ay makakatulong sa paghubog ng Plan Bay Area (Plano para sa Bay Area), isang pangmatagalang plano para sa paggamit ng lupain, pabahay at transportasyon para sa siyam na county sa rehiyon ng Bay Area na binubuo ng Association of Bay Area Governments (ABAG) (Samahan ng mga Pamahalaan sa Bay Area) at ng Metropolitan Transportation Commission (MTC) (Komisyon ng Transportasyong Panlungsod). Maraming salamat po sa paglalaan ng ilang minuto para sa aming tagapanayam. Para sa higit na impormasyon, tingnan sa ibaba ang impormasyon kung paano makipag-ugnayan sa amin.

www.OneBayArea.org
info@onebayarea.org
510.817.5831

Denos su Comentario Sobre el Borrador de Plan Bay Area

Asista a una de las Reuniones en su Condado

La Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) y la Comisión Metropolitana del Transporte (MTC) han publicado el ***Borrador de Plan Bay Area*** y el *Reporte del Impacto Ambiental* (EIR) para la revisión del público. Asista a una de las **reuniones** y denos su comentario.

Plan Bay Area mira hacia el año 2040 y traza un camino para la primera Estrategia para Comunidades Sustentables del Área de la Bahía, proporcionando la vivienda necesaria dentro de nuestros nueve condados y a la vez reduciendo las emisiones de contaminación de autos y camionetas.

Para información sobre otras reuniones, visite **OneBayArea.org**

BayArea Plan

Horario de Reunión:
6 p.m. a 7:30 p.m.

Horario de Audiencia:
7 p.m. a 9 p.m.

Lunes
29 de abril de 2013

Condado de San Mateo
Hotel Crowne Plaza
1221 Chess Drive, Foster City

Miércoles
1 de mayo de 2013

Condado de Alameda
Mirage Ballroom
4100 Peralta Blvd., Fremont

Condado de Santa Clara
Hilton Hotel
300 Almaden Blvd., San José

Audiencias sobre el Reporte del Impacto Ambiental (EIR) de Plan Bay Area

Martes
16 de abril de 2013
7 p.m. a 9 p.m.

Joseph P. Bort MetroCenter
Auditorio
101 8th Street
Oakland

Miércoles
17 de abril de 2013
1 p.m. a 3 p.m.

Biblioteca Dr. Martin Luther King, Jr.
Salones 225/229
150 E. San Fernando Street
San José

Si necesita servicio de traducción, llámenos al 510.817.5757 o al 510.817.5769 para TDD/TTY. Solicitamos aviso con tres días de anticipación para proporcionarle la asistencia adecuada.

Participe por Internet en **Plan Bay Area Town Hall**.
http://onebayarea.org/misc/open-town-hall.html

Association of Bay Area Governments

Metropolitan Transportation Commission

Plan Bay Area

Background Resource Material for

Community-Based Organization Outreach

February/March 2013

Contents

1. What is Plan Bay Area?

2. Why do we need Plan Bay Area?

3. Why should I care about Plan Bay Area?

4. Where are we in the process of developing Plan Bay Area?

5. How can I participate in Plan Bay Area?

6. More questions...? Plan Bay Area FAQ

7. What does that mean? Plan Bay Area Glossary

follow us on
Facebook and Twitter

1 What is Plan Bay Area?

Plan Bay Area is about managing growth in the nine-county San Francisco Bay Area. Once adopted, it will serve as a blueprint to coordinate land use and transportation policies, projects and public investments in order to:

- **promote the economy**
- **improve air quality**
- **promote healthy communities**
- **provide housing for all Bay Area residents**
- **keep the region's transportation system moving**

The plan looks more than 25 years into the future and covers the time period through 2040, and must be updated every four years.

All regions in California must complete an integrated land use and transportation plan as required by Senate Bill 375, "The California Sustainable Communities and Climate Protection Act of 2008" (Steinberg). The law calls upon each of California's 18 metro areas to plan jointly for transportation, land use and housing as part of a "Sustainable Communities Strategy." The ultimate goal is to reduce greenhouse gas emissions produced by cars and light trucks in the region over the next 10-25 years while promoting sustainable communities.

Did you know?

The San Francisco Bay Area is the world's 19th-largest economy.

Since spring of 2010, Plan Bay Area — being developed jointly by the Association of Bay Area Governments (ABAG) and the Metropolitan Transportation Commission (MTC) — has brought together regional agencies, local governments, county congestion management agencies, public transit agencies, community members and stakeholder groups. The aim is to focus on a forward-looking plan to keep what is special about our region and address major challenges, so that we can pass on a vibrant and healthy region to our children and grandchildren.

MTC Commissioners Jake Mackenzie (Rohnert Park Councilmember) and Adrienne Tissier (San Mateo County Supervisor) explain the origins and consequences of SB 375.

Cloverdale
Healdsburg
Sonoma
Windsor
Santa Rosa
Sebastopol
Rohnert Park
Cotati
Petaluma
Calistoga
Napa
Yountville
Napa
Sonoma
Marin
Novato
Fairfax
San Anselmo
San Rafael
Ross
Larkspur
Corte Madera
Mill Valley
Belvedere
Tiburon
Sausalito
San Pablo
Richmond
Albany
Berkeley
Emeryville
Pinole
Hercules
Vallejo
American Canyon
Benicia
Solano
Fairfield
Suisun City
Vacaville
Dixon
Rio Vista
Martinez
Pittsburg
Antioch
Oakley
Concord
Pleasant Hill
Clayton
Brentwood
El Cerrito
Lafayette
Orinda
Walnut Creek
Contra Costa
Moraga
Danville
Piedmont
Oakland
Alameda
San Francisco
San Ramon
Dublin
Pleasanton
Livermore
San Leandro
Daly City
Colma
Brisbane
South San Francisco
San Bruno
Pacifica
Millbrae
Burlingame
San Mateo
Foster City
Hillsborough
Belmont
San Carlos
Redwood City
Hayward
Union City
Newark
Fremont
Menlo Park
East Palo Alto
Half Moon Bay
Woodside
Atherton
Palo Alto
Milpitas
Alameda
San Mateo
Portola Valley
Los Altos Hills
Los Altos
Mountain View
Sunnyvale
Santa Clara
Santa Clara
San Jose
Cupertino
Campbell
Saratoga
Monte Sereno
Los Gatos
Morgan Hill
Gilroy
Legend
Urbanized area
Open space
ROADS
Freeway
Major Road
RAIL SYSTEM
Altamont Corridor Express
Amtrak
BART
Caltrain
Light Rail (Muni & VTA)
Cable Car (Muni)

In 2010, ABAG and MTC began the development of Plan Bay Area by adopting 10 performance targets. The first two listed are targets required by Senate Bill 375 to address the respective goals of climate protection and adequate housing:

Targets Required by Senate Bill 375

1 Reduce per-capita carbon dioxide emissions from cars and light-duty trucks by 7 percent by 2020 and by 15 percent by 2035

2 House, by 2035, 100 percent of the region's projected 25-year growth by income level, without displacing current low-income residents

Other eight targets adopted by ABAG & MTC:

Healthy & Safe Communities

3 Reduce premature deaths from exposure to particulate emissions

- o Reduce premature deaths from exposure to fine particulates (PM 2.5) by 10 percent
- o Reduce coarse particulate emissions (PM 10) by 30 percent
- o Achieve greater reductions in highly impacted areas

4 Reduce by 50 percent the number of injuries and fatalities from all collisions (including bike and pedestrian)

5 Increase the average daily time of walking or biking per person for transportation by 60 percent (for an average of 15 minutes per person per day)

Equitable Access

6 Decrease by 10 percent the share of low-income and lower-middle income residents' household income consumed by transportation and housing

Economic Vitality

7 Increase gross regional product (GRP) by 90 percent – an average annual growth rate of approximately 2 percent (in current dollars)

Transportation System Effectiveness

8 Increase non-auto mode share by 10 percent and decrease automobile vehicle miles traveled per capita by 10 percent

9 Maintain the transportation system in a state of good repair

- o Increase local road pavement condition index (PCI) to 75 or better (in other words, maintain local streets and roads to a satisfactory standard)
- o Decrease distressed lane-miles of state highways to less than 10 percent of total lane-miles
- o Reduce average transit asset age to 50 percent of useful life (in other words, replace buses and rail cars more frequently)

Open Space and Agricultural Preservation

10 Direct all non-agricultural development within the urban footprint (existing urban development and urban growth boundaries)

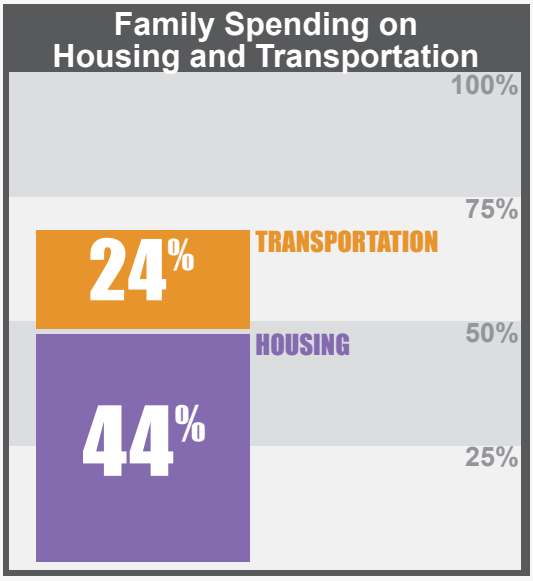
2 Why do we need Plan Bay Area?

Did you know that the average working family spends more than half of its total income on housing and transportation costs alone?

Plan Bay Area tries to provide housing and transportation options that can improve the quality of life and economic stability of all Bay Area residents.

Plan Bay Area considers how transportation investments can work in tandem with land use decisions to identify a pattern of regional growth that will help preserve the Bay Area's unique quality of life. The plan also seeks to accommodate all needed housing growth within our region's borders.

Integrating land use and transportation decisions can mean benefits such as:



Working class families in the Bay Area spend 68% of their income on housing (44%) and transportation (24%) costs. (*Annual household income $79,800 or less.)*

Encouraging use of transit and reducing automobile emissions by clustering more homes, jobs and other activities around transit stations.

Improving public health by making it easier to make trips by foot, bicycle or public transit.

Creating communities with jobs, stores, schools, home, recreational spots, etc. in closer proximity to each other, thus reducing traffic and resulting pollution.

Making wiser use of infrastructure and reducing future costs to taxpayers for such things as water, sewer and roads.

Priority Development Areas

Plan Bay Area will build on the framework for managing growth already established by many jurisdictions in the region. Since 2007, cities and counties in the Bay Area have identified approximately 170 Priority Development Areas (PDAs) — areas that have access to public transit and are appropriate for growth. Spread across 72 jurisdictions, these Priority Development Areas are proposed to absorb about 80 percent of new housing and 66 percent of new jobs on about three percent of the Bay Area's land.

Did you know?

Priority Development Areas are proposed to absorb about 80% of new housing and 66% of new jobs on about 3% of the Bay Area's land.

These Priority Development Areas will help promote compact, mixed-use development in areas where cities and towns have indicated it is desirable, which in turn can help reduce automobile trips and emissions.

Priority Conservation Areas

The Bay Area is a region filled with scenic views of the San Francisco Bay, lakes, rivers, hillsides, vineyards, and other open spaces. It is well known for its natural features and historic landmarks, and the region offers a wide range of recreational opportunities and outdoor activities. These natural resources contribute to the quality of life here and are some of the reasons why people want to live and work in this region.

To preserve these features and protect the region's natural systems, more than 100 Priority Conservation Areas (PCAs) have been designated by local jurisdictions over the the past few years.

Priority Conservation Areas are areas of regional significance that have broad community support and an urgent need for protection. These areas provide important agricultural, natural resource, historical, scenic, cultural, recreational, and/or ecological values and ecosystem functions.

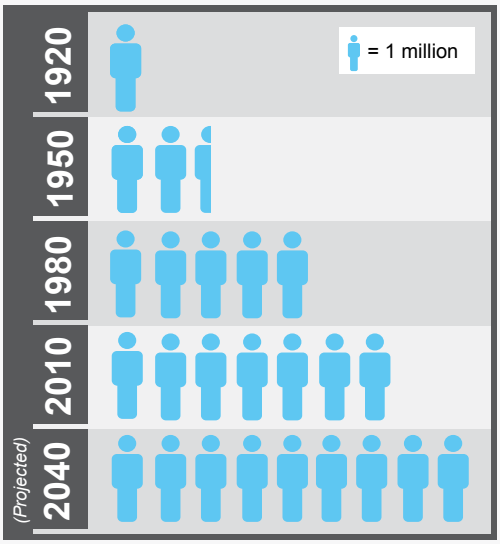
Local Leaders

To accommodate future population increases, local leaders have been pursuing infill development in order to:

- **revitalize older communities**
- **reduce travel time and transportation expenses**
- **bolster the existing transportation system**
- **conserve resources**
- **promote affordability**
- **control the costs of providing new infrastructure**
- **improve the quality of life for Bay Area residents.**

3 Why should I care about Plan Bay Area?

Our region's investments in housing, transportation and other infrastructure needs can have a major impact in creating more jobs, economic opportunities and protecting the environment for all of us. Plan Bay Area considers how to align investments in housing and transportation in order to positively support the San Francisco Bay Area.



Bay Area population growth since 1920, including projected growth to 2040.

Did you know?

Adding two million people to the Bay Area would be like adding two cities about the size of San Jose.

Yet we cannot take for granted that we will be able to sustain and improve our quality of life for current and future generations. Our population is projected to grow to about 9 million people by 2040 (an increase of 2 million people over today's population of 7 million). To accommodate this growth, keep our transportation network moving, and provide enough housing for our children and grandchildren – while maintaining and creating vibrant, healthy communities – will require shared vision, planning and cooperation.

This collaboration is what Plan Bay Area is all about, but we can't do it without you. We hope you will review the Draft Plan Bay Area when it is released, and submit your comments and opinions on the **Draft Plan.**

How should we invest in transportation?

4 Where are we in the process of developing Plan Bay Area?

Plan Bay Area has been in the works since 2010, when ABAG and MTC began the work to measure and evaluate various land use and transportation options for managing growth. Also in 2010, the California Air Resources Board (CARB) set targets for the Bay Area to aim for in reducing emissions from cars and light-duty trucks. Five alternative land use and transportation scenarios were approved for study in June 2011. The resulting analysis led to a preferred Jobs-Housing Connection (land use scenario) and transportation investment strategy that comprise the *Preferred Land Use and Transportation Investment Strategy,* approved by the ABAG and MTC boards in May 2012. The *Preferred Land Use and Transportation Investment Strategy* recognizes that many communities in the Bay Area will remain largely unchanged but in other strategic locations promotes compact, mixed-use development that combines both residential and commercial uses and is located close to public transit, jobs, schools, shopping, parks, recreation and other amenities.

Ken Kirkey, and other MTC & ABAG staff, discussing the intricacies of Plan Bay Area.

September 2010 — CARB sets Bay Area targets for reducing emissions

January 2011 — ABAG/MTC adopt eight additional performance targets

March 2011 — Release of Initial Vision Scenario

April-May 2011 — Public review and comments

June 2011 — ABAG/MTC approve 5 land use/ transportation concepts for analysis

The Draft Plan Bay Area, slated for release in March 2013, will provide a range of investments and policies for reaching the Plan's goals. The Draft Plan Bay Area and companion Environmental Impact Report (EIR) will be subject to further review and comment from the public, including a series of public meetings around the region in April and May 2013. MTC and ABAG are due to adopt the final Plan Bay Area and certify the final EIR in June 2013.

January 2012 — Public review and comments

May 2012 — ABAG/MTC adopt "Preferred Strategy"

March-May 2013 — Release Draft Plan Bay Area and Draft EIR; public comment

June 2013 — ABAG & MTC to adopt final Plan Bay Area and certify final EIR

Updates made every four years

2040

5 How can I participate in Plan Bay Area?

This is your Bay Area, your home! We want you to take an active role in planning for our future and building strong, livable communities. There will be upcoming open house meetings and public hearings on the Draft Plan Bay Area and Draft EIR (currently expected to be held this April and May.) We would like you to come and learn about the Draft Plan Bay Area and make your voice heard. Encourage others in your community to attend an open house as well.

Want to learn about upcoming informational workshops and meetings?

Visit www.OneBayArea.org

Want to read, learn about, comment on the Draft Plan Bay Area and EIR?

Visit www.OneBayArea.org

Want access to agendas, presentations and other materials?

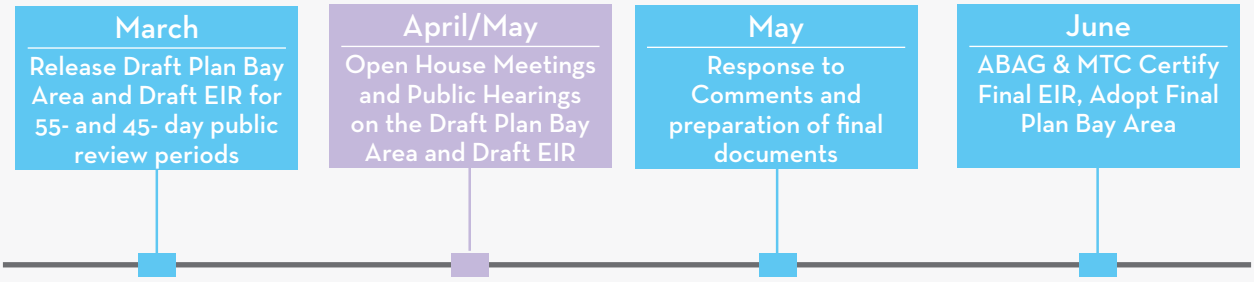
Visit www.OneBayArea.org

Have a question about Plan Bay Area? Email us at info@OneBayArea.org

Want updates and information about Plan Bay Area?

Follow us on Facebook and Twitter.

Timeline of Upcoming Plan Bay Area Steps



Association of Bay Area Governments

Metropolitan Transportation Commission

6 More questions…? Plan Bay Area FAQ

Will Plan Bay Area take away local control of land use development?

No. Decisions about land use development remain in the hands of local elected city councils and county supervisors. State legislation is explicit that neither ABAG nor MTC has the legal authority to supersede "the land use authority of cities and counties in the region."

How can a regional transportation and land use plan reduce greenhouse gas emissions?

The primary strategy is by working with local agencies to plan for more people living near their jobs and other essential services, in tandem with better access to mass transit and other transportation choices, so residents need not drive as much. Less driving means less tailpipe emissions.

Land use development changes very slowly and many places will not change much. How much difference can Plan Bay Area really make on greenhouse gas emissions?

We acknowledge that it will likely be decades before changes in the land use pattern make an appreciable difference in the total emissions from personal vehicles. Improvements in vehicle technology and transportation pricing mechanisms (e.g., parking) are likely to have a greater impact, both in the short and longer term. However, the impact of more efficient vehicles could be significantly reduced if the amount we drive and congestion continue to increase because of inefficient land uses. There is a broad consensus that there isn't just one thing that we should do; we will need to move on all fronts. Changes in technology will have to be accompanied by changes in travel behavior if we are to have any hope of reducing emissions to the levels required by the middle of this century.

Why the emphasis on automobiles and light trucks?

Transportation is the largest single source of greenhouse gases in California. In the Bay Area, it accounts for 41 percent of our emissions, and over three-quarters of these come from personal travel in on-road vehicles. If we are to significantly reduce our contribution to global warming, then we need to reduce the impact of our travel within the region. Plan Bay Area aims to reduce emissions by:

- Reducing the separation of land uses (jobs, stores, schools, and homes) and encouraging more complete, mixed-use communities, so people can drive less and increase their walking, biking, and use of transit;
- Clustering more homes, jobs and other activities around transit, so people will be encouraged to take transit rather than drive; and
- Planning land uses and transportation together, so we can manage traffic congestion and vehicle speeds, reducing emissions from excessive idling and other inefficiencies.

What is a Priority Development Area?

Priority Development Areas, or PDAs for short, are areas within existing communities that have been identified and approved by city or county governments to take on larger shares of future growth. These areas typically are easily accessible to transit, jobs, shopping and other services. Responding to the regional agencies' FOCUS program between 2007 - 2011, over 72 local governments have voluntarily designated approximately 170 Priority Development Areas (PDAs). Located within existing urbanized areas and served by high-quality public transit, PDAs are proposed to absorb about 80 percent of new housing and 66 percent of new jobs on about three percent of the Bay Area's land.

What is social equity?

Social equity includes the idea that all persons should have fair and equal access to opportunity. In Plan Bay Area, this includes MTC's and ABAG's adopted targets to house all persons at all income levels in the region, achieve greater air quality improvements in impacted areas and improve the affordability of housing and transportation for lower-income households. MTC and ABAG are analyzing planning scenarios for equity implications at each stage of the plan's development.

Plan Bay Area sounds like a big project. Are we starting from scratch?

Thankfully, we are not. For decades, the Bay Area has been encouraging more focused and compact growth to help revitalize older communities, develop complete communities, reduce travel time and expense, make better use of the existing transportation system, control the costs of providing new infrastructure, protect resource land and environmental assets, promote affordability, and generally improve the quality of life for all Bay Area residents. Reducing greenhouse gas emissions just provides another reason to continue and accelerate these ongoing efforts.

7 What does that mean? Plan Bay Area Glossary

ABAG – The Association of Bay Area Governments: (ABAG) is the official Council of Governments and regional land use planning agency representing the San Francisco Bay Area's nine counties and 101 cities and towns. Formed in 1961, ABAG provides research and analysis, financial services, and other cost-effective local government service programs and builds partnerships to address regional economic, social and environmental challenges.

Climate Change – Climate change refers to changes in the Earth's weather patterns, including the rise in the Earth's average temperature due to an increase in heat-trapping or "greenhouse gases" (GHGs) in the atmosphere. Climate scientists agree that climate change is a man-made problem caused by the burning of fossil fuels like petroleum and coal. Transportation accounts for about 40 percent of the Bay Area's GHG emissions. Climate change is expected to significantly affect the Bay Area's public health, air quality and transportation infrastructure through sea level rise and extreme weather.

CMAs – Congestion Management Agencies: Countywide agencies responsible for preparing and implementing a county's Congestion Management Program. CMAs came into existence as a result of state legislation and voter approval of Proposition 111 in 1990. Subsequent legislation made them optional. Most Bay Area counties still have them. Many CMAs double as a county's sales tax authority.

CO2 (Carbon dioxide) – A gas that is emitted naturally through the carbon cycle or through human activities. The largest source of CO2 globally is the combustion of fossil fuels (such as coal, oil and gas) in power plants, automobiles, industrial facilities and other sources. In the Bay Area, the single largest source of CO2 emissions, some 41 percent, comes from transportation sources.

Detailed Scenarios – Following development of the Initial Vision Scenario, detailed scenarios that account for available revenues will be developed, analyzed and discussed as part of the Plan Bay Area process. (See also Initial Vision Scenario and Preferred Scenario.)

EIR – Environmental Impact Report: State law requires that an EIR shall be prepared if there is substantial evidence that a project may have a significant effect on the environment. A draft EIR shall be included as part of the review and approval process whenever a public hearing is held on the project. Following adoption of a final EIR by the lead agency makes a decision whether to proceed with the project.

Environmental Justice – This term stems from a Presidential Executive Order to promote equity for disadvantaged communities and promote the inclusion of racial and ethnic populations and low-income communities in decision-making. Local and regional transportation agencies must ensure that services and benefits, as well as burdens, are fairly distributed to avoid discrimination.

Equity Analysis – Consistent with federal requirements for environmental justice, MTC and ABAG will conduct an equity analysis covering Plan Bay Area to determine how the benefits and burdens of the plan's investment strategy affect minority and low-income communities.

FOCUS – A regional planning initiative spearheaded by ABAG in cooperation with MTC, and in coordination with the Air District and BCDC. The goal of FOCUS was to protect open space and natural resources while encouraging infill development in existing communities (See also PCA and PDA).

Greenhouse Gases – Any of the gases — including carbon dioxide, methane and ozone — whose absorption of solar radiation is responsible for the greenhouse effect, in which the atmosphere allows incoming sunlight to pass through but absorbs heat radiated back from the earth's surface. Greenhouse gases act like a heat-trapping blanket in the atmosphere, causing climate change.

Initial Vision Scenario – As part of Plan Bay Area, the Initial Vision Scenario articulates the Bay Area's vision of future land uses and assesses its performance relative to statutory greenhouse gas and housing targets as well as other voluntary performance targets. The Initial Vision Scenario served as a starting point for the development, analysis and discussion of detailed scenario alternatives that led to a preferred scenario in early 2012. Another reason the Initial Vision Scenario is just a starting point is because it is unconstrained by available revenues. (See also Detailed Scenarios and Preferred Scenario.)

Land Use Model – Used by researchers and planners to identify expected population, jobs and housing growth and to understand the interactions between land use, transportation, and the economy. Models help planners analyze and test various spatial distributions of jobs, population and land uses and describe to policy-makers and the public about the relationship between land use and transportation.

MTC – Metropolitan Transportation Commission: The transportation planning, financing and coordinating agency for the nine counties of the San Francisco Bay Area.

One Bay Area – One Bay Area is a new initiative meant to coordinate efforts of the Bay Area's regional government agencies — the Association of Bay Area Governments (ABAG), the Bay Area Air Quality Management District (BAAQMD), the Bay Conservation and Development Commission (BCDC) and the Metropolitan Transportation Commission (MTC) — in partnership with the region's 101 towns and cities to create a more sustainable future. One major effort now underway is the development of Plan Bay Area, the region's long-range plan for sustainable land use, transportation and housing.

PCA – Priority Conservation Area: Regionally significant open spaces for which there exists a broad consensus for long-term protection and for which public funds may be invested to promote their protection. These areas were identified through the FOCUS program.

PDA – Priority Development Area: Locations within existing communities that present infill development opportunities, and are easily accessible to transit, jobs, shopping and services. Local jurisdictions identified these locations voluntarily through the FOCUS program.

Preferred Scenario – Consideration of the detailed scenario alternatives led to a preferred scenario in early 2012. (See also Detailed Scenarios and Initial Vision Scenario.)

RTP – Regional Transportation Plan: A master plan to guide the region's transportation investments for a 25-year period. Updated every three years, it is based on projections of growth in population and jobs and the ensuing travel demand. Required by state and federal law, it includes programs to better maintain, operate and expand transportation. The Bay Area's most recent update of its long-range transportation plan, is known as Transportation 2035. The next RTP will be included as part of Plan Bay Area.

Smart Growth – A set of policies and programs designed to protect, preserve and economically stimulate established communities, while protecting valuable natural and cultural resources and limiting sprawl.

Sustainability – Sustainability means doing things and using resources in ways that protect them so they will be available for current and future generations. The "Three E" goals of sustainability are Economy, Environment and Equity. Sustainability is all about helping support a prosperous and globally competitive economy, providing for a healthy and safe environment, and producing equitable opportunities for all Bay Area residents.

Sustainable Communities Strategy – The Sustainable Communities Strategy (SCS) is an integrated land use and transportation plan that all metropolitan regions in California must complete under Senate Bill 375. In the San Francisco Bay Area this integration includes ABAG's Projections and Regional Housing Needs Allocation (RHNA) and MTC's Regional Transportation Plan (RTP).

TOD – Transit-Oriented Development: A type of development that links land use and transit facilities to support the transit system and helps reduce sprawl, traffic congestion and air pollution. It includes housing, along with complementary public uses (jobs, retail and services), located at a strategic point along a regional transit system, such as a rail hub.

Equity Analysis – Equity is a central component of sustainability, along with the economy and environment, which together define the three E's of regional planning. The Bay Area's regional agencies have addressed equity over the years and will continue to do so as an essential component of Plan Bay Area. As part of this effort, we have created a Regional Equity Working Group to assist in identifying and providing advice on the major equity issues in the region, such as affordable housing, public health, employment access, environmental justice, affordable transit and schools.

SB 375 – Senate Bill 375 (Steinberg): SB 375 became law in 2008. It includes two main statutory requirements and a host of voluntary measures. It is designed to complement AB 32, which requires the state to reduce its GHG emissions to 1990 levels by 2020. The first requirement is to reduce per-capita carbon dioxide (CO_2) emissions from cars and light duty trucks, primarily by building more compact communities with better access to mass transit and other amenities, so people have more transportation choices and do not have to drive as much. The second requirement is to house 100 percent of the region's projected 25-year population growth, regardless of income level.

Social Equity – Social equity includes the idea that all persons should have fair and equal access to opportunity. In Plan Bay Area, this includes MTC's and ABAG's adopted targets to house all persons at all income levels in the region, achieve greater air quality improvements in impacted areas, and improve the affordability of housing and transportation for lower-income households. MTC and ABAG have been analyzing planning scenarios for equity implications at each stage of the plan's development. For more information, visit the One Bay Area web page on equity.

Notes

info@OneBayArea.org
www.OneBayArea.org

Association of
Bay Area Governments

Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eigth Street
Oakland, CA 94607-4756

510-464-7900 *phone*
info@abag.ca.gov

Metropolitan Transportation
Commission

Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eigth Street
Oakland, CA 94607-4700

510-817-5700 *phone*
510-817-5848 *fax*
510-817-5769 *TDD/TTY*

February 7th, 2013

Association of
Bay Area Governments

Metropolitan Transportation
Commission

Bay Area Plan

社區組織外展
背景資料
2013年2月/3月

內容

1. 什麼是Plan Bay Area？

2. 我們為什麼需要Plan Bay Area？

3. 我為什麼需要重視Plan Bay Area？

4. 在Plan Bay Area過程中現處於甚麼階段？

5. 我怎樣能參與Plan Bay Area？

6. 更多問題？ Plan Bay Area常問問題

7. 那是什麼意思？Plan Bay Area詞匯表

在Facebook和Twitter上
關註我們

1 什麼是Plan Bay Area？

Plan Bay Area旨在管理舊金山灣區九縣的發展。當它被采納之後，它將會作為協調土地使用和交通政策，項目和公共投資的藍圖，從而：

- 促進經濟
- 為灣區所有居民提供住屋
- 改善空氣質量
- 保證區域的交通系統暢行無阻
- 發展健康社區

該計劃將會展望未來的25年，直至2040年止，並且必須每4年更新一次。

依據375號參議院法案（ “2008” 年加州可持續社區和氣候保護法令（Steinberg））， 加州所有區域必須完成一份整合型土地利用和交通計劃。該法令號召加州18個大都會地區共同規劃交通，土地使用和住房，作為 “可持續發展社區戰略” 的一部分。 最終目標是在促進可持續社區的同時，減少在未來10到25年內由區域內汽車，輕型卡車產生的溫室氣體排放量。

你知道嗎？

舊金山灣區是全世界第19大經濟體。

自2010年春天以來，灣區規劃(Plan Bay Area)---由灣區政府協會(ABAG)和大都會交通運輸委員會（MTC）聯合開發---已經將區域機構，當地政府，縣交通阻塞管治機構，公交局，社區成員和利益相關團體組織到一起。我們的目標是專註於一個前瞻性計劃，進而保持我們區域的特殊性並且應對那些主要挑戰，從而能夠將一個生機勃勃並且健康的區域傳遞給我們的下一代。

MTC委員Jake Mackenzie (Rohnert Park 市議員) 和Adrienne Tissier（San Mateo 縣主管）解釋了SB 375的起源和影響。

Cloverdale
Healdsburg
Sonoma
Windsor
Santa Rosa
Sebastopol
Rohnert Park
Cotati
Petaluma
Calistoga
Napa
Yountville
Napa
Sonoma
Marin
Novato
Fairfax
San Anselmo
San Rafael
Ross
Larkspur
Corte Madera
Mill Valley
Belvedere
Tiburon
Sausalito
San Pablo
Richmond
El Cerrito
Albany
Berkeley
Emeryville
Piedmont
Oakland
San Francisco
Alameda
Daly City
Colma
Brisbane
South San Francisco
San Bruno
Pacifica
Millbrae
Burlingame
San Mateo
Foster City
Hillsborough
Belmont
San Carlos
Redwood City
Menlo Park
Atherton
Woodside
Half Moon Bay
Palo Alto
East Palo Alto
Mountain View
Los Altos
Los Altos Hills
Portola Valley
Sunnyvale
Santa Clara
Cupertino
Campbell
Saratoga
Monte Sereno
Los Gatos
San Leandro
Hayward
Union City
Newark
Fremont
Milpitas
San Jose
Morgan Hill
Gilroy
Vallejo
Benicia
American Canyon
Solano
Fairfield
Suisun City
Vacaville
Dixon
Rio Vista
Hercules
Pinole
Martinez
Pittsburg
Antioch
Oakley
Brentwood
Concord
Pleasant Hill
Clayton
Lafayette
Orinda
Walnut Creek
Contra Costa
Moraga
Danville
San Ramon
Dublin
Pleasanton
Livermore
Alameda
Legend
Urbanized area
Open space
ROADS
Freeway
Major Road
RAIL SYSTEM
Altamont Corridor Express
Amtrak
BART
Caltrain
Light Rail (Muni & VTA)
Cable Car (Muni)

2010年，ABAG和MTC通過采納十個實施指標來開始Plan Bay Area的發展。最先列出的兩個被375號參議院法案要求的指標是強調氣候保護和充足住屋的相應目標。

375號參議院法案要求的指標

1 至2020年和2035年，將汽車和輕型卡車的人均二氧化碳排放量分別減少7%和15%。

2 至2035年，為區域內25年預計增長百分之百的人口提供住房，而不是將現有低收入居民轉移

另外8個被ABAG和MTC采納的目標：

健康和安全的社區

3 減少因為接觸顆粒物體排放而過早死亡的案例

- 將微小顆粒物體(PM 2.5)排放造成的過早死亡率減少百分之十
- 將粗糙顆粒物體(PM 10) 排放減少百分之三十
- 在大量降低嚴重污染地區內減排量

4 將碰撞導致受傷和死亡人數減少百分之五十 （包括腳踏車和行人）

5 將人均每天步行或騎車時間提高百分之六十 （每天每人平均15分鐘）

均等的享用機會

6 將低收入和中低收入人士的交通和住屋開支減少百分之十

逢勃經濟

7 將區內生產總值增長百分之九十---平均年增長率大約為百分之二 （以當前貨幣價格計算）

交通運輸系統效率

8 增加非機動車代步率百分之十，並且降低機動車里程百分之十。

9 將交通運輸系統保持在良好的維修狀態

- 將當地道路路面條件指數(PCI) 提升至75或更好 （換而言之，將當地街道和道路保持在令人滿意的標準）。
- 將現有州高速公路不良路段減少到總長度低於百分之十。
- 將平均公交資產年齡減少至使用壽命的一半以下（換而言之，較頻密更換巴士和軌道列車）。

空地和農業保護

10 將所有非農業發展限制在城市足跡中（現有城市發展和城市增長界限）。

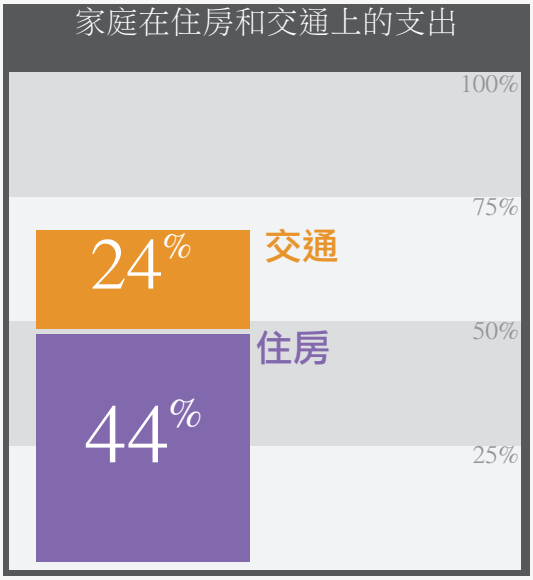
2 我們為什麼需要Plan Bay Area？

你可知道一般受薪家庭將他們總收入的一半以上用於住屋和交通上的開銷。

Plan Bay Area設法提供住屋和交通的選擇，以改善灣區居民的生活質素和經濟穩定。

Plan Bay Area探討交通投資如何能與土地利用決定聯合運作，從而去鑒定那些可以幫助保持灣區獨特生活質素的區域增長形式。 這項計劃也尋求如何在區域內保證所有必要的住屋增長。

整合的土地利用和交通決定意味著以下這些好處：



灣區受薪階層家庭將收入的68%用於住屋（佔44%）和交通（佔24%）。 （*年家庭收入在$79,800或以下）。

通過將住屋，工作和其他活動場所密集在公共交通站附近從而鼓勵居民使用公共交通並且減少機動車排放量。

通過步行，騎腳踏車和公共交通更方便進而改善公共健康。

建設一個把工作，商店，學校，家庭，休閑場所等緊密相連的社區，從而減少交通阻塞及其帶來的污染。

更加明智的使用基層設施並且減少納稅人在用水，下水道和道路方面的開支。

優先發展地區

Plan Bay Area將在由許多區域立法部門已建立的構架上管理發展。自2007年以來，灣區的城城縣已經確認了大約170個優先發展地區(PDAs)---那些可以使用公共交通並且適於發展的地區。 由72個立法部門擴散開來，這些優先發展地區(約佔灣區面積百分之三的土地)被建議去吸納百分之八十的新建住屋和百分之六十六的新就業機會。

這些優先發展地區將會在那些已被確認的理想城鎮協助促進區域密集型和混合用途的開發，從而減少機動車行程和減少排放。

你知道嗎？

優先發展地區(約占灣區面積百分之三的土地)被建議去吸收百分之八十的新建住屋和百分之六十六的新就業機會。

優先保護地區

灣區是一片由三藩市灣景觀，湖，河，山坡，酒莊和其他開放場地構成的區域。 它由於自然景色和歷史資源而聞名，該區域還提供了一系列休閒和戶外活動機會。 這些自然資源為這裏的生活品質作出貢獻，它們亦是人們樂意在這個區域生活和工作的原因。

為了保護這些特色和該區域的自然系統，當地立法部門在過去數年內已經確認了超過100個優先保護地區(PCAs)。

優先保護地區是那些具有區域重要意義的地帶，它們享有廣泛的社區支持和緊迫的保護需求。 這些地帶提供了重要的農業，自然資源，歷史，風景，文化，休閑，和/或生態價值和生態系統功能。

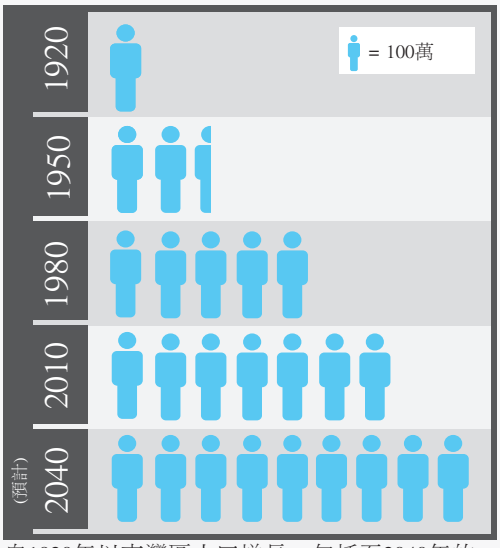
當地領導

為容納未來人口增長，當地領導者已經探求了填充地發展，從而：

- 振興老社區
- 減少通勤時間和交通開支
- 支持現有交通系統
- 節約資源
- 促進可負擔性
- 控制提供新基礎設施的成本
- 善灣區居民的生活品質

3 我為什麼需要重視Plan Bay Area？

我們在住房，交通和其他基礎設施需求上的區域投資會在創造就業，經濟機會和保護環境方面產生重大影響。 Plan Bay Area探討如何調整住屋和交通上的投資，使其更好的支持三藩市灣區。



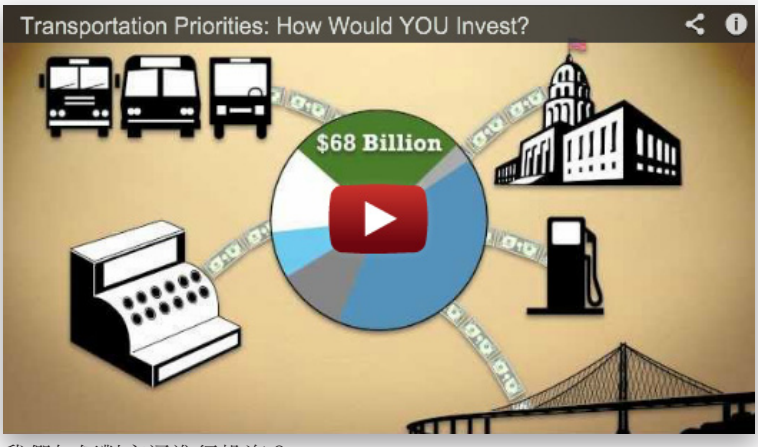
自1920年以來灣區人口增長，包括至2040年的預計增長。

你知道嗎?

在灣區增加200萬人相當於增加兩個San Jose規模的城市。

但我們不能理所當然地認為我們有能力為現代和後代保持和改善生活質素。我們的人口預計將在2040年達到900萬（從今天的700萬人口增長200萬）。為適應此增長，保持我們交通網絡的暢通，和為我們的子孫後代提供足夠的住屋---同時保持和創建生機勃勃和健康的社區---需要共同的遠見，規劃和合作。

此合作便是Plan Bay Area的意義所在，但是我們在此過程中需要您的幫助。我們希望您能在Plan Bay Area草案被發布的時候對它進行審閱，並且為草案遞交您的評論或觀點。



我們如何對交通進行投資？

4 在Plan Bay Area發展過程中，現處於甚麼階段？

Plan Bay Area工作始於2010年，當時 ABAG 和MTC正開始為管理區域增長，而展開測量，評估土地利用，和交通選項的工作。同時在2010年，加州空氣資源委員會(CARB) 針對減少汽車和輕型卡車的尾氣排放，為灣區制定了目標。在2011年6月，五個備選土地利用方案和交通方案被通過進行進一步研究。 分析結論指向一個首選：工作及住屋聯系 （土地利用方案）和交通投資策略，（包括首選土地利用和交通投資策略），於2012年5月被 ABAG 和MTC委員會通過。首選土地利用和交通投資策略意識到盡管大多數灣區社區將維持現狀，但將在其他策略性選出的地區促進密集多用途，住宅和商業區相結合的發展，及接近公共交通，工作，學校，購物，公園，休閒場所和其他設施。

Ken Kirkey,以及其他MTC和ABAG工作人員，正在討論Plan Bay Area的復雜性。

Plan Bay Area草案，預計將在2013年三月發布，將為實現規劃目標提供一系列投資和政策。Plan Bay Area草案和相伴的環境影響報告(EIR)將會面對公衆審閱和評論，包括一系列2013年4，5月份的公衆會議。 MTC 和 ABAG需要在2013年6月采納最終Plan Bay Area和確認最終的EIR.

5 我怎樣能參與Plan Bay Area？

這是你的灣區及家園！我們希望您能積極參與規劃我們的未來，和建設強而有力的可居住環境。 不久將會有針對灣區規劃和環境影響報告草案的公開會議和公衆聽證會（目前定於4月和5月舉行）。我們希望您能到場參加和了解關於灣區規劃草案，以及發表您的意見。也請鼓勵您的社區參與公開會議。

想獲取會議議程，講解和其他資料？

請瀏覽 www.OneBayArea.org

想閱讀，了解，評論Plan Bay Area和EIR草案？

請瀏覽 www.OneBayArea.org

想獲取議程，演講和其他資料？

請瀏覽 www.OneBayArea.org

有關於Plan Bay Area的問題？ 請電子郵件至 info@OneBayArea.org

想要關於Plan Bay Area的更新和信息？

在 Facebook and 和 Twitter 上關註我們。

近期Plan Bay Area步驟時間表

Association of Bay Area Governments

Metropolitan Transportation Commission

6 更多問題？ Plan Bay Area常見問題

Plan Bay Area是否會剝奪當地土地利用發展的管控力？

不會。土地使用發展的決定權掌握在當地當選市議會和縣監督人手中。州立法清楚表明無論是ABAG 或是MTC都沒有法定權威來將“區域內城市和縣的土地使用權威”取而代之。

區域交通和土地利用計劃如何能減少溫室氣體的排放量？

最基本的策略是協同當地機構，規劃使更多人在他們的工作和其他基本服務附近居住，同時更好地利用公共交通和其他交通選擇，居民因此就不需要經常開車。減少駕駛意味著更少的尾氣排放。

土地利用發展進度緩慢，很多地方將基本保持不變。Plan Bay Area的出現能為溫室氣體排放帶來什麼不同？

我們承認，在土地利用方面的改變需若干年後我們才會看到在整體私家車尾氣排放上的顯著不同。車輛技術改進和交通定價機制（例如：停泊車）在短期性或是長期性內可能會有更大的影響。但是，如果由於效率低的土地利用情況下，導致的交通阻塞繼續惡化，那麼高效機動車帶來的影響將大打折扣。我們普遍認同應該做的不僅只是一件事；是應該全面性進行的。如果我們對本世紀中期要達到的減排水平抱有期望，那麼出行方式應伴隨著科技發展的改變。

為什麼強調機動車和輕型卡車？

交通是加州最大的溫室氣體來源。在灣區，交通占百分之四十一的尾氣排放，其中超過百分之七十五來自於個人機動車旅程。如果我們要顯著減少我們對全球變暖的影響，那麼便需要減少我們在該區域交通帶來的影響。Plan Bay Area旨在通過以下幾個方面減排:

- 減少土地使用的分離（工作，商店，學校和家庭）並且鼓勵更多完整，混合用途型社區，這樣人們可以減少駕駛，增加他們步行，騎腳踏車和使用公共交通；
- 在公共交通附近建立更多住屋，工作和其他活動，從而促使人們使用公共交通，而不用開車；和
- 將土地利用和交通共同規劃，這樣我們可以管控交通堵塞和機動車速度，減少由於機動車空轉和其它效率低而造成的尾氣排放。

什麼是優先發展地區？

優先發展地區，或簡寫 PDAs， 是那些在現有社區內被城市或縣政府認許的為未來承載更多發展的地區。這些地區通常能便捷的連接公共交通，工作，購物和其他服務。針對2007至2011年區域機構的FOCUS項目作出回應，超過72個當地政府已經自願劃定了大約170個優先發展地區(PDAs)。 坐落在現有城市區域並且擁有高質量公共交通服務的地

區被建議在百分之三的灣區土地上吸收百分之八十的新建住屋和百分之六十六的新就業機會。

什麼是社會平等？

社會平等包括所有人都可以平等的享有機會的概念。在灣區規劃中，這包括了被MTC和ABAG采納的目標，為區內不同收入的人士提供住屋，在受影響地區實現更大空氣質素改善，和為低收入家庭改善住屋和交通的可負擔性。MTC和ABAG在針對平等性計劃發展不同階段影響的規劃方案作出分析。

Plan Bay Area聽起來像一個大項目。 我們要從零開始嗎？

幸運的是，我們不需要。數十年來，灣區一直在鼓勵更多集中和密集型發展，來幫助振興較舊的社區，發展完整的社區，減少旅程時間和花費，更好的利用現有交通系統，控制提供新基礎設施的成本，保護土地資源和環境資產，促進可負擔性，並且為所有灣區居民改善生活質素。減少溫室氣體排放提供了另一個持續和加速這些努力的原因。

7 那是什麼意思？Plan Bay Area詞匯表

ABAG---灣區政府協會： 是官方政府參議會和區域土地利用規劃機構，代表了三藩市灣區九個縣和101個城鎮。自1961年成立以來，它提供了研究和分析，金融服務，還有其他成本有效的當地政府服務項目，並且建立合作夥伴從而應對區域經濟，社會和環境等方面的挑戰。

氣候變化---氣候變化指地球天氣模式的變化，包括由於吸熱或大氣層內“溫室氣體”(GHGs)的增加而導致的地球平均溫度升高。氣象學家同意氣候變化是人為燃燒石油和煤炭之類的化石燃料而造成的。交通佔灣區溫室氣體排放量的百分之四十。海平面的上升和極端天氣的氣候變化，預計顯著影響灣區的公衆健康，空氣質量和交通基礎設施。

CMAs---交通阻塞管治機構：在1990年由於州立法和選民批準應運而生的縣範圍機構。專責準備和實施縣內的交通阻塞管治項目。隨後的立法使它們成為非必須的。但多數灣區內的縣依舊保留它們。很多交通阻塞管治機構同時成為縣消售稅機關。

CO2（二氧化碳）---一種由碳循環或人類活動自然排放的氣體。全球最大的二氧化碳來源是化石燃料燃燒（例如煤炭，石油和天然氣），來自於發電廠，機動車，工業設施和其他來源。在灣區，最大的二氧化碳來自於交通來源，約佔百分之41。

詳細方案---繼初始設想方案之後，有關可用財政收入的詳細方案將被發展，分析和討論， 以作為灣區規劃過程的一部分，（請參見初始設想方案和首選方案）。

EIR---環境影響報告：州法律要求，如果能有充份證據表明一個項目將會對環境產生顯著影響，應準備一份環境影響報告。一份環境影響報告草案應該在舉行公衆聽證會時，被包含進審閱和批準程序。繼領導機構採納最終環境影響報告之後，決定是否繼續項目。

環境正義---這個術語來自於總統行政命令，以促進不發達社區的平等性和促進種族和民族群體及低收入社區參與決策過程中。當地和區域交通機構必須確保服務和利益以及負擔都可以 平等地分配而避免歧視。

公平性分析---與聯邦對環境公義的要求相符合，MTC和ABAG將為Plan Bay Area進行公平性分析，從而確定此計劃的投資策略帶來的利益和負擔將如何影響少數族裔和低收入社區。

FOCUS---一個由ABAG領導，MTC協助同時與空氣區(Air District)和 灣區保護與發展委員會(BCDC)配合的區域規劃倡導。FOCUS的目標是在鼓勵現有社區填充地發展的同時保護空地和自然資源。(參見 PCA 和 PDA)。

溫室氣體---任何以下氣體---包括二氧化碳，甲烷和臭氧---它們對太陽輻射的吸收導致了溫室效應，在此過程中大氣層允許外界陽光穿過，但是吸收了從地球表面反射回太空的熱量。溫室氣體就像大氣層的吸熱毯子，導致了氣候變化。

初始設想方案---作為Plan Bay AREa的一部分，初始設想方案明確闡述了灣區對未來土地利用的遠景，和評估了與法定溫室氣體和住屋及其他自願實施目標作比較。初始設想方案是一個起點，目的是經由發展，分析和討論其他詳細方案而達至2012年初的首選方案。這方案作爲起始點的另一個原因是它不受現有可用財政收入的限制。（參見詳細方案和首選方案。）

土地使用模式---被研究員和規劃師們用於判斷預期人口，工作和住屋增長，以及幫助理解土地利用，交通和經濟之間的相互關係。模式幫助規劃師們分析和測試了多種工作，人口和土地利用的空間分佈，以及向政策制定者和公衆描述了土地利用和交通的關係。

MTC---大都會交通運輸委員會：包括三藩市灣區九個縣的交通規劃，撥款和協調機構。

One Bay Area---One Bay Area是一項新倡導，旨在協調各個灣區區域政府機構的工作---灣區政府協會(ABAG)， 灣區空氣質量管理區(BAAQMD)，灣區保護與發展委員會(BCDC)和大都會交通運輸委員會(MTC)---與101個區域的城鎮合作，創建一個更可持續發展的未來。目前一個主要的努力是發展灣區規劃(Plan Bay Area)， 這是該區域的可持續土地利用，交通和住屋的長期計劃。

PCA---優先保護地區： 區域內那些有廣泛共識的需要長期保護的或需要公共撥款促進保護的廣大空地。FOCUS項目判定了這些地區。

PDA---優先發展地區： 那些現有社區內具有填充地發展機會的地點，並且方便地連接公共交通，工作，購物和服務。當地立法部門通過FOCUS項目自願地識別了這些地點。

首選方案---對其他詳細方案的思考引領向2012年初的首選方案。（參見詳細方案和初始設想方案）。

RTP---區域交通改善方案： 一個指引區域25年期間內交通投資的總體規劃。每三年更新一次，它是基於對人口和工作增長的預測以及保證交通需求。是州政府和聯邦政府的法定要求，它包括了如何更好的維護，營運和擴展交通項目。灣區最近更新的長期交通計劃，被稱為交通2035。下一個RTP將被包括成為灣區規劃的一部分。

智慧型增長---對已建立的社區提供一系列保護，保存和經濟刺激，同時保護寶貴的自然和文化資源並限制蔓延的政策和計劃。

可持續性---可持續性是指以一種能為現今和後代保存資源的方式來行動和利用資源。“Three E”可持續性目標是指經濟，環境和平等性。可持續性就是關於幫助支持一個繁榮和具有國際競爭力的經濟，提供一個健康和安全的環境以及為灣區居民們創造平等的機會。

可持續社區戰略---可持續社區戰略(SCS)是所有大都會區域在 375號參議院法案要求下必須完成的一個整合型土地使用和交通計劃。在三藩市灣區，這項整合包括了ABAG的預測和區域住房需求分配(RHNA)和MTC的區域交通改善計劃(RTP)。

TOD---公共交通導向發展: 一類連接土地利用和公共交通設施的發展，從而支持公共交通系統並且幫助減少蔓延，交通阻塞和空氣污染。它包括了住屋，和附屬的公共使用(工作，零售和服務)，設立在一個區域交通系統的戰略位置，例如一個鐵路樞紐。

公平性分析---公平性是可持續性的一個核心要素，連同經濟和環境一起定義了三E（Three E）區域規劃原則。灣區區域機構已經在過去多年裏強調了公平性，並且會持續這樣做將它作為灣區規劃的基本組成部分。作為努力的一部分，我們創建了一個區域公平性工作小組，協助判定和為區域主要公平性問題提供建議，例如可負擔房屋，公共健康，就業機會，環境公義，可負擔的公共交通和學校。

SB 375--- 375號參議院法案（Steiberg）:SB375在2008年成為法例。它包括了兩個主要法定要求和一些自願措施。旨在支持AB 32法令，該法令 要求加州在2020年將溫室氣體排放量減少到1990年水平。第一個要求是減少汽車和輕型卡車的人均二氧化碳，主要通過建造更多方便連接公共交通和其他設施的密集型社區，這樣市民就有更多的交通選擇，從而減少駕駛次數。第二個要求是為區域預計25年增長的全部人口提供住屋，不計較收入之多少。

社會公平性---社會公平性包括了下面這個概念：所有人都應該有平等和同樣的享受機會。在灣區規劃裏，這包括了MTC和ABAG採納了下述目標為區內所有不同收入階層的人士提供住屋，實現更大空氣質素改善，和改善低收入家庭住屋和交通的可負擔性。MTC和ABAG已經在計劃發展的不同階段對規劃方案與公平性的關連進行分析。欲知更多信息，請上One Bay Area公平性網頁。

筆記

info@OneBayArea.org
www.OneBayArea.org

Association of
Bay Area Governments

Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eigth Street
Oakland, CA 94607-4756

電話510-464-7900
info@abag.ca.gov

Metropolitan Transportation
Commission

Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eigth Street
Oakland, CA 94607-4700

電話510-817-5700
傳真510-817-5848
510-817-5769 TDD/TTY

February 7th, 2013

Association of
Bay Area Governments

Metropolitan Transportation
Commission

Bay Area Plan

Material de Antecedentes para

la Participación de Organizaciones Comunitarias

Febrero/Marzo 2013

Contenido

1. ¿Qué es el Plan Bay Area?

2. ¿Por qué necesitamos el Plan Bay Area?

3. ¿Por qué debe importarme el Plan Bay Area?

4. ¿En dónde estamos en el proceso de desarrollo del Plan Bay Area?

5. ¿Cómo puedo participar en el Plan Bay Area?

6. ¿Más preguntas ...? Preguntas Frecuentes sobre Plan Bay Area

7. ¿Qué significa eso? Glosario del Plan Bay Area

síguenos en Facebook y Twitter

1 ¿Qué es el Plan Bay Area?

Plan Bay Area se trata de manejar el crecimiento en los nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco. Una vez aprobado, servirá como un plan de acción para coordinar las políticas del uso del suelo y transporte, los proyectos y la inversión pública para:

- **promover la economía**
- **mejorar la calidad del aire**
- **promover comunidades saludables**
- **proveer vivienda a todos los residentes del Área de la Bahía**
- **mantener el sistema de transporte de la región en movimiento**

El plan mira más de 25 años a futuro y cubre el periodo hasta el 2040, y debe ser actualizado cada cuatro años.

Todas las regiones de California deben completar un plan integral del uso del suelo y el transporte según la Ley del Senado 375 (SB 375, Steinberg), "La Ley de Protección Climática y Comunidades Sustentables de California." La ley requiere que cada una de las 18 regiones metropolitanas de California planeen el transporte, el uso del suelo y la vivienda conjuntamente como parte de una "Estrategia para Comunidades Sustentables." La meta ultima es la de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero producidas por los automóviles y camionetas de la región dentro de los próximos 10-25 años y a la vez promover las comunidades sustentables.

¿Sabías qué?

El Área de la Bahía de San Francisco es la economía número 19 en el mundo.

Desde la primavera del 2010, el Plan Bay Area — el cual esta siendo desarrollado por la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) y la Comisión Metropolitana del Transporte (MTC) — ha reunido a agencias regionales, gobiernos locales, agencias de administración del congestionamiento, agencias del transporte público, miembros de la comunidad y organizaciones interesadas. El propósito es enfocarse en un plan que mira hacia delante para mantener lo que hace especial a nuestra región y enfrentar los grandes retos, y así poder heredar una región dinámica y saludable a nuestros hijos y nietos.

Los Comisionados de la MTC Jake Mackenzie (Concilio de Rohnert Park) y Adrienne Tissier (Supervisora del Condado de San Mateo) explican el origen y consecuencias de la ley SB 375.

Cloverdale
Healdsburg
Sonoma
Windsor
Santa Rosa
Sebastopol
Rohnert Park
Cotati
Petaluma
Calistoga
Napa
Yountville
Napa
Sonoma
Marin
Novato
Fairfax
San Anselmo
San Rafael
Ross
Larkspur
Corte Madera
Mill Valley
Belvedere
Tiburon
Sausalito
San Pablo
Richmond
El Cerrito
Albany
Berkeley
Emeryville
Piedmont
Oakland
San Francisco
Alameda
Daly City
Colma
Brisbane
South San Francisco
San Bruno
Pacifica
Millbrae
Burlingame
San Mateo
Foster City
Hillsborough
Belmont
San Carlos
Redwood City
Menlo Park
Atherton
Woodside
Half Moon Bay
Palo Alto
East Palo Alto
Mountain View
Los Altos
Los Altos Hills
Portola Valley
Sunnyvale
Santa Clara
Cupertino
Campbell
Saratoga
Monte Sereno
Los Gatos
San Leandro
Hayward
Union City
Newark
Fremont
Milpitas
San Jose
Morgan Hill
Gilroy
Vallejo
Benicia
American Canyon
Solano
Fairfield
Suisun City
Vacaville
Dixon
Rio Vista
Hercules
Pinole
Martinez
Pittsburg
Antioch
Oakley
Brentwood
Concord
Pleasant Hill
Clayton
Lafayette
Orinda
Walnut Creek
Contra Costa
Moraga
Danville
San Ramon
Dublin
Pleasanton
Livermore
Alameda
Legend
Urbanized area
Open space
ROADS
Freeway
Major Road
RAIL SYSTEM
Altamont Corridor Express
Amtrak
BART
Caltrain
Light Rail (Muni & VTA)
Cable Car (Muni)

En el 2010, ABAG y MTC comenzaron a desarrollar el Plan Bay Area aprobando 10 propósitos de cumplimiento. Los primeros dos propósitos son requeridos por la Ley del Senado 375 para alcanzar las metas de protección climática y suficiente vivienda:

Propósitos requeridos por la Ley 375

1 Reducir las emisiones de dióxido de carbono per cápita un 7 por ciento para el 2020 y un 15 por ciento para el 2035

2 Proveer vivienda según el ingreso, para el 2035, para el 100 por ciento del crecimiento esperado en los próximos 25 años, sin desplazar a los actuales residentes de bajos recursos

Los otros ocho propósitos aprobados por ABAG & MTC:

Comunidades Saludables y Seguras

3 Reducir las muertes prematuras a causa de exposición a las emisiones de partículas

- Reducir un 10 por ciento las muertes prematuras por causa de exposición a la materia particulada fina (PM 2.5)
- Reducir un 30 por ciento la materia particulada gruesa (PM 10)
- Alcanzar reducciones más grandes en áreas altamente impactadas

4 Reducir un 50 por ciento el número de lesiones y fatalidades a causa de los choques (incluyendo ciclistas y peatones)

5 Aumentar un 60 por ciento el tiempo promedio de caminar o andar en bicicleta para transportación por persona (para alcanzar un promedio de 15 minutos por persona por día)

Acceso Equitativo

6 Disminuir un 10 por ciento la porción del ingreso consumido por el transporte y la vivienda de hogares de bajos recursos y hogares de clase media-baja

Vitalidad Económica

7 Aumentar el Producto Regional Bruto (GPR) un 90 por ciento – un promedio de crecimiento anual de aproximadamente 2 por ciento (en dólares actuales)

Efectividad del Sistema de Transporte

8 Aumentar un 10 por ciento la porción de uso de medios de transporte que no sean el automóvil y disminuir un 10 por ciento per cápita las millas de vehículo viajadas (VMT) por automóviles

9 Mantener el sistema de transporte en un estado de buen mantenimiento

- Aumentar a 75 o más el índice de condición del pavimento (PCI) de caminos locales (en otras palabras, mantener las calles y caminos locales en un estándar satisfactorio)
- Disminuir a menos de 10 por ciento el total del número de millas de carril en mal estado en las carreteras estatales
- Reducir le edad promedio de recursos de transporte público a un 50 por ciento de su vida útil (en otras palabras, reemplazar los autobuses y vagones de tren más seguido)

Protección de Espacios Abiertos y Agrícolas

10 Dirigir todo desarrollo no agrícola dentro de la huella urbana (desarrollo urbano existente y dentro de los limites de crecimiento urbano)

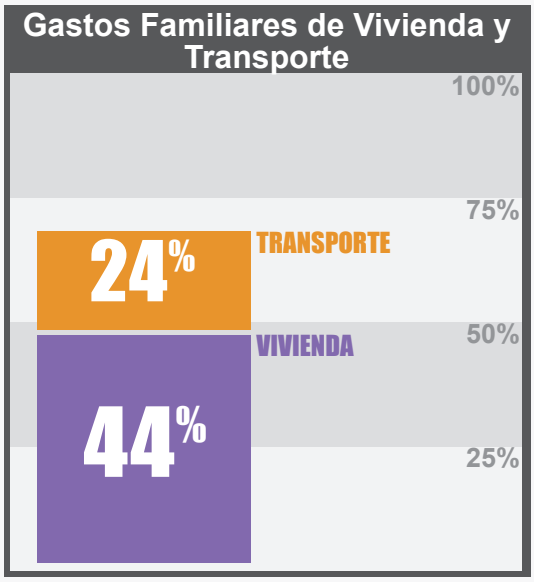
2 ¿Por qué necesitamos el Plan Bay Area?

¿Sabías que en promedio las familias trabajadoras gastan más de la mitad de su ingreso bruto en gastos de vivienda y trasporte?

El Plan Bay Area trata de proveer vivienda y opciones de transporte que puedan mejorar la calidad de vida y la estabilidad económica de todos los residentes del Área de la Bahía.

El Plan Bay Area considera como las inversiones de transporte y las decisiones del uso del suelo pueden trabajar conjuntamente para identificar un patrón de crecimiento regional que ayude a resguardar la calidad de vida singular que existe en el Área de la Bahía. El plan también busca proveer la vivienda necesaria para todo el crecimiento esperado dentro de los limites de nuestra región.

Integrar las decisiones del uso del suelo y el transporte pueden significar beneficios como:



Las familias trabajadoras en el Área de la Bahía gastan 68% de sus ingresos en gastos de vivienda (44%) y transporte (24%). (*Ingreso anual de $79,800 o menos.)*

Alentar el uso del transporte público y reducir las emisiones de los automóviles ubicando los hogares, trabajos y otras actividades alrededor de las estaciones de transporte público.

Crear comunidades con empleos, tiendas, escuelas, hogares, parques, etc. más cerca de cada uno, así reduciendo el trafico y su contaminación.

Mejorar la salud pública facilitando los viajes a pie, en bicicleta o en transporte público.

Hacer uso más sabio de la infraestructura y reducir los costos a futuro de los contribuyentes para servicios como el agua, el alcantarillado y los caminos.

Áreas de Prioridad para el Desarrollo

El Plan Bay Area estará fundado en las estrategias políticas que ya han sido establecidas por varios gobiernos de la región. Desde el 2007, las ciudades y condados dentro del Área de la Bahía han identificado aproximadamente 170 Áreas de Prioridad para el Desarrollo (PDAs) — zonas donde hay acceso al transporte público y son adecuadas para el crecimiento. Dispersadas a través de 72 jurisdicciones, se ha propuesto que estas Áreas de Prioridad para el Desarrollo absorban más o menos el 80 por ciento de vivienda nueva y el 66 por ciento del empleo nuevo dentro de aproximadamente un tres por ciento del terreno del Área de la Bahía.

¿Sabías qué?

Se ha propuesto que las Áreas de Prioridad para el Desarrollo absorben como el 80% de la vivienda nueva y el 66% del empleo nuevo en tan solo 3% del terreno del Área de la Bahía.

Estas Áreas de Prioridad para el Desarrollo ayudarán a promover el desarrollo compacto y de uso variado en lugares donde las ciudades y pueblos han indicado que es deseable, lo cual puede ayudar a reducir el número de viajes en automóvil y las emisiones.

Zonas Protegidas por Prioridad

El Área de la Bahía es una región llena de vistas panorámicas de la Bahía de San Francisco, lagos, ríos, cerros, viñedos, y otros espacios al aire libre. Es bien conocida por sus características naturales y lugares históricos, y la región también ofrece una gran variedad de oportunidades de recreación y actividades al aire libre. Estos recursos naturales contribuyen a la calidad de vida aquí y son varias de las razones por las cuales la gente quiere vivir y trabajar en esta región.

Para conservar estas características y proteger los sistemas naturales de la región, más de 100 Zonas Protegidas Contra el Desarrollo Urbano (PCAs) han sido designadas por gobiernos locales durante los últimos años.

Las Zonas Protegidas Contra el Desarrollo son áreas de importancia regional que son apoyadas por la mayoría de la comunidad y necesitan protección urgentemente. Estas áreas proporcionan importancia agrícola, recursos naturales, históricos, escénicos, de recreación y/o valor ecológico y funciones de ecosistemas.

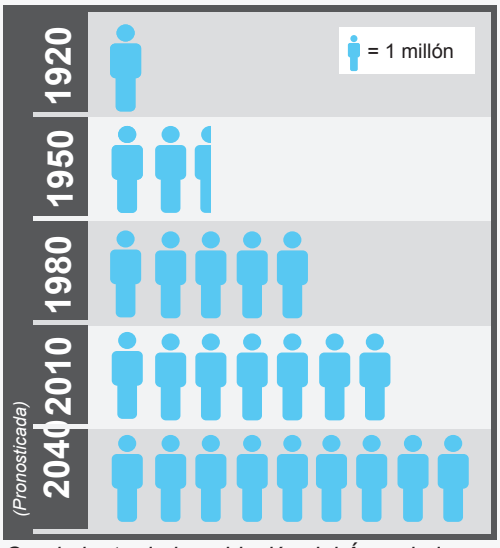
Lideres Locales

Para alojar el futuro crecimiento de la población, los lideres locales han estado propulsando el desarrollo urbano para:

- **revitalizar las comunidades antiguas**
- **reducir el tiempo de viaje y los costos de transporte**
- **fortalecer el sistema de transporte existente**
- **proteger recursos**
- **apoyar la asequibilidad**
- **controlar los costos de proveer infraestructura nueva**
- **mejorar la calidad de vida de los residentes del Área de la Bahía.**

3 ¿Por qué debe importarme el Plan Bay Area?

Las inversiones de nuestra región en vivienda, transporte, y otras necesidades de infraestructura pueden tener un mayor impacto en la creación de más empleo, oportunidades económicas y la protección del ambiente para todos nosotros. El Plan Bay Area toma en cuenta como alinear las inversiones en vivienda y transporte para así apoyar positivamente el Área de la Bahía de San Francisco.



Crecimiento de la población del Área de la Bahía desde 1920, incluyendo el crecimiento pronosticado hasta el 2040.

¿Sabías qué?

Agregar dos millones de personas al Área de la Bahía es como agregar dos ciudades del tamaño de San José.

Aun así, no podemos ignorar que podemos mantener y hasta mejorar nuestra calidad de vida para las generaciones actuales y las futuras. Se estima que nuestra población crecerá a mas o menos 9 millones de personas para el 2040 (un aumento de 2 millones de personas de la población actual de 7 millones). Para alojar este crecimiento, mantener nuestro sistema de transporte en movimiento, y proveer suficiente vivienda para nuestros hijos y nietos – mientras a la vez construimos comunidades dinámicas y saludables – necesitamos de una visión compartida, de planificación y de la cooperación.

Esta colaboración es de lo que se trata el Plan Bay Area, pero no lo podemos alcanzar sin usted. Esperamos que analice el borrador del Plan Bay Area una vez sea publicado, y que nos de sus comentarios y opiniones sobre el borrador.

¿Cómo debemos invertir en el transporte?

4 ¿En dónde estamos en el proceso de desarrollo del Plan Bay Area?

Hemos estado trabajando en el Plan Bay Area desde 2010, cuando ABAG y MTC comenzaron el trabajo de medir y evaluar las varias opciones de uso del suelo y el transporte para manejar el crecimiento. También en el 2010, la Mesa Directiva de Recursos del Aire de California (ARB) propuso metas para reducir las emisiones de los automóviles y camionetas en el Área de la Bahía. Cinco diferente alternativas del uso del suelo y el transporte fueron aprobadas para estudiarse en junio de 2011. El resultado del análisis resulto en la Estrategia Preferida para el Uso del Suelo e Inversión del Transporte, aprobada por las mesas directivas de ABAG y MTC en mayo de 2012. La Estrategia Preferida para el Uso del Suelo e Inversión del Transporte reconoce que muchas comunidades en el Área de la Bahía permanecerán sin cambios pero en otras ubicaciones estratégicas la Estrategia promueve el desarrollo compacto y de usos variados que mezclan el uso residencial y comercial y están ubicados cerca del transporte público, empleos, escuelas, tiendas, parques, recreación y otras comodidades.

Ken Kirkey, y otro personal de MTC y ABAG, hablan sobre las complejidades del Plan Bay Area.

Septiembre de 2010
ARB asigna las metas de reducción de emisiones para el Área de la Bahía

Enero de 2011
ABAG/MTC aprueban ocho metas de cumplimiento adicionales

Marzo de 2011
Publicación del Escenario de la Visión Inicial

Abril-mayo de 2011
Revisión del público y periodo para recibir comentarios

Junio de 2011
ABAG/MTC aprueban 5 conceptos de uso del suelo/transporte para ser evaluados

El borrador del Plan Bay Area, el cual será publicado en marzo de 2013, ofrecerá una gama de inversiones y políticas para alcanzar las metas del Plan. El borrador del Plan Bay Area y el Reporte de Impacto Ambiental (EIR) acompañante serán sujetos a mas revisión y comentario del público, incluyendo una serie de reuniones públicas alrededor de la región en abril y mayo de 2013. MTC y ABAG aprobarán el Plan final y certificarán el EIR final en junio de 2013.

Enero de 2012
Revisión del público y periodo para recibir comentarios

Mayo de 2012
ABAG/MTC aprueban la "Estrategia Preferida"

Marzo-mayo de 2013
Publicación del borrador del Plan Bay Area y el borrador del EIR; periodo para recibir comentarios de público

Junio de 2013
ABAG & MTC adoptarán el Plan Bay Area final y certificarán el EIR final

El plan es actualizado cada 4 años

2040

5 ¿Cómo puedo participar en el Plan Bay Area?

¡Esta es su Área de la Bahía, su hogar! Queremos que tome un rol activo en la planificación de nuestro futuro y en construir comunidades fuertes y habitables. Habrá una serie de reuniones abiertas y audiencias públicas sobre el borrador del Plan Bay Area y el borrador del EIR (actualmente planeadas para abril y mayo). Queremos que participe, aprenda sobre el borrador del Plan Bay Area y nos de su opinión. También anime a otros de su comunidad a asistir una reunión.

¿Quiere saber más sobre los talleres y reuniones de información?

Visite www.OneBayArea.org

¿Quiere leer, aprender o comentar sobre el borrador del Plan Bay Area y el EIR?

Visite www.OneBayArea.org

¿Quiere revisar las agendas, presentaciones y otros materiales?

Visite www.OneBayArea.org

¿Tiene preguntas sobre el Plan Bay Area? Mande un correo electrónico a info@OneBayArea.org

¿Quiere recibir la ultima información sobre el Plan Bay Area?

Síganos en Facebook y Twitter.

Cronología de los Próximos Pasos para el Plan Bay Area

Association of Bay Area Governments

Metropolitan Transportation Commission

6 ¿Más preguntas …? Preguntas Frecuentes sobre Plan Bay Area

¿El Plan Bay Area quitará el control del uso y desarrollo del suelo a los gobiernos locales?

No. Las decisiones sobre el uso y desarrollo del suelo permanecerá en las manos de los funcionarios de los concilios de las ciudades y los supervisores de los condados. La ley estatal es explicita en que ni ABAG ni MTC tienen la autoridad legal para sustituir “la autoridad del uso del suelo de las ciudades y condados de la región.”

¿Cómo puede reducir las emisiones de gases de efecto invernadero un plan regional de transporte y uso del suelo?

La estrategia principal es trabajar con las agencias locales para planear para que m§s gente viva cerca de su empleo y otros servicios indispensables, conjuntamente con un mejor acceso al transporte público y otras opciones de transporte, para que los residentes no tengan que conducir tanto. Conducir menos significa menos emisiones de los escapes de los automóviles.

Los cambios al desarrollo del uso del suelo son lentos y muchos lugares no cambiarán mucho. ¿En verdad qué diferencia puede hacer el Plan Bay Area con las emisiones de gases de efecto invernadero?

Estamos de acuerdo en que probablemente tomara décadas antes de que los cambios al uso del suelo hagan alguna diferencia en la cantidad total de las emisiones de los automóviles. Mejoras en tecnología automovilística y en las políticas de precios del transporte (por ejemplo, el estacionamiento) quizás tendrán un efecto mejor al corto y largo plazo. Sin embargo, el impacto de vehículos más eficientes se disminuirá si la cantidad que conducimos y el congestionamiento continúan a aumentar por el uso ineficiente del suelo. Existe una gran opinión general que no podemos hacer una sola cosa; necesitamos actuar de todas las maneras posibles. Cambios en tecnología deben ser acompañados por cambios en nuestro comportamiento de transporte si en verdad queremos reducir las emisiones para mediados de siglo a los niveles que ordena la ley.

¿Por qué el énfasis en los automóviles y camionetas?

El transporte es la única fuente más grande de gases de efecto invernadero en California. En el Área de la Bahía, cuenta como el 41 por ciento de nuestras emisiones, y más de tres cuartos de estas vienen de conducir en autos personales. Si en verdad queremos reducir nuestra contribución al calentamiento global, entonces debemos disminuir el impacto de nuestros viajes en auto dentro de la región. El Plan Bay Area intenta reducir las emisiones:

- Reduciendo la separación de los usos del suelo (empleos, tiendas, escuelas, y hogares) y alentando comunidades más completas de usos variados para que la gente pueda conducir menos y pueda aumentar lo que camina, el uso de la bicicleta y el transporte público;

- Agrupando más hogares, empleos y otras actividades alrededor del transporte público para que la gente se anime a usar el transporte público en vez de conducir; y
- Planeando el uso del suelo y el transporte conjuntamente para poder administrar mejor el congestionamiento y la velocidad de los vehículos, disminuyendo el acto de dejar el auto prendido sin moverse y otras ineficiencias.

¿Qué es una Área de Prioridad para el Desarrollo?

Las Áreas de Prioridad para el Desarrollo, o PDAs por sus siglas en inglés, son zonas dentro de comunidades existentes que han sido identificadas y aprobadas por gobiernos de la ciudad o condado para alojar la mayor parte del crecimiento. Típicamente, el acceso al transporte público, empleos, tiendas y otros servicios es fácil en estas áreas. En respuesta al programa regional FOCUS llevado acabo entre 2007-2011, más de 72 gobiernos locales voluntariamente asignaron aproximadamente 170 de estas Áreas de Prioridad para el Desarrollo (PDAs). Ubicadas dentro del área urbana y con acceso a transporte público de alta calidad, se ha propuesto que las PDAs absorban más o menos el 80 por ciento de la vivienda nueva y el 66 por ciento de los empleos nuevos en tan solo tres por ciento del terreno del Área de la Bahía.

¿Qué es la equidad social?

La equidad social forma parte de la idea de que todas las personas deben tener acceso a las oportunidades de forma justa y equitativa. En el Plan Bay Area, esto incluye las metas aprobadas por MTC y ABAG de proveer vivienda para todas las personas según el ingreso dentro de la región, alcanzar más grandes metas para mejorar la calidad del aire en áreas impactadas y mejorar la asequibilidad de la vivienda y transporte para las personas de bajos ingresos. MTC y ABAG están analizando diferentes escenarios de planificación para medir la equidad en cada paso del desarrollo del plan.

El Plan Bay Area suena como un gran proyecto. ¿Estamos comenzando desde ceros?

Afortunadamente, no. Por varias décadas, el Área de la Bahía ha estado alentando el crecimiento compacto para así ayudar a reactivar las comunidades antiguas, desarrollar comunidades más completas, disminuir el tiempo y costo de viajar, dar un mejor uso al sistema de transporte existente, controlar los costos de proveer nueva infraestructura, proteger los recursos del terreno y naturales, promover la asequibilidad, y en general, mejorar la calidad de vida de todos los residentes del Ćrea de la Bah²a. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero tan solo nos da otra razón para continuar y acelerar estos esfuerzos.

7 ¿Qué significa eso? Glosario del Plan Bay Area

ABAG – Association of Bay Area Governments o Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG): es el Concilio de Gobiernos oficial y la agencia encargada de la planificación del uso del suelo representando los nueve condados y 101 ciudades del Área de la Bahía. Organizada en 1961, ABAG proporciona investigación y análisis, servicios financieros, y otros programas eficientes para gobiernos locales y construye colaboraciones para enfrentar retos regionales económicos, sociales y ambientales.

Cambio Climático — el cambio climático se refiere a los cambios de los patrones del clima de la tierra, incluyendo el aumento de temperaturas promedio a causa del aumento en gases de efecto invernadero en la atmosfera, los cuales atrapan el calor. Los científicos climáticos están de acuerdo en que el cambio climático es un problema ocasionado por el hombre a causa de quemar combustible fósil como el petróleo y el carbón. El transporte forma parte del 40 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero en el Área de la Bahía. El cambio climático afectará significativamente la salud pública, la calidad del aire y la infraestructura de transporte del Área de la Bahía a causa de la subida del nivel del mar y el clima extremo.

CMAs — Congestion Management Agencies o Agencias de Administración del Congestionamiento: agencias de los condados encargadas de preparar y administrar el Programa de Administración del Congestionamiento del condado. Las CMAs se organizaron como resultado de ley estatal y la Proposición 111 aprobada por los votantes en 1990. Leyes posteriores las hicieron opcionales. Todavía existen en la mayoría de los condados de la Bahía. Muchas de las agencias también funcionan como la autoridad de impuestos de venta del condado.

CO2 (Dióxido de carbono) — Un gas emitido naturalmente a través del ciclo del carbón o por actividades humanas. La fuente más grande de CO2 en el mundo viene de la combustión de combustibles fósil (como el carbón, aceite y gasolina) en plantas eléctricas, automóviles, instalaciones industriales y otras fuentes. En el Área de la Bahía, la fuente más grande de emisiones de gas CO2, un 41 por ciento, viene del transporte.

Detailed Scenarios/Escenarios Detallados — Después del desarrollo del Escenario de la Visión Inicial, se desarrollarán los escenarios detallados que cuentan con los impuestos disponibles, y serán analizados y discutidos como parte del proceso Plan Bay Area (ver también Escenario de la Visión Inicial y Escenario Preferido).

EIR — Environmental Impact Report o Reporte del Impacto Ambiental: la ley estatal requiere que se prepare un EIR si existe evidencia sustancial de que algún proyecto afectará de forma significativa el ambiente. El borrador del EIR debe ser incluido como parte del proceso de revisión y aprobación si se lleva a cabo una audiencia pública sobre el proyecto. Después de adoptar el EIR final, la agencia encargada toma la decisión de seguir adelante o no con el proyecto.

Environmental Justice/Justicia Ambiental — Este término viene de una Orden Ejecutiva Presidencial

(Presidential Executive Order) para promover la igualdad en las comunidades desamparadas y promover la inclusión de poblaciones raciales y étnicas y las comunidades de bajos ingresos dentro del proceso de toma de decisiones. Las agencias de transporte regionales y locales deben asegurar que los servicios y beneficios, al igual que las cargas, sean distribuidos de forma equitativa para evitar la discriminación.

Equity Analysis/Análisis de Equidad — De acuerdo con los requisitos federales de justicia ambiental, MTC y ABAG llevarán a cabo un análisis de equidad del Plan Bay Area para determinar cómo los beneficios y las cargas de las estrategias de inversión del Plan afectarán a las minorías y comunidades de bajos ingresos.

La equidad es un componente central de la sustentabilidad, junto con la economía y la ecología, las cuales definen las "Tres E" de la planificación regional. Las agencias regionales del Área de la Bahía llevan años trabajando para abordar la equidad y continuarán haciéndolo dentro del proceso del Plan Bay Area. Como parte de este esfuerzo, hemos organizado un Grupo de Trabajo de Equidad Regional (Regional Equity Working Group) para ayudar a identificar y asesorar sobre los temas de equidad más grandes de la región, tal como la vivienda asequible, la salud pública, el acceso al empleo, la justicia ambiental, transporte público asequible y la educación.

FOCUS — Una iniciativa de planificación regional encabezada por ABAG en conjunto con MTC, y en coordinación con el Distrito del Aire y BCDC. La meta de FOCUS fue proteger los campos al aire libre y los recursos naturales alentando el desarrollo urbano dentro de comunidades existentes (ver también PCA y PDA).

Gases de Efecto Invernadero (GHGs, por sus siglas en inglés) — cualquiera de los gases – incluyendo el dióxido de carbono, metano y ozona – cuya absorción de la radiación solar es causa del efecto invernadero, donde la atmosfera permite la entrada a los rayos solares pero absorben el calor emitido por la superficie del planeta. Los gases de efecto invernadero actúan como una cobija que atrapa el calor en la atmosfera, y causa el cambio climático.

Initial Vision Scenario/Escenario de la Visión Inicial — Como parte del Plan Bay Area, el Escenario de la Visión Inicial articula la futura visión del uso del suelo del Área de la Bahía y califica su función según las metas de emisiones y vivienda requeridas, al igual que otras metas voluntarias. El Escenario de la Visión Inicial funciono como un punto de partida en el desarrollo, análisis y discusión de los escenarios detallados que condujeron al escenario preferido a principios del 2012. Otra razón por la cual el Escenario de la Visión Inicial es solo un punto de partida es que no está limitado por los recursos disponibles (ver también Escenarios Detallados y Escenario Preferido).

Land Use Model/Modelo del Uso del Suelo — Usado por investigadores y urbanistas para identificar el crecimiento de población, empleo y vivienda esperado y para comprender la interacción entre el uso del suelo, el transporte y la economía. Los modelos ayudan a los urbanistas a analizar y probar varias

distribuciones de empleo, población y uso del suelo y describen a los creadores de políticas y al público las relaciones entre el uso del suelo y el transporte.

MTC — Metropolitan Transportation Commission/Comisión Metropolitana del Transporte: La agencia encargada de la planificación, financiación y coordinación del transporte en los nueve condados del Área de la Bahía.

OneBayArea — OneBayArea es una iniciativa con la intención de coordinar los esfuerzos de los gobiernos regionales del Área de la Bahía — la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG), el Bay Area Air Quality Management District o Distrito de Administración de la Calidad del Aire del Área de la Bahía (BAAQMD), la Bay Conservation and Development Commission o Comisión para la Protección y Desarrollo de la Bahía (BCDC) y la Comisión Metropolitana del Transporte (MTC) — en colaboración con las 101 ciudades de la región para así crear un futuro más sustentable. Uno de los grandes esfuerzos ahora en desarrollo es el Plan Bay Area, el plan a largo plazo de la región de uso sustentable del suelo, el transporte y la vivienda.

PCA — Priority Conservation Area/Zona Protegida Contra el Desarrollo: espacios al aire libre de importancia regional para los cuales existe una gran opinión general de protegerlos a largo plazo y para los cuales existen fondos públicos para invertirse en su protección. Estas zonas fueron identificadas a través del programa FOCUS.

PDA — Priority Development Area/Área de Prioridad para el Desarrollo: Lugares dentro de comunidades existentes que presentan oportunidades para el desarrollo urbano, y son fácilmente accesibles al transporte público, empleos, tiendas y servicios. Los gobiernos locales voluntariamente identificaron estas áreas a través del programa FOCUS.

Preferred Scenario/Escenario Preferido — el análisis de los escenarios detallados condujo al escenario preferido a principios del 2012 (ver Escenarios Detallados y Escenario de la Visión Inicial).

RTP — Regional Transportation Plan/Plan Regional de Transporte: un plan maestro que guía las inversiones de transporte por un periodo de 25 años. Actualizado cada cuatro años, el plan se basa en pronósticos de crecimiento de la población y los empleos y la demanda al uso del sistema que resulta por el crecimiento. Requerido por ley estatal y federal, el plan incluye programas para dar un mejor mantenimiento, operación y expansión al transporte. La actualización más reciente del plan regional de transporte se conoce como Transportation 2035. El siguiente RTP formará parte del Plan Bay Area.

Smart Growth/Crecimiento Inteligente — Un set de políticas y programas diseñados para proteger, conservar y estimular económicamente las comunidades existentes, y a la vez proteger los valiosos recursos naturales

y culturales, y tambi®n limitando el crecimiento sin control.

Sustentabilidad — la sustentabilidad es la idea de hacer las cosas y usar los recursos de una forma que se protejan para que estén disponibles a actuales y futuras generaciones. Las "Tres E" de la sustentabilidad son la Economía, la Ecología y la Equidad. La sustentabilidad se trata de ayudar a apoyar una economía global competitiva y prospera, proporcionando un ambiente sano y seguro, y creando oportunidades equitativas para todos los residentes del Área de la Bahía.

Sustainable Communities Strategy/Estrategia para Comunidades Sustentables — La Estrategia para Comunidades Sustentables (SCS) es un plan íntegro del uso del suelo y el transporte que todas las regiones metropolitanas de California deben completar según la Ley Estatal del Senado 375. En el Área de la Bahía de San Francisco esta integración incluye los Pronósticos (Projections) y la Distribución de las Necesidades Regionales de Vivienda (Regional Housing Needs Allocation o RHNA) de ABAG y el Plan Regional de Transporte (RTP) de MTC.

TOD — Transit–Oriented Development/Desarrollo Destinado cerca del Transporte Público: Una clase de desarrollo que une el uso del suelo y las instalaciones de transporte público para apoyar el sistema de transporte público y ayuda a reducir el crecimiento sin control, el congestionamiento y la contaminación. Incluye vivienda, junto a usos complementarios (como empleos, tiendas y servicios), ubicado junto a un punto estratégico sobre el sistema de transporte público, tal y como una estación del tren.

SB 375 — Senate Bill 375 (Steinberg)/Ley del Senado Estatal 375 por el Senador Steinberg: La ley 375 se firmó en 2008, e incluye dos requisitos legales y una variedad de medidas voluntarias. Fue diseñada para complementar la Ley de la Asamblea Estatal 32 (AB 32), la cual requiere reducir las emisiones de GHG del estado para el 2020 a los niveles existentes en 1990. El primer requisito es reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO_2) emitidas por los automóviles y camionetas, primordialmente construyendo comunidades más compactas con mejor acceso al transporte público y otros servicios para que la gente tenga más opciones de transporte y no tengan que conducir tanto. El segundo requisito es proveer vivienda para el 100 por ciento del crecimiento que se espera en los próximos 25 años, sin importar el nivel de ingreso.

Equidad Social — La equidad social forma parte de la idea que todo el mundo debe tener un acceso justo y equitativo a las oportunidades. Dentro del Plan Bay Area, esto incluye las metas de MTC y ABAG de proveer vivienda a todas las personas de la región dentro de todos los niveles de ingreso, alcanzar más grandes mejoras en la calidad del aire en zonas impactadas, y mejorar la asequibilidad de la vivienda y el transporte para las personas de bajos ingresos. MTC y ABAG han estado analizando diferentes escenarios de planificación para estudiar las consecuencias a la equidad a cada paso del desarrollo del Plan. Para más información, visite la página sobre equidad del sitio de OneBayArea.

Notas

info@OneBayArea.org
www.OneBayArea.org

Association of
Bay Area Governments

Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eigth Street
Oakland, CA 94607-4756

teléfono 510-464-7900
info@abag.ca.gov

Metropolitan Transportation
Commission

Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eigth Street
Oakland, CA 94607-4700

teléfono 510-817-5700
fax 510-817-5848
TDD/TTY 510-817-5769
info@mtc.ca.gov

February 7th, 2013

Association of
Bay Area Governments

Metropolitan Transportation
Commission

Plan BayArea

Tài liệu về Bối cảnh cho các Tổ chức Cộng đồng Ngoại vi

Tháng Hai/Ba 2013

Nội dung

1. Kế hoạch Vùng Vịnh là gì?

2. Tại sao chúng ta cần có Kế hoạch Vùng Vịnh?

3. Tại sao tôi phải quan tâm đến Kế hoạch Vùng Vịnh?

4. Chúng ta hiện đang ở giai đoạn nào của tiến trình phát triển Kế hoạch Vùng Vịnh?

5. Làm thế nào để tôi có thể tham gia vào Kế hoạch Vùng Vịnh?

6. Bạn có thêm câu hỏi? FAQ về Kế hoạch Vùng Vịnh.

7. Nghĩa của các từ trong Kế hoạch Vùng Vịnh? Từ điển Thuật ngữ

Hãy theo rõi chúng tôi trên Facebook và Twitter

1 Kế hoạch Vùng Vịnh là gì?

Kế hoạch Vùng Vịnh là về việc quản lý sự tăng trưởng trong chín quận hạt của Vùng Vịnh San Francisco. Một khi được thông qua, nó sẽ là bản đồ kế hoạch để phối hợp việc sử dụng đất và những chính sách giao thông, những dự án và đầu tư công cộng để:

- **đẩy mạnh nền kinh tế**
- **cải thiện phẩm chất không khí**
- **cổ động cho những cộng đồng •**
- **cung cấp nhà ở cho cư dân Vùng Vịnh**
- **duy trì sự chuyển động của hệ thống giao thông**

Kế hoạch Vùng Vịnh có tầm nhìn trước 25 năm và bao phủ đến hết 2040, và phải được cập nhật hóa mỗi bốn năm.

Tất cả các vùng trong California phải hoàn tất một kế hoạch hợp nhất về sử dụng đất và giao thông, như đòi hỏi bởi Đạo luật Thượng viên 375 về "Cộng đồng Bền vững California và Bảo vệ Khí hậu năm 2008" (Steinberg). Đạo luật kêu gọi mỗi 18 vùng đô thị của California cùng nhau hoạch định giao thông, sử dụng đất và nhà ở, như một phần của "Chiến lược Cộng đồng Bền vững". Mục tiêu tối hậu là để cắt giảm khí thải nhà kính do xe hơi và xe tải nhẹ trong vùng, trong vòng 10-25 năm tới đây, đồng thời đẩy mạnh những cộng đồng bền vững.

Bạn có biết?

Vùng Vịnh San Francisco có nền kinh tế đứng thứ 19 trên thế giới.

Từ mùa xuân 2010, Kế hoạch Vùng Vịnh – đang được phát triển bởi Hiệp hội Chính quyền Vùng Vịnh (ABAG) và Ủy ban Giao thông Đô thị (MTC) – đã tập hợp lại với nhau các cơ quan trong vùng, các chính quyền địa phương, các cơ quan quản lý tắc nghẽn giao thông của quận, các thành viên cộng đồng và các nhóm liên đới. Mục tiêu là tập trung vào một kế hoạch nhìn về phía trước, để duy trì những gì đặc biệt của vùng và giải quyết những thử thách chính, để chúng ta có thể để lại một vùng sống động và lành mạnh cho con cháu chúng ta.

Ủy viên MTC Jake Mackenzie (Nghị viên Rohnert Park) và Adrienne Tissier (Nghị viên Quận San Mateo) giải thích những nguồn gốc và hậu quả của SB 375.

Cloverdale
Healdsburg
Sonoma
Windsor
Santa Rosa
Sebastopol
Rohnert Park
Cotati
Petaluma
Calistoga
Napa
Yountville
Napa
Sonoma
Marin
Novato
Fairfax
San Anselmo
San Rafael
Ross
Larkspur
Corte Madera
Mill Valley
Belvedere
Tiburon
Sausalito
San Pablo
Richmond
El Cerrito
Albany
Berkeley
Emeryville
Piedmont
Oakland
San Francisco
Alameda
Daly City
Colma
Brisbane
South San Francisco
San Bruno
Pacifica
Millbrae
Burlingame
San Mateo
Foster City
Hillsborough
Belmont
San Carlos
Redwood City
Menlo Park
Atherton
Woodside
Half Moon Bay
Palo Alto
East Palo Alto
Mountain View
Los Altos
Los Altos Hills
Portola Valley
Sunnyvale
Santa Clara
Cupertino
Campbell
Saratoga
Monte Sereno
Los Gatos
San Leandro
Hayward
Union City
Newark
Fremont
Milpitas
San Jose
Morgan Hill
Gilroy
Vallejo
Benicia
American Canyon
Solano
Fairfield
Suisun City
Vacaville
Dixon
Rio Vista
Hercules
Pinole
Martinez
Pittsburg
Antioch
Oakley
Brentwood
Concord
Pleasant Hill
Clayton
Lafayette
Orinda
Walnut Creek
Moraga
Danville
Contra Costa
San Ramon
Dublin
Pleasanton
Livermore
Alameda
San Mateo
Santa Clara
Legend
Urbanized area
Open space
ROADS
Freeway
Major Road
RAIL SYSTEM
Altamont Corridor Express
Amtrak
BART
Caltrain
Light Rail (Muni & VTA)
Cable Car (Muni)

Vào năm 2010, ABAG và MTC đã bắt đầu phát triển Kế hoạch Vùng Vịnh bằng cách thông qua 10 mục tiêu thực hiện. Hai mục tiêu đầu do đòi hỏi của Đạo luật Thượng viên 375 để giải quyết những những mục đích bảo vệ khí hậu và nhà ở thích hợp:

Những Mục tiêu do Đạo luật Thượng viên 375 đòi hỏi

1 Cắt giảm 7% vào năm 2020 và 15% vào năm 2035 lượng khí thải cácbon điôxít trên mỗi đầu người của xe hơi và xe tải nhẹ

2 Nhà ở, đến năm 2025, 100% tăng trưởng của vùng, dự kiến cho 25 năm theo mức lợi tức, mà không dời chỗ của cư dân lợi tức thấp hiện tại.

Tám mục tiêu khác được ABAG và MTC thông qua:

Những Cộng đoàn Lành mạnh và An toan

3 Cắt giảm số chết yểu vì tiếp xúc với hạt khí thải

- Cắt giảm 10% số chết yểu vì tiếp xúc với hạt khí thải nhỏ (PM 2.5)
- Cắt giảm 30% số chết yểu vì tiếp xúc với hạt khí thải thô (PM 10)
- Đạt được cắt giảm lớn hơn trong những vùng đông dân cư

4 Cắt giảm 50% con số thương vong từ tất cả các vụ đụng xe (kể cả xe đạp và người đi bộ)

5 Tăng 60% thời gian đi bộ hoặc đạp xe trung bình hàng ngày để đi lại (trung bình 15 phút mỗi ngày cho mỗi người)

Tiếp cận Bình đẳng

6 Giảm 10% số lợi tức dành cho vận chuyển và nhà ở cho những gia đình lợi tức thấp và thấp hơn trung bình

Sức mạnh Kinh tế

7 Tăng 90% tổng sản lượng của vùng (GRP) – trung bình tăng trưởng khoảng 2% hàng năm (theo giá trị đồng tiền hiện tại)

Hiệu quả của Hệ thống Giao thông

8 Tăng 10% phương tiện giao thông không phải là xe hơi và giảm 10% số dặm lái xe tính theo đầu người

9 Duy trì hệ thống giao thông trong tình trạng tốt

- Tăng chỉ số tình trạng lát đường địa phương (PCI) lên 75 hoặc cao hơn (nói cách khác là duy trì đường lộ địa phương ở tình trạng thỏa đáng)
- Giảm chiều dài của những lần hiểm nguy trên các xa lộ tiểu bang xuống dưới 10% tổng số dặm của các lần
- Giảm 50% tuổi thọ trung bình của các phương tiện vận chuyển công cộng (nói cách khác là thay thế xe buýt và xe điện thường xuyên hơn)

Không gian Mở và Bảo tồn Canh nông

10 Chỉ đạo những phát triển không phải là canh nông phải nằm trong khuôn của đô thị (ranh giới phát triển và tăng trưởng của đô thị)

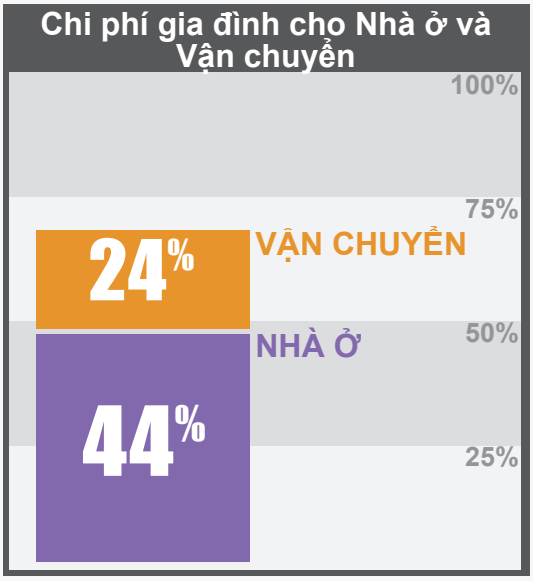
2 Tại sao chúng ta cần có Kế hoạch Vùng Vịnh?

Bạn có biết là một gia đình đi làm trung bình tiêu mất hơn một nửa tổng lợi tức vào chi phí nhà ở và giao thông hay không?

Kế hoạch Vùng Vịnh tìm cách cung cấp những lựa chọn về nhà ở và giao thông có khả năng cải thiện phẩm chất cuộc sống và đem sự ổn định kinh tế cho tất cả cư dân Vùng Vịnh.

Kế hoạch Vùng Vịnh cân nhắc sao cho các đầu tư về giao thông có thể hoạt động song song với những quyết định sử dụng đất để nhận diện ra một khuôn mẫu phát triển có khả năng bảo tồn phẩm chất cuộc sống chỉ có một của Vùng Vịnh. Kế hoạch cũng tìm cách cung cấp tất cả sự tăng trưởng cần thiết về nhà ở trong ranh giới của vùng.

Hợp nhất những quyết định về sử dụng đất và giao thông có thể đem lại những ích lợi như:



Những gia đình đi làm ở Vùng Vịnh chi 68% lợi tức vào nhà ở và vận chuyển (44% và 24%). (* Lợi tức gia đình $79,800 hoặc ít hơn).*

Khuyến khích sử dụng vận chuyển công cộng và giảm khí thải xe hơi bằng cách tụ họp lại thêm nhà, việc làm và những hoạt động khác chung quanh những trạm vận chuyển công ng.

Tạo dựng những cộng đồng với việc làm, cửa hàng, trường học, nhà ở, điểm giải trí, vân vân ở gần nhau hơn, do đó làm giảm giao thông và ô nhiễm.

Cải thiện sức khỏe công chúng bằng cách làm cho việc đi bộ, đạp xe hoặc dùng vận chuyển công cộng được dễ dàng hơn.

Sử dụng hạ tầng cơ sở khôn ngoan hơn và giảm chi phí trong tương lai cho những người đóng thuế về những vấn đề nước, cống rãnh và đường xá.

Những Vùng Ưu tiên Phát triển

Kế hoạch Vùng Vịnh sẽ xây dựng trên cơ cấu quản lý tăng trưởng đã được thiết lập bởi nhiều thẩm quyền trong vùng. Từ năm 2007, các thành phố và quận hạt của Vùng Vịnh đã nhận diện khoảng 170 Vùng Ưu tiên Phát triển (PDA) – những vùng có tiếp cận đến vận chuyển công cộng và thích hợp cho tăng trưởng. Nằm trải khắp 72 khu vực thẩm quyền, những Vùng Ưu tiên Phát triển này được đề nghị sẽ hấp thu khoảng 80% nhà ở mới và 66% việc làm mới, trên một diện tích rộng bằng 3% đất đai của Vùng Vịnh.

Bạn có biết?

Các Vùng Ưu tiên Phát triển được đề nghị sẽ hấp thu khoảng 80% nhà ở mới và 66% việc làm mới trên một diện tích rộng bằng 3% đất đai của Vùng Vịnh.

Những Vùng Ưu tiên Phát triển này sẽ thúc đẩy cách phát triển cô đọng, đa dụng tại những vùng mà các thành phố và thị xã cho là được ưa chuộng, kết quả là giúp cắt giảm các chuyến xe và khí thải.

Những Vùng Ưu tiên Bảo tồn

Vùng Vịnh là một vùng đầy những cảnh đẹp của Vịnh San Francisco, của sông hồ, đồi núi, vườn nho và những không gian mở khác. Vùng được nổi tiếng nhờ những đặc điểm thiên nhiên và di tích lịch sử, cung ứng một phạm vi rộng các cơ hội giải trí và sinh hoạt ngoài trời. Những tài nguyên thiên nhiên này đóng góp vào phẩm chất cuộc sống ở đây và là một số lý do tại sao người ta muốn sống và làm việc trong vùng này.

Để bảo tồn những đặc điểm và bảo vệ hệ sinh thái của vùng, trên 100 Vùng Ưu tiên Bảo tồn (PCA) đã được chỉ định bởi các thẩm quyền địa phương trong vài năm gần đây.

Vùng Ưu tiên Bảo tồn là những vùng có ý nghĩa quan trọng cho khu vực, được sự ủng hộ rộng rãi của cộng đồng, và có nhu cầu cấp bách được bảo vệ. Những vùng này cung cấp nông sản, tài nguyên thiên nhiên quan trọng, những giá trị lịch sử, cảnh quan, văn hóa, giải trí, và/hoặc sinh thái và những chức năng của hệ sinh thái.

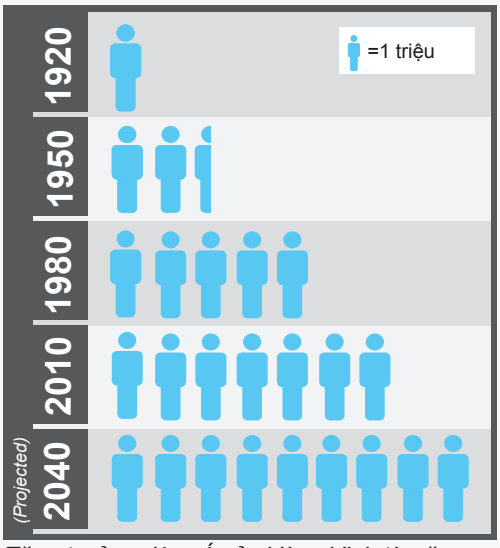
Lãnh đạo Địa phương

Để thích nghi với sự gia tăng dân số tương lai, các lãnh đạo địa phương đã theo đuổi những cách phát triển trám bít hầu có thể:

- **đem lại sức sống mới cho những cộng đồng lâu đời**
- **cắt giảm thời gian đi lại và chi phí vận chuyển**
- **tăng cường hệ thống vận chuyển công cộng hiện có**
- **bảo tồn tài nguyên**
- **đẩy mạnh khả năng chi trả**
- **kiểm soát chi phí cung cấp hạ tầng cơ sở mới**
- **cải thiện phẩm chất cuộc sống của cư dân Vùng Vịnh.**

3 Tại sao tôi phải quan tâm đến Kế hoạch Vùng Vịnh?

Những đầu tư về nhà ở, vận chuyển và những nhu cầu về hạ tầng cơ sở khác có thể tác động mạnh vào việc tạo thêm việc làm, thêm cơ hội kinh tế và bảo vệ môi trường cho tất cả chúng ta. Kế hoạch Vùng Vịnh cân nhắc phương cách sắp xếp những đầu tư về nhà ở và vận chuyển để có thể hỗ trợ tích cực cho Vùng Vịnh San Francisco.



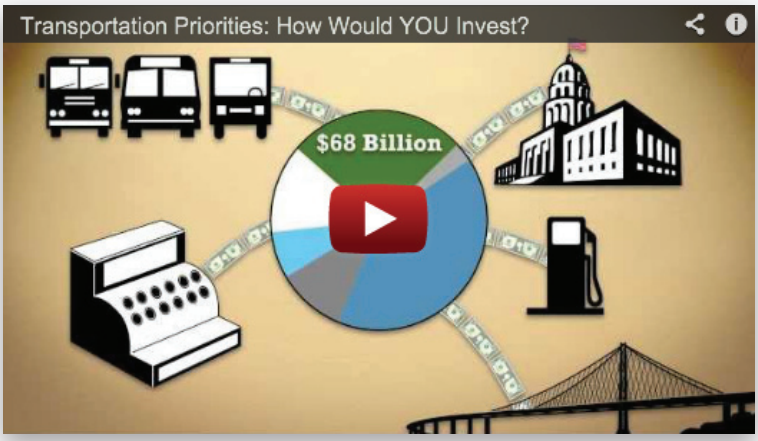
Tăng trưởng dân số của Vùng Vịnh từ năm 1920, bao gồm cả dự kiến tăng trưởng đến năm 2040.

Bạn có biết?

Thêm hai triệu người vào Vùng Vịnh cũng giống như thêm hai thành phố cỡ San Jose.

Nhưng chúng ta không thể xem việc duy trì và cải thiện phẩm chất cuộc sống cho thế hệ bây giờ và tương lai là chuyện đương nhiên. Dân số của chúng ta dự kiến sẽ tăng lên đến khoảng 9 triệu người vào năm 2040 (tăng 2 triệu người trên dân số 7 triệu hiện nay). Để thích nghi với sự tăng trưởng này, việc duy trì sự chuyển động của mạng giao thông, và cung cấp nhà ở cho con cháu chúng ta – đồng thời duy trì và tạo lập những cộng đồng sống động và lành mạnh – sẽ đòi hỏi chúng ta phải chia sẻ tầm nhìn, sự hoạch định và cộng tác.

Sự cộng tác này là tất cả những gì về Kế hoạch Vùng Vịnh, nhưng chúng tôi không thể thực hiện được một mình nếu không có các bạn. Chúng tôi hy vọng các bạn sẽ duyệt lại bản thảo Kế hoạch Vùng Vịnh khi được công bố, và đệ nạp những ý kiến và quan điểm của bạn về Bản thảo.



Chúng ta phải đầu tư như thế nào về giao thông?

4 Chúng ta hiện đang ở giai đoạn nào của tiến trình phát triển Kế hoạch Vùng Vịnh?

Kế hoạch Vùng Vịnh đã bắt đầu từ năm 2010, khi ABAG và MTC khởi sự đo đạc và thẩm định những lựa chọn về sử dụng đất và giao thông để quản lý tăng trưởng. Cũng trong năm 2010, Hội đồng Tài nguyên Không khí California (California Air Resources Board (CARB)) đã ấn định những mục tiêu cho Vùng Vịnh để cắt giảm khí thải của xe hơi và xe tải nhẹ. Năm kịch bản về lựa chọn sử dụng đất và giao thông đã được chấp thuận để được nghiên cứu vào tháng 6, 2011. Kết quả phân tích đưa đến việc ưa chuộng kịch bản Kết nối Việc làm với Nhà ở (về sử dụng đất), và chiến lược đầu tư giao thông bao gồm Chiến lược Sử dụng Đất Ưa chuộng và Đầu Tư Giao thông, được các Hội đồng Quản trị ABAG và MTC chấp thuận vào tháng Năm, 2012. Chiến lược Sử dụng Đất Ưa chuộng và Đầu Tư Giao thông nhìn nhận nhiều cộng đồng trong Vùng Vịnh phần lớn sẽ không thay đổi, nhưng tại những địa điểm chiến lược khác, sẽ thúc đẩy phát triển cô đọng, đa năng, kết hợp nhà ở và cơ sở thương mại gần với vận chuyển công cộng, việc làm, trường học, thương xá, công viên, giải trí và những tiện nghi khác.

Ken Kirkey cùng các nhân viên MTC và ABAG đang thảo luận về những phức tạp của Kế hoạch Vùng Vịnh.

Tháng Chín 2010
CARB Đn ĐĐnh mĐc tiêu cĐt giĐm khí thĐi cĐa Vùng VĐnh

Tháng MĐt 2011
ABAG/MTC thông qua tám mĐc tiêu thĐc hiĐn

Tháng Ba 2011
Công bĐ KĐch bĐn TĐm nhìn Ban ĐĐu

Tháng TĐ-NĐm 2011
Công chúng duyĐt lĐi và góp ý kiĐn

Tháng Sáu 2011
ABAG/MTC chĐp thuĐn 5 khái niĐm vĐ sĐ dĐng ĐĐt/giao thông ĐĐ phân tích

Bản thảo Kế hoạch Vùng Vịnh, dự trù công bố vào tháng Ba, 2013, sẽ cung cấp một phạm vi rộng những đầu tư và chính sách để đạt được mục tiêu của Kế hoạch. Bản thảo Kế hoạch Vùng Vịnh cùng với Báo cáo Tác động Môi trường (Environmental Impact Report (EIR)) sẽ được duyệt lại thêm và thu nhận ý kiến từ công chúng bằng một loạt những buổi họp công cộng trong vùng, vào tháng Tư và tháng Năm, 2013. Kỳ hạn thông qua Kế hoạch Vùng Vịnh và chứng nhận EIR của MTC và ABAG là tháng Sáu, 2013.

Tháng MĐt 2012
Công chúng duyĐt lĐi và góp ý kiĐn

Tháng NĐm 2012
ABAG/MTC thông qua "ChiĐn lĐĐc Đa chuĐng" ("Preferred Strategy")

Tháng Ba-NĐm 2013
Công bĐ BĐn thĐo KĐ hoĐch Vùng VĐnh và BĐn thĐo EIR; công chúng góp ý kiĐn

Tháng Sáu 2013
ABAG và MTC thông qua KĐ hoĐch Vùng VĐnh chung cuĐc và chĐng nhĐn EIR chung cuĐccertify final EIR

CĐp nhĐt ĐĐĐc thĐc hiĐn mĐi bĐn nĐm

2040

5 Làm thế nào để tôi có thể tham gia vào Kế hoạch Vùng Vịnh?

Vùng Vịnh là nhà của bạn. Chúng tôi muốn bạn có một vai trò tích cực trong việc hoạch định tương lai của chúng ta, và trong việc xây dựng những cộng đồng mạnh, có thể sống được. Sắp tới sẽ có nhiều buổi họp và điều trần về Bản thảo Kế hoạch Vùng Vịnh và Bản thảo EIR (dự kiến được tổ chức vào tháng Tư và Năm tới đây). Chúng tôi mong quý vị đến dự và tìm hiểu về Bản thảo Kế hoạch Vùng Vịnh và lên tiếng cho ý kiến. Xin hãy khuyến khích những người khác trong cộng đồng tham dự các buổi họp.

Muốn tìm hiểu về những hội thảo thông tin và các buổi họp tới đây?

Vào www.OneBayArea.org

Muốn đọc, tìm hiểu về, góp ý về Bản thảo Kế hoạch Vùng Vịnh và EIR?

Vào www.OneBayArea.org

Muốn tiếp cận đến các nghị trình, thuyết trình và những tài liệu khác?

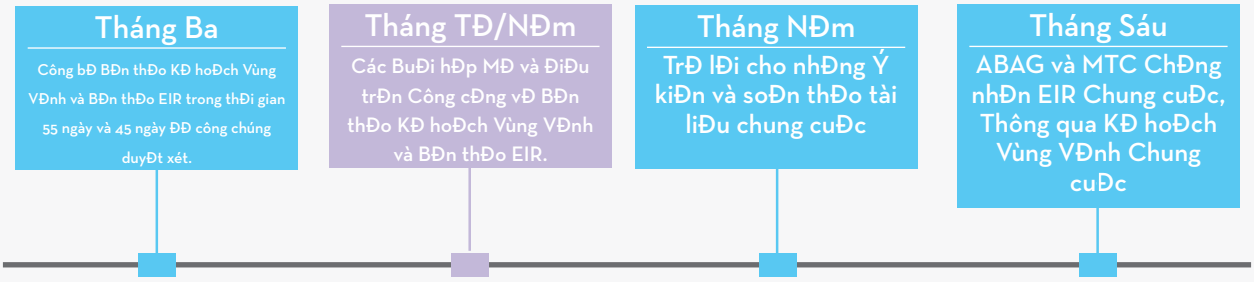
Vào www.OneBayArea.org

Có câu hỏi về Kế hoạch Vùng Vịnh? Xin gửi điện thư đến info@OneBayArea.org

Muốn có cập nhật và thông tin về Kế hoạch Vùng Vịnh?

Xin theo rõi chúng tôi trên Facebook và Twitter.

Tiến độ của những Bước đi Sắp tới của Kế hoạch Vùng Vịnh



Association of Bay Area Governments

Metropolitan Transportation Commission

6 Bạn có thêm câu hỏi? FAQ về Kế hoạch Vùng V□nh.

Kế hoạch Vùng Vịnh có lấy mất đi quyền kiểm soát của địa phương về sử dụng đất cho phát triển?

Không. Những quyết định về sử dụng đất cho phát triển vẫn nằm trong tay các nghị viên hội đồng thành phố và hội đồng quận do dân bầu. Luật Tiểu bang đã rất rõ ràng là cả ABAG lẫn MTC không có thẩm quyền pháp lý để thay thế "thẩm quyền sử dụng đất của các thành phố và quận hạt trong vùng".

Làm cách nào mà một kế hoạch giao thông trong vùng và sử dụng đất có thể cắt giảm khí thải nhà kính?

Chiến lược chủ yếu là bằng cách làm việc với cơ quan địa phương để hoạch định cho có thêm dân sống ở gần việc làm của họ và những dịch vụ thiết yếu, song song với sự tiếp cận tốt hơn đến vận chuyển công cộng và những lựa chọn giao thông khác, giúp cư dân không phải lái xe nhiều. Lái ít có nghĩa là ít đi khí thải ống bô.

Sử dụng đất phát triển thay đổi rất chậm và nhiều nơi sẽ không thay đổi nhiều. Kế hoạch Vùng Vịnh sẽ thực sự mang lại bao nhiêu khác biệt về khí thải nhà kính?

Chúng tôi thừa nhận rằng có thể sẽ phải mất nhiều thập niên trước khi những thay đổi về khuôn mẫu sử dụng đất có thể tạo được khác biệt đáng kể vào tổng số khí thải từ xe cá nhân. Những cải thiện về công nghệ xe và cơ cấu giá cả vận chuyển (thí dụ đậu xe) có khả năng có tác động mạnh hơn, cả về ngắn lẫn dài hạn. Tuy nhiên tác động của những loại xe hiệu quả cao có thể bị suy giảm đáng kể nếu số lượng lái xe và tắc nghẽn vẫn tiếp tục gia tăng, do việc sử dụng đất không hiệu quả. Đã có một sự đồng lòng rộng rãi là không phải chỉ làm một việc mà chúng ta cần phải tiến lên trên mọi trận tuyến. Những thay đổi công nghệ sẽ cần phải đi kèm với những thay đổi về tập tính đi lại, nếu chúng ta còn bất cứ hy vọng nào để cắt giảm khí thải đến mức đòi hỏi vào giữa thế kỷ này.

Tại sao lại nhấn mạnh đến xe hơi và xe tải nhẹ?

Giao thông là nguồn khí nhà kính lớn và duy nhất ở California. Tại Vùng Vịnh, nó chiếm 41% tổng số khí thải, và trên ba phần tư con số này đến từ những xe cá nhân. Nếu chúng ta muốn cắt giảm đáng kể sự đóng góp của chúng ta vào sự nóng lên toàn cầu thì chúng ta cần phải giảm tác động của những sự đi lại trong vùng. Kế hoạch Vùng Vịnh nhắm vào việc cắt giảm khí thải bằng:

- **Giảm sự tách biệt giữa những sử dụng đất (việc làm, cửa hàng, trường học và nhà ở) và khuyến khích những cộng đồng đa năng, có đầy đủ hơn để người dân có thể lái xe ít đi và gia tăng đi bộ, đạp xe, và sử dụng vận chuyển công**

cộng;

- Tụ họp thêm nhà ở, việc làm và những sinh hoạt khác chung quanh vận chuyển công cộng để khuyến khích dân sử dụng vận chuyển công cộng thay vì lái xe; và
- Hoạch định sử dụng đất và giao thông cùng một lúc để chúng ta có thể quản lý tắc nghẽn giao thông và tốc độ xe, cắt giảm khí thải từ tình trạng để cho máy chạy không lâu quá mức và những thiếu hiệu quả khác.

Vùng Ưu tiên Phát triển là gì?

Vùng Ưu tiên Phát triển, gọi tắt là PDA, là những vùng nằm trong những cộng đồng hiện hữu, đã được nhận diện và chấp thuận bởi các chính quyền thành phố và quận hạt, để gánh phần tăng trưởng to hơn trong tương lai. Điển hình thì những vùng này dễ tiếp cận đến vận chuyển công cộng, việc làm, mua sắm và những dịch vụ khác. Đáp ứng cho chương trình FOCUS của các cơ quan vùng trong thời gian 2007-2011, trên 72 chính quyền địa phương đã chỉ định khoảng 170 Vùng Ưu tiên Phát triển (PDA). Nằm trong vùng đô thị hiện hữu và được phục vụ bởi vận chuyển công cộng phẩm chất cao, PDA được đề nghị hấp thu khoảng 80% nhà ở mới và 66% việc làm mới trên một diện tích rộng bằng 3% đất đai của Vùng Vịnh.

Công bằng xã hội là gì?

Công bằng xã hội bao gồm ý tưởng tất cả mọi người phải được tiếp cận đến cơ hội một cách công bằng và đồng đều. Trong Kế hoạch Vùng Vịnh có bao gồm mục tiêu được MTC và ABAG thông qua, là cung cấp nhà ở cho tất cả mọi người trong vùng ở mọi mức lợi tức, đạt được tiến bộ lớn hơn về phẩm chất không khí trong những vùng cô đọng, và cải thiện được tính hợp lý của giá cả nhà ở và vận chuyển cho những gia đình có lợi tức thấp hơn. MTC và ABAG đang phân tích những kịch bản hoạch định để có sự công bằng trong mỗi giai đoạn phát triển của kế hoạch.

Kế hoạch Vùng Vịnh nghe như là một dự án lớn. Thế chúng ta khởi sự từ con số không à?

May mắn là chúng ta không phải vậy. Trong nhiều thập niên, Vùng Vịnh đã khuyến khích có thêm tăng trưởng cô đọng và tập trung để giúp làm sống lại những cộng đồng lâu đời, phát triển cộng đồng đầy đủ, cắt giảm thời gian đi lại và chi phí, sử dụng tốt hơn hệ thống vận chuyển hiện hữu, kiểm soát chi phí cung cấp hạ tầng cơ sở mới, bảo vệ tài nguyên đất đai và môi trường, đẩy mạnh tính hợp lý của giá cả, và nói chung, cải thiện phẩm chất cuộc sống cho tất cả cư dân Vùng Vịnh. Cắt giảm khí thải nhà kính cung cấp thêm lý do để tiếp tục và xúc tiến những nỗ lực không ngừng này.

7 Nghĩa của các từ trong Kế hoạch Vùng Vịnh? Từ điển Thuật ngữ

ABAG – Association of Bay Area Governments: Hiệp hội các Chính quyền Vùng Vịnh, là Hội đồng chinh thức của các cơ quan hoạch định sử dụng đất của các chính quyền và địa phương, đại diện cho chín quận hạt và 101 thành phố và thị xã. Được thành lập năm 1961, ABAG cung cấp công tác nghiên cứu và phân tích, dịch vụ tài trợ, và những chương trình dịch vụ có hiệu quả kinh tế khác của chính quyền địa phương, và xây dựng sự đối tác để giải quyết những thử thách thuộc về kinh tế địa phương, xã hội và môi trường.

Climate Change – Thay đổi Khí hậu ám chỉ những thay đổi thời tiết trên Trái Đất, bao gồm sự gia tăng nhiệt độ trung bình do sự gia tăng "khí nhà kính" ("greenhouse gases" (GHGs)) trong khí quyển. Các khoa học gia về khí hậu đã đồng ý là thay đổi khí hậu là một vấn đề do con người gây ra khi đốt nhiên liệu hóa thạch như xăng dầu và than. Giao thông chịu trách nhiệm khoảng 40% khí thải GHG ở Vùng Vịnh. Thay đổi khí hậu được dự kiến sẽ ảnh hưởng đáng kể đến sức khỏe công chúng, phẩm chất không khí và hạ tầng giao thông, qua sự dâng lên của nước biển và thời tiết khắc nghiệt.

CMAs – Congestion Management Agencies: Các Cơ quan Quản lý Tắc nghẽn: Các cơ quan toàn quận có trách nhiệm soạn thảo và triển khai Chương trình Quản lý Tắc nghẽn của quận. CMAs ra đời do kết quả của việc thông qua đạo luật " Proposition 111" vào năm 1990. Những luật sau đó đã sửa đổi CMAs thành không bắt buộc. Phần đông các quận Vùng Vịnh vẫn còn chúng. Nhiều CMAs đóng thêm vai trò thẩm quyền thuế bán hàng của quận.

CO2 (Carbon dioxide) – Khí cácbôníc – Một loại khí thải ra tự nhiên do chu kỳ cácbon hoặc qua những hoạt động của con người. Nguồn gốc lớn nhất của CO2 trên toàn cầu là việc đốt nhiên liệu hóa thạch (như than, dầu khí) trong các nhà máy điện, xe hơi, cơ sở kỹ nghệ và những nguồn gốc khác. Tại Vùng Vịnh, nguồn gốc lớn và duy nhất của khí thải CO2, khoảng 41%, là từ giao thông.

Detailed Scenarios – Những Kịch bản Chi tiết –Tiếp theo sự phát triển của Kịch bản Tầm nhìn Ban đầu, những kịch bản chi tiết phù hợp với doanh thu có sẵn sẽ được phát triển, phân tích và thảo luận, như là một phần của tiến trình Kế hoạch Vùng Vịnh. (Xem thêm phần Initial Vision Scenario (Kịch bản Tầm nhìn Ban đầu) và Preferred Scenario (Kịch bản Ưa chuộng))

EIR – Environmental Impact Report: Báo cáo Tác động Môi trường: Luật Tiểu bang đòi hỏi phải soạn thảo một EIR khi có bằng chứng đáng kể là một dự án có thể ảnh hưởng đáng kể đến môi trường. Bản thảo EIR phải được bao gồm như là một phần của tiến trình duyệt xét và phê chuẩn mỗi khi có điều trần công cộng về dự án. Tiếp theo việc thông qua EIR chung cuộc bởi cơ quan chỉ huy, sẽ quyết định có tiến hành dự án hay không.

Environmental Justice – Công bằng Môi trường: Cụm từ này xuất xứ từ Sắc lệnh Hành pháp của

Tổng thống để cổ động sự công bằng cho những cộng đồng bị bất lợi, và đẩy mạnh sự bao gồm dân thiểu số và những cộng đồng lợi tức thấp vào quy trình lập quyết định. Các cơ quan vận chuyển vùng và địa phương phải đảm bảo rằng những dịch vụ và lợi ích, cũng như những gánh nặng, phải được phân phối một cách công bằng để tránh sự kỳ thị.

Equity Analysis – Phân tích Công bằng: Phù hợp với những đòi hỏi của liên bang về công lý môi trường, MTC và ABAG sẽ tiến hành phân tích công bằng Kế hoạch Vùng Vịnh, để ấn định ảnh hưởng của những lợi ích, và gánh nặng của chiến lược đầu tư của kế hoạch, đến những cộng đồng thiểu số và lợi tức thấp.

FOCUS – TẬP TRUNG: Một đề xướng hoạch định vùng, dẫn đầu bởi ABAG với sự cộng tác của MTC, và sự phối hợp với Đặc khu Không khí (Air District) và Ủy ban Bảo tồn và Phát triển Vịnh (Bay Conservation and Development Commission (BCDC)). Mục tiêu của FOCUS là bảo vệ không gian mở, tài nguyên thiên nhiên, đồng thời khuyến khích phát triển trám bít trong những cộng đồng hiện hữu. (Xem thêm về PCA và PDA).

Greenhouse Gases – Khí Nhà Kính: Bất cứ loại khí nào – bao gồm khí cácbôníc, mêtan và ôzôn- là những khí hấp thu bức xạ mặt trời, gây ra hiệu ứng nhà kính, trong đó khí quyển để cho ánh sáng mặt trời xuyên qua nhưng hấp thu hơi nóng dội lại từ mặt đất. Khí nhà kính hoạt động như một tấm chăn trùm trên khí quyển, gây ra thay đổi khí hậu.

Initial Vision Scenario – Kịch bản Tầm nhìn Ban đầu: Như là một phần của Kế hoạch Vùng Vịnh, Kịch bản Tầm nhìn Ban đầu trình bầy rõ ràng tầm nhìn của Vùng Vịnh về sử dụng đất trong tương lai, và thẩm định hiệu quả tương quan với những mục tiêu thực hiện về khí nhà kính và nhà ở, cũng như những mục tiêu tự nguyện khác. Kịch bản Tầm nhìn Ban đầu là điểm khởi sự cho việc phát triển, phân tích và thảo luận những lựa chọn kịch bản chi tiết, hầu đem đến một kịch bản ưa chuộng vào đầu năm 2012. Một lý do khác Kịch bản Tầm nhìn Ban đầu chỉ là điểm khởi sự vì nó không bị giới hạn bởi doanh thu sẵn có. (Xem thêm về Detailed Scenarios và Preferred Scenario.)

Land Use Model – Mô hình Sử dụng Đất: Được sử dụng bởi các nhà nghiên cứu và nhà hoạch định để nhận diện dân số, việc làm và tăng trưởng nhà ở dự kiến, và để hiểu rõ những tương tác giữa sử dụng đất, giao thông và nền kinh tế. Mô hình giúp các nhà hoạch định phân tích và thử nghiệm nhiều kiểu phân phối của việc làm, dân số và sử dụng đất, và giúp mô tả cho những nhà làm chính sách và công chúng về sự liên hệ giữa sử dụng đất và giao thông.

MTC – Metropolitan Transportation Commission: Ủy ban Giao thông Đô thị: Cơ quan hoạch định, tài trợ và phối hợp giao thông cho chín quận hạt của Vùng Vịnh San Francisco.

One Bay Area – Một Vùng Vịnh là một khởi xướng mới để phối hợp các nỗ lực của các cơ quan

chính quyền Vùng Vịnh - Hiệp hội các Chính quyền Vùng Vịnh (ABAG), Đặc khu Quản lý Phẩm chất Không khí Vùng Vịnh (Bay Area Air Quality Management District (BAAQMD)), Ủy ban Bảo tồn và Phát triển Vịnh (Bay Conservation and Development Commission (BCDC)) và Ủy ban Giao thông Đô thị (MTC) – với sự đối tác của 101 thị xã và thành phố trong vùng để tạo nên một tương lai bền vững hơn. Một nỗ lực chính đang được tiến hành là sự phát triển Kế hoạch Vùng Vịnh, một kế hoạch dài hạn cho sử dụng đất, giao thông và nhà ở lâu bền.

PCA – Priority Conservation Area: Vùng Ưu tiên Bảo tồn: Những không gian mở đáng kể được sự đồng lòng rộng rãi để bảo vệ dài hạn, và quỹ công có thể được đầu tư để đẩy mạnh sự bảo vệ chúng. Những vùng này đã được nhận diện qua chương trình FOCUS.

PDA – Priority Development Area: Vùng Ưu tiên Phát triển: Những địa điểm nằm trong những cộng đồng hiện hữu có cơ hội để phát triển trám bít, và dễ tiếp cận đến vận chuyển công cộng, việc làm, mua sắm và dịch vụ. Các thẩm quyền địa phương đã tự nguyện nhận diện những địa điểm này qua chương trình FOCUS. Preferred Scenario – Kịch bản Ưa chuộng: Sự cân nhắc những lựa chọn kịch bản chi tiết đã đem lại một kịch bản ưa chuộng vào đầu năm 2012. (Xem thêm về Detailed Scenarios và Initial Vision Scenario.)

RTP – Regional Transportation Plan: Kế hoạch Giao thông Vùng: Một kế hoạch chủ để hướng dẫn những đầu tư về giao thông trong vùng cho một thời gian 25 năm. Được cập nhật hóa mỗi ba năm, nó đặt cơ sở trên những dự kiến về tăng trưởng dân số và việc làm, kèm theo nhu cầu đi lại. Do đòi hỏi của luật tiểu bang và liên bang, nó bao gồm những chương trình để bảo trì, vận hành và mở rộng vận chuyển công cộng. Kế hoạch giao thông dài hạn vừa được cập nhật có tên là Giao thông 2035 (Transportation 2035). RTP kế tiếp sẽ đươc bao gồm như là một phần của Kế hoạch Vùng Vịnh.

Smart Growth – Tăng trưởng Khôn ngoan: Một tập hợp những chính sách và chương trình được thiết kế để bảo vệ, bảo tồn và kích thích kinh tế những cộng đồng lâu đời, đồng thời bảo vệ tài nguyên thiên nhiên, văn hóa quý giá và giới hạn sự bành trướng.

Sustainability – Tính Bền vững có nghĩa là làm những việc và sử dụng tài nguyên làm sao để bảo vệ chúng cho các thế hệ hiện tại và tương lai. Ba mục tiêu “Three E” của tính bền vững là Economy (Kinh tế), Environment (Môi trường) và Equity (Công bằng). Tính bền vững tựu trung là giúp hỗ trợ một nền kinh tế thịnh vượng và cạnh tranh toàn cầu, cung cấp một môi trường lành mạnh và an toàn, và tạo ra những cơ hội đồng đều cho tất cả cư dân Vùng Vịnh.

Sustainable Communities Strategy – Chiến lược Cộng đồng Bền vững (SCS) là một kế hoạch sử dụng đất và giao thông hợp nhất mà tất cả các vùng đô thị trong California phải hoàn tất theo Đạo

luật Thượng viện 375. Trong Vùng Vịnh San Francisco, sự hợp nhất này bao gồm Những Dự kiến của ABAG, Phân bổ Nhu cầu Nhà ở trong Vùng (Regional Housing Needs Allocation (RHNA)), và Kế hoạch Giao thông Vùng của MTC.

TOD – Transit-Oriented Development: Phát triển Định hướng Vận chuyển Công cộng: Một cách phát triển liên kết sử dụng đất và cơ sở vận chuyển để ủng hộ hệ thống vận chuyển công cộng và giúp cắt giảm bành trướng, tắc nghẽn giao thông và ô nhiễm không khí. Nó bao gồm nhà ở cùng với những sử dụng công cộng bổ sung (việc làm, bán lẻ và dịch vụ), tọa lạc tại một điểm chiến lược dọc theo hệ thống vận chuyển công cộng của vùng, như trung tâm đường sắt.

Equity Analysis – Phân tích Công bằng: Sự công bằng là một thành phần chủ yếu của tính bền vững. Cùng với kinh tế và môi trường, chúng cùng nhau định nghĩa ba chữ E của kế hoạch. Các cơ quan Vùng Vịnh đã nêu lên vấn đề công bằng trong nhiều năm và sẽ tiếp tục làm vậy như là một phần thiết yếu của Kế hoạch Vùng Vịnh. Một trong nỗ lực này, chúng tôi đã lập ra Nhóm Làm việc Công bằng Vùng (Regional Equity Working Group) để trợ giúp nhận diện và cung cấp tư vấn về những vấn đề công bằng trong vùng, như nhà ở giá cả hợp lý, y tế công cộng, tiếp cận đến việc làm, công lý môi trường, vận chuyển công cộng và trường học giá cả hợp lý.

SB 375 – Senate Bill 375 (Steinberg): Đạo luật Thượng viện SB 375: SB375 trở thành luật vào năm 2008. Nó bao gồm hai đòi hỏi pháp định chính và một số biện pháp tự nguyện. Nó được thiết kế để bổ sung cho AB 32, đòi hỏi tiểu bang phải cắt giảm khí thải GHG xuống mức của năm 1990 vào năm 2020. Đòi hỏi đầu tiên là cắt giảm khí thải cácbôníc trên đầu người của xe hơi và xe tải nhẹ, chủ yếu bằng cách xây dựng cộng đồng cô đọng hơn, tiếp cận tốt hơn đến vận chuyển công cộng, và những tiện nghi khác để người dân có thêm lựa chọn vận chuyển, và không phải lái xe nhiều. Đòi hỏi thứ nhì là cung cấp 100% nhà ở cho sự tăng trưởng dân số dự kiến cho 25 năm, bất kể mức lợi tức.

Social Equity – Công bằng Xã hội bao gồm ý tưởng tất cả mọi người phải được tiếp cận công bằng và đồng đều đến cơ hội. Kế hoạch Vùng Vịnh bao gồm những mục tiêu đã được MTC và ABAG thông qua, là cung cấp nhà ở cho tất cả mọi người trong vùng ở mọi mức lợi tức, đạt được những cải thiện lớn hơn về phẩm chất không khí trong những vùng cô đọng, và cải thiện tính hợp lý của giá cả nhà ở và giao thông cho những gia đình lợi tức thấp. MTC và ABAG đã phân tích những hệ quả của sự công bằng trong mỗi giai đoạn phát triển kế hoạch. Để có thêm thông tin, xin ghé thăm trang điện tử One Bay Area về sự công bằng .

Ghi chú

info@OneBayArea.org
www.OneBayArea.org

Association of
Bay Area Governments

Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eigth Street
Oakland, CA 94607-4756

510-464-7900 *phone*
info@abag.ca.gov

Metropolitan Transportation
Commission

Joseph P. Bort MetroCenter
101 Eigth Street
Oakland, CA 94607-4700

510-817-5700 *điện thoại*
510-817-5848 *fax*
510-817-5769 *TDD/TTY (Khiếm thính)*

February 7th, 2013

BayArea Plan

Initial Vision Scenario
Overview

March 11, 2011

Association of Bay Area Governments

METROPOLITAN TRANSPORTATION COMMISSION

初始遠景規劃方案概述

2008年，通過了「375號參議院法案」（Steinberg）。州法要求我們的「地區交通計劃」包括一項綜合土地使用規劃和交通規劃的「可持續社區戰略」（統稱爲「規劃灣區」計劃）。在規劃灣區計劃涵蓋的二十五年期間內，可持續社區戰略必須在灣區九縣地區找到足夠該地區所有人口居住的地區，包括各種不同經濟狀況的人。可持續社區戰略還必須嘗試協調所形成的土地使用格局和交通網路，以便降低個人使用車輛（汽車和輕型卡車）的人均溫室氣體排放量。

規劃灣區計劃的初始遠景規劃方案是發現可能供本地區人口增長居住區域的初步建議。該建議是在灣區綜合規劃的豐富遺產基礎上提出。在過去十多年中，該地區的居民和地方政府一直在共同合作，尋找緊湊形式、臨近工作場所、服務和便利設施、臨近公共交通的新住宅方案，從而降低長途駕駛個人車輛的距離。在現有城市範圍內的緊湊開發方案還會減輕對該地區空地和農用土地的開發壓力。我們將這種有效的開發稱爲「集中開發」，支持這種開發的地區計劃稱爲FOCUS（請參閱表1）。

新住宅和基礎設施支援規劃

初始遠景規劃方案的制定首先是瞭解今後二十五年灣區的地區住宅需求。這項分析是採用家庭增長人口統計預測的方法進行。這不是對本地區的預測，並未考慮限制本地區新住宅單元供應的衆多因素，例如支持基礎設施的限制條件、可負擔得起的住宅補貼和市場因素。初始遠景規劃方案的主要目的是宣傳本地區如何可能以可持續的方式長期發展。按照初始遠景規劃方案的假設，預計灣區會增加兩百多萬人，從今天的7,350,000人增長到2035年約9,430,000人。該人口增長將需要約902,000套新住宅單元。初始遠景規劃方案建議可能在哪些地點增加這些新住宅單元（請參閱表2 –12）。

該初始遠景規劃方案圍繞著地方司法管轄區認定的發展區域而制定。這些區域按照其特徵、規模、人口密度和長期將要建造的預計住宅單元數量定義。ABAG利用具有類似特徵以及物理和社會特性的「地點類型」，要求地方政府發現所在司法管轄區內的一般開發區。這些地點大多數是已經透過FOCUS計劃發現的重點開發區（PDA）。這些地點還包括發展機會區，其中一些與PDA相似，另一些則具有不同的持續性標準。

地區機構根據地方遠景規劃、計劃和發展預測在本地區分佈住宅發展，注重PDA和發展機會區。在某些情況下，ABAG根據相關地方選擇地點類型的典型特徵用附加單元取代地方預測。ABAG還分佈了附加單元，以便利用現有和規劃的公共交通重大投資，ABAG將一些單元分配到具有地區重大發展機會的地方發現的區域，以便增加人口密度。

初始遠景規劃方案將 97% 的新家庭納入現有城市範圍。只有 3% 預測的新家庭需要「綠地開發」（在以前未開發的土地上建造）。重點開發區和發展機會區包括總發展約 70% 的家庭（743,000個家庭）。

在所有的縣中，有三個縣包括大部分的發展：聖克拉拉縣（Santa Clara）、阿拉米達縣（Alameda）和孔特拉科斯塔縣（Contra Costa）包括發展總量的三分之二。預計這三個縣也會包括大多數本地區的工作增長機會（64%）（請參閱表13 – 22）。該地區的三個主要城市承擔很多重任。預測和建議的住宅增長中有 32% 在聖何塞（San José）、三藩市（San Francisco）和奧克蘭（Oakland）。70% 的住宅增長在中等城市，例如弗雷蒙特（Fremont）、聖羅莎（Santa Rosa）、伯克萊（Berkeley）、海沃德（Hayward）、康考德（Concord）和聖克拉拉。

初始遠景規劃方案中採用的分析方法是以住宅地點爲基礎。該方案中的工作預測和分佈並未直接與土地使用政策相關聯。工作地點會對旅行需求、車輛行程和車輛溫室氣體排放產生重大影響。鑒於這些因素和經濟競爭性、公共交通持續性以及工作與住宅之間的平衡關係，地區機構將與地方合作夥伴一起進行與進一步住宅發展和交通網路相關的適當工作地點的深入分析。這將爲詳細方案的制定提供資訊。

初始遠景規劃方案反映都市交通委員會（MTC）目前的地區交通計劃（稱爲「2035年交通計劃」）的交通投資。爲了支持住宅增長，該項計劃還包括一些對地區公共交通網路的臨時建議的改進，其中包括70多條地方公交車線路和幾條快速公交車線路增加班次、BART、eBART、Caltrain、Muni Metro、VTA輕軌和Altamont高速通勤火車班車間隔時間改善以及三藩縣和聖克拉拉縣專用公交車車道增加。但是，灣區公共交通系統從經濟上來看不具有持久性，因爲經營者無法負擔得起長期按照目前的服務水平運營，初始遠景規劃方案中擴大間隔距離的措施更是難以爲繼。MTC的公共交通持續性專案將提議更具有持續性的公共交通系統，該系統將納入將進行測試的詳細方案。

按照目標衡量業績

初始遠景規劃方案將導致2035年個人使用車輛人均溫室氣體排放量減少12%（與2005年基準年相比）。該減少量未達到該地區州政府規定的人均溫室氣體排放量減少 15% 的目標。顯然，如果我們希望達到制定的溫室氣體排放目標以及ABAG和MTC以前制定的其他目標，則需要採取其他策略。

MTC和ABAG已經制定一系列規劃灣區業績目標，用具體、可衡量的方法描述本地區對「三個E」（經濟、環境和公正）可持續性原則的承諾和進展狀況。初始遠景規劃方案符合部分地區目標，包括適應按照收入水平劃分的所有預測的住宅需求（即不再有居住在其他地區的工作人員通勤到本地區）；透過提供更多可負擔的住宅的方法減輕低收入家庭的住宅和交通經濟負擔；將大多數新開發的住宅建築在現有的市區中心。此外，預計將有比目前更多的居民搭乘公共交通工具、步行和騎自行車，因爲很多新住宅將位於完整社區內臨近服務設施、便利設施、工作場所和公共交通的地點（請參閱圖1的目標結果）。

初始遠景規劃方案使更多的居民進入本地區，從而增加了總交通量。新居民將仍然在某些行程中駕車。儘管初始遠景規劃方案中預計的灣區人均駕車里程將低於目前的水平，本地區人的總駕車里程預計將會增加。由於灣區居民人口和本地區駕車總里程將增加，我們還預計受傷和死亡總人數會增加。隨著駕車里程的增加，預計因接觸汽車和卡車微粒排放對健康產生的影響也可能惡化；但是，州和聯邦清潔重型卡車引擎的工作將足以抵消汽車增長的影響，從而降低總體灰粒的污染。

最後，必須指出，儘管灣區人口的增長會使本地區駕車和撞車數量增加，從更廣泛的意義上來看仍然是一種淨贏的局面。如果新居民從不提供此類便利設施的臨近社區通勤到灣區工作，全州範圍的總體駕車和溫室氣體排放量肯定會減少。

下一步措施

初始遠景規劃方案旨在爲與地方政府、利益相關者和普通公衆討論有關灣區怎樣在今後二十五年內適應所有的人口增長問題提供基礎，絕對不是既成事實。在今後幾個月內，我們將透過召開當選官員情況簡介會、地方政府工作人員討論會和公衆講座的方法徵求意見。獲得的評論意見將協助ABAG和MTC制定和測試一系列實現減少溫室氣體排放目標的詳細方案。

可持續社區戰略（SCS）的目的是在灣區對整個地區優選長期增長模式達成一致意見。根據「375號參議院法案」（SB 375）的明確規定，並不要求地方政府按照SCS更新自己的總體規劃。SCS並不具有與地區住宅需求分配計劃相同的權利，只是在地方層級對住宅分佈提供資訊。採納的SCS土地開發模式將協助指導按照地區交通計劃制定的地區政策和投資。這些地區政策和投資旨在對實施和採納SCS土地模式產生經濟和其他方面的激勵。ABAG目前在與住宅方法委員會合作，制定將地區八年住宅目標分配給灣區地方司法管轄區的方法；ABAG將在今年下半年採納制定的方法。

初始遠景規劃方案推出了在地方司法管轄區和地區機構之間就作爲規劃灣區計劃部分內容的可持續社區戰略最終內容進行兩年對話的方案。在此期間，地區機構將動員地方機構和公衆參與，幫助發現和評估幾項詳細的可持續社區戰略方案，這些方案將顯示土地使用戰略、交通投資、定價以及可能幫助實現已採納目標的其他戰略的方法。該方案還需要顯示灣區的土地使用計劃將如何協助適應氣候變化。可持續社區戰略將需要協調與海平面升高、空氣品質和氣候變化相關的地區機構計劃和要求。

這些詳細方案將導致明年初優選方案的選擇，該優選方案將包括綜合交通投資和土地使用計劃；該項計劃還將接受詳細的環境影響評估，以便地方機構用於簡化SB 375規定的地方開發專案環境評估。最後，將在2013年4月請求ABAG和MTC董事會採納完整的規劃灣區計劃，包括可持續社區戰略（請參閱圖2）。

地區機構期待著與我們的地方政府和交通合作夥伴、利益相關者和普通公衆就這些假設進行進一步對話。

附件

*表 **1***

三藩市暨縣灣區人口統計概況

***2010-2035**年*

方案	家庭	人口	受聘居民	工作
2010年（實際）	2,669,800	7,348,300	3,152,400	3,271,300
2035年當前地區計劃	+ 635,400	+1,717,900	+881,600	+1,129,200
2035年 PDA增長量	+ 266,800	+ 363,700	+ 165,000	+ 93,600
2035年初始遠景規劃方案	+ 902,200	+2,081,600	+1,046,600	+1,222,800

註釋：當前地區計劃指MTC採納的2035年交通計劃以及ABAG的2009年預測，後者已更新，以便反映新的經濟預測。

*表 **2A***

初始远景规划方案 — 按照县划分的家庭总数和家庭增长量

縣	**2010**年家庭數量	**2035**年家庭數量	家庭增長量	百分比變化
Alameda	557,651	770,397	212,746	38.2%
Contra Costa	392,680	546,653	153,973	39.2%
Marin	106,447	117,124	10,678	10.0%
Napa	51,260	56,061	4,801	9.4%
San Francisco	346,680	436,794	90,114	26.0%
San Mateo	264,516	358,337	93,821	35.5%
Santa Clara	613,947	867,813	253,866	41.3%
Solano	148,160	187,776	39,616	26.7%
Sonoma	188,430	231,373	42,943	22.8%
地區總計	**2,669,772**	**3,572,327**	**902,556**	**33.8%**

*表 **2B***

*初始遠景規劃方案 — 按照縣劃分重點開發區和發展機會區的家庭總數和家庭增長量（表 **2A** 的分表）*

縣	**2010**年家庭數量	**2035**年家庭數量	家庭增長量	百分比變化
Alameda	161,100	293,700	132,600	82%
Contra Costa	35,100	135,700	100,600	287%
Marin	4,700	10,900	6,200	134%
Napa	300	1,900	1,600	618%
San Francisco	346,700	436,800	90,100	26%
San Mateo	87,400	162,700	75,300	86%
Santa Clara	78,300	253,800	175,600	224%
Solano	4,100	26,600	22,500	543%
Sonoma	25,200	55,500	30,300	121%
地區總計	**742,800**	**1,377,700**	**634,800**	**85%**

表 3

初始远景规划方案 — 按照县划分的总工作份数和工作增长量

縣	**2010年** 工作份數	**2035年** 工作份數	工作增長量	百分比 變化
Alameda	675,591	925,449	249,859	37.0%
Contra Costa	345,931	479,373	133,442	38.6%
Marin	129,679	151,097	21,418	16.5%
Napa	70,136	88,838	18,703	26.7%
San Francisco	544,755	713,651	168,897	31.0%
San Mateo	330,135	452,226	122,091	37.0%
Santa Clara	858,399	1,238,400	380,001	44.3%
Solano	126,328	176,711	50,383	39.9%
Sonoma	190,369	267,588	77,219	40.6%
地區總數	**3,271,321**	**4,493,333**	**1,222,012**	**37.4%**

** 每個縣內的司法管轄區的工作狀況可在第3節中查閱。*

表 4

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的阿拉米達縣（**Alameda**）總家庭數量和家庭增長量*

阿拉米達縣	**2010年** 家庭數量	**2035年** 家庭數量	家庭 增長量	百分比 變化
Alameda	31,774	39,873	8,099	25.5%
Albany	7,150	9,317	2,167	30.3%
Berkeley	46,146	61,876	15,730	34.1%
Dublin	15,572	32,216	16,644	106.9%
Emeryville	5,770	13,260	7,490	129.8%
Fremont	71,004	98,564	27,560	38.8%
Hayward	46,300	61,283	14,982	32.4%
Livermore	28,662	40,801	12,138	42.3%
Newark	13,530	19,331	5,802	42.9%
Oakland	160,567	226,019	65,453	40.8%
Piedmont	3,810	3,820	10	0.3%
Pleasanton	24,034	33,819	9,785	40.7%
San Leandro	31,647	40,447	8,800	27.8%
Union City	20,420	25,900	5,480	26.8%
阿拉米達縣未包括在內的地區	51,265	63,872	12,606	24.6%
全縣總計	**557,651**	**770,397**	**212,746**	**38.2%**

*表 **5***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的孔特拉科斯塔縣（**Contra Costa**）總家庭數量和家庭增長量*

孔特拉科斯塔縣	**2010**年 家庭數量	**2035**年 家庭數量	家庭 增長量	百分比 變化
Antioch	32,668	46,365	13,697	41.9%
Brentwood	18,250	24,284	6,034	33.1%
Clayton	3,966	4,090	124	3.1%
Concord	46,296	65,624	19,328	41.7%
Danville	16,574	17,920	1,346	8.1%
El Cerrito	10,422	20,905	10,483	100.6%
Hercules	8,361	17,431	9,070	108.5%
Lafayette	9,589	11,068	1,479	15.4%
Martinez	14,769	16,156	1,387	9.4%
Moraga	5,811	6,995	1,184	20.4%
Oakley	10,835	17,508	6,673	61.6%
Orinda	6,868	8,788	1,920	28.0%
Pinole	7,336	12,623	5,287	72.1%
Pittsburg	20,849	36,261	15,412	73.9%
Pleasant Hill	15,247	17,861	2,614	17.1%
Richmond	37,897	63,439	25,542	67.4%
San Pablo	9,975	13,027	3,052	30.6%
San Ramon	22,061	36,682	14,621	66.3%
Walnut Creek	33,890	40,244	6,354	18.7%
孔特拉科斯塔縣未包括在內的地區	61,016	69,382	8,366	13.7%
全縣總計	**392,680**	**546,653**	**153,973**	**39.2%**

*表 **6***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的馬林縣（**Marin**）總家庭數量和家庭增長量*

馬林縣	**2010**年 家庭數量	**2035**年 家庭數量	家庭 增長量	百分比 變化
Belvedere	949	969	20	2.1%
Corte Madera	3,948	4,721	773	19.6%
Fairfax	3,301	3,361	60	1.8%
Larkspur	8,036	8,377	341	4.2%
Mill Valley	6,267	6,631	364	5.8%
Novato	20,375	21,153	778	3.8%
Ross	780	790	10	1.3%
San Anselmo	5,310	5,370	60	1.1%
San Rafael	23,164	28,209	5,045	21.8%
Sausalito	4,310	4,400	90	2.1%
Tiburon	3,844	4,242	398	10.4%
馬林縣未包括在內的地區	26,162	28,900	2,738	10.5%
全縣總計	**106,447**	**117,124**	**10,678**	**10.0%**

*表 **7***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的納帕縣（**Napa**）總家庭數量和家庭增長量*

納帕縣	**2010**年 家庭數量	**2035**年 家庭數量	家庭 增長量	百分比 變化
American Canyon	5,761	7,392	1,632	28.3%
Calistoga	2,140	2,171	31	1.4%
Napa	29,440	32,019	2,579	8.8%
St. Helena	2,440	2,533	93	3.8%
Yountville	1,110	1,230	120	10.8%
納帕縣未包括在內的地區	10,370	10,716	346	3.3%
全縣總計	**51,260**	**56,061**	**4,801**	**9.4%**

*表 **8***

*初始远景规划方案 — 三藩县（**San Francisco**）总家庭数量和家庭增长量*

三藩縣	**2010**年 家庭數量	**2035**年 家庭數量	家庭 增長量	百分比 變化
San Francisco	346,680	436,794	90,114	26.0%
全縣總計	**346,680**	**436,794**	**90,114**	**26.0%**

*表 **9***

*初始遠景規劃 — 按照司法管轄區劃分的聖馬特奧縣（**San Mateo**）總家庭數量和家庭增長量*

聖馬特奧縣	**2010**年 家庭數量	**2035**年 家庭數量	家庭 增長量	百分比 變化
Atherton	2,490	2,580	90	3.6%
Belmont	10,740	12,759	2,019	18.8%
Brisbane	1,730	5,324	3,594	207.7%
Burlingame	13,247	19,431	6,184	46.7%
Colma	460	1,372	912	198.3%
Daly City	31,261	43,095	11,834	37.9%
East Palo Alto	7,780	12,310	4,530	58.2%
Foster City	12,210	13,767	1,557	12.8%
Half Moon Bay	4,440	4,730	290	6.5%
Hillsborough	3,837	4,589	752	19.6%
Menlo Park	12,432	17,563	5,130	41.3%
Millbrae	8,308	12,910	4,602	55.4%
Pacifica	14,320	14,600	280	2.0%
Portola Valley	1,730	1,780	50	2.9%
Redwood City	29,620	41,032	11,412	38.5%
San Bruno	15,262	21,699	6,437	42.2%
San Carlos	11,909	15,707	3,798	31.9%
San Mateo	38,643	56,678	18,035	46.7%
South San Francisco	20,288	30,522	10,234	50.4%
Woodside	2,029	2,059	30	1.5%
聖馬特奧縣未包括在內的地區	21,780	23,830	2,050	9.4%
全縣總計	**264,516**	**358,337**	**93,821**	**35.5%**

*表 **10***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的聖克拉拉縣（**Santa Clara**）總家庭數量和家庭增長量*

聖克拉拉縣	**2010**年 家庭數量	**2035**年 家庭數量	家庭 增長量	百分比 變化
Campbell	16,892	21,002	4,110	24.3%
Cupertino	19,830	21,588	1,758	8.9%
Gilroy	14,330	22,118	7,788	54.3%
Los Altos	10,670	11,968	1,298	12.2%
Los Altos Hills	3,053	3,088	35	1.1%
Los Gatos	12,430	13,151	721	5.8%
Milpitas	19,030	38,758	19,728	103.7%
Monte Sereno	1,229	1,269	40	3.3%
Morgan Hill	12,399	20,040	7,641	61.6%
Mountain View	32,114	50,348	18,234	56.8%
Palo Alto	26,705	38,692	11,987	44.9%
San Jose	305,087	435,585	130,498	42.8%
Santa Clara	43,403	67,672	24,269	55.9%
Saratoga	11,000	11,118	118	1.1%
Sunnyvale	54,170	73,425	19,255	35.5%
聖克拉拉縣未包括在內的地區	31,604	37,991	6,386	20.2%
全縣總計	**613,947**	**867,813**	**253,866**	**41.3%**

*表 **11***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的索拉諾縣（**Solano**）總家庭數量和家庭增長量*

索拉諾縣	**2010**年 家庭數量	**2035**年 家庭數量	家庭 增長量	百分比 變化
Benicia	11,329	13,527	2,198	19.4%
Dixon	5,617	8,222	2,605	46.4%
Fairfield	36,061	52,476	16,415	45.5%
Rio Vista	3,540	4,737	1,197	33.8%
Suisun City	9,132	10,548	1,415	15.5%
Vacaville	32,620	41,775	9,155	28.1%
Vallejo	42,043	47,814	5,771	13.7%
索拉諾縣未包括在內的地區	7,817	8,677	860	11.0%
全縣總計	**148,160**	**187,776**	**39,616**	**26.7%**

*表 **12***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的索諾馬縣（**Sonoma**）總家庭數量和家庭增長量*

索諾馬縣	**2010**年 家庭數量	**2035**年 家庭數量	家庭 增長量	百分比 變化
Cloverdale	3,211	4,639	1,428	44.5%
Cotati	2,832	3,387	555	19.6%
Healdsburg	4,390	5,284	894	20.4%
Petaluma	21,775	24,713	2,938	13.5%
Rohnert Park	15,718	20,395	4,677	29.8%
Santa Rosa	62,886	83,010	20,124	32.0%
Sebastopol	3,325	3,595	270	8.1%
Sonoma	4,476	5,036	560	12.5%
Windsor	8,884	13,809	4,925	55.4%
索諾馬縣未包括在內的地區	60,933	67,505	6,572	10.8%
全縣總計	**188,430**	**231,373**	**42,943**	**22.8%**

*表 **13***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的阿拉米達縣（**Alameda**）總家庭數量和家庭增長量*

阿拉米達縣	**2010**年 工作份数	**2035**年 工作份数	工作 增長量	百分比 變化
Alameda	25,347	37,416	12,069	47.6%
Albany	4,476	4,974	498	11.1%
Berkeley	69,782	78,575	8,794	12.6%
Dublin	18,058	33,400	15,342	85.0%
Emeryville	18,198	25,479	7,281	40.0%
Fremont	86,839	128,484	41,645	48.0%
Hayward	66,135	84,730	18,595	28.1%
Livermore	28,485	46,930	18,445	64.8%
Newark	19,049	21,799	2,750	14.4%
Oakland	187,328	254,846	67,518	36.0%
Piedmont	2,091	2,171	80	3.8%
Pleasanton	52,775	70,158	17,382	32.9%
San Leandro	38,532	51,606	13,074	33.9%
Union City	17,919	33,560	15,642	87.3%
阿拉米達縣未包括在內的地區	40,576	51,320	10,744	26.5%
全縣總計	**675,591**	**925,449**	**249,859**	**37.0%**

*表 **14***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的孔特拉科斯塔縣（**Contra Costa**）總工作份數和工作增長量*

孔特拉科斯塔縣	**2010**年 工作份数	**2035**年 工作份数	工作 增長量	百分比 變化
Antioch	18,529	37,530	19,001	102.5%
Brentwood	6,766	7,731	965	14.3%
Clayton	874	1,158	284	32.5%
Concord	58,731	88,097	29,366	50.0%
Danville	12,837	13,610	772	6.0%
El Cerrito	5,154	7,917	2,763	53.6%
Hercules	2,747	5,344	2,597	94.5%
Lafayette	10,087	10,898	810	8.0%
Martinez	16,919	17,845	926	5.5%
Moraga	4,603	5,525	922	20.0%
Oakley	2,720	7,378	4,658	171.3%
Orinda	5,689	6,352	663	11.6%
Pinole	5,280	6,410	1,130	21.4%
Pittsburg	12,432	24,657	12,224	98.3%
Pleasant Hill	13,815	19,148	5,333	38.6%
Richmond	37,077	57,222	20,145	54.3%
San Pablo	5,403	8,025	2,622	48.5%
San Ramon	36,286	48,905	12,619	34.8%
Walnut Creek	49,309	56,967	7,659	15.5%
孔特拉科斯塔縣未包括在內的地區	40,672	48,654	7,982	19.6%
全縣總計	**345,931**	**479,373**	**133,442**	**38.6%**

*表 **15***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的馬林縣（**Marin**）總工作份數和工作增長量*

馬林縣	**2010**年 工作份数	**2035**年 工作份数	工作 增長量	百分比 變化
Belvedere	776	838	62	8.0%
Corte Madera	6,482	9,202	2,720	42.0%
Fairfax	1,642	1,923	281	17.1%
Larkspur	6,708	7,158	451	6.7%
Mill Valley	8,181	9,900	1,719	21.0%
Novato	25,385	30,753	5,368	21.1%
Ross	827	924	97	11.7%
San Anselmo	4,754	5,170	416	8.8%
San Rafael	43,649	50,324	6,676	15.3%
Sausalito	6,543	7,740	1,198	18.3%
Tiburon	3,494	3,997	503	14.4%
馬林縣未包括在內的地區	21,238	23,166	1,927	9.1%
全縣總計	**129,679**	**151,097**	**21,418**	**16.5%**

*表 **16***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的納帕縣（**Napa**）總工作份數和工作增長量*

納帕縣	**2010**年 工作份數	**2035**年 工作份數	工作 增長量	百分比 變化
American Canyon	2,204	4,321	2,117	96.0%
Calistoga	2,748	3,243	495	18.0%
Napa	34,272	44,565	10,293	30.0%
St. Helena	5,763	6,191	428	7.4%
Yountville	2,104	2,624	520	24.7%
納帕縣未包括在內的地區	23,044	27,894	4,850	21.0%
全縣總計	**70,136**	**88,838**	**18,703**	**26.7%**

*表 **17***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的三藩縣（**San Francisco**）總工作份數和工作增長量*

三藩縣	**2010**年 工作份數	**2035**年 工作份數	工作 增長量	百分比 變化
San Francisco	544,755	713,651	168,897	31.0%
全縣總計	**544,755**	**713,651**	**168,897**	**31.0%**

*表 **18***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的聖馬特奧縣（**San Mateo**）總工作份數和工作增長量*

聖馬特奧縣	**2010**年 工作份数	**2035**年 工作份数	工作 增長量	百分比 變化
Atherton	2,485	2,632	147	5.9%
Belmont	6,635	11,738	5,102	76.9%
Brisbane	7,991	17,402	9,411	117.8%
Burlingame	21,905	26,728	4,823	22.0%
Colma	3,111	4,310	1,199	38.5%
Daly City	16,772	27,084	10,312	61.5%
East Palo Alto	2,105	6,484	4,379	208.1%
Foster City	13,923	18,560	4,637	33.3%
Half Moon Bay	4,355	5,539	1,184	27.2%
Hillsborough	1,624	2,277	653	40.2%
Menlo Park	25,145	29,501	4,356	17.3%
Millbrae	6,731	10,238	3,507	52.1%
Pacifica	6,051	7,467	1,415	23.4%
Portola Valley	1,686	1,888	202	12.0%
Redwood City	48,682	63,717	15,035	30.9%
San Bruno	13,537	17,938	4,401	32.5%
San Carlos	15,024	21,976	6,952	46.3%
San Mateo	43,337	58,896	15,559	35.9%
South San Francisco	41,328	54,485	13,157	31.8%
Woodside	2,381	2,498	117	4.9%
聖馬特奧縣未包括在內的地區	45,326	60,869	15,542	34.3%
全縣總計	**330,135**	**452,226**	**122,091**	**37.0%**

*表 **19***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的聖克拉拉縣（**Santa Clara**）總工作份數和工作增長量*

聖克拉拉縣	**2010**年 工作份数	**2035**年 工作份数	工作 增長量	百分比 變化
Campbell	22,099	26,897	4,798	21.7%
Cupertino	30,513	35,283	4,770	15.6%
Gilroy	16,652	22,666	6,014	36.1%
Los Altos	10,250	11,511	1,261	12.3%
Los Altos Hills	1,845	1,937	93	5.0%
Los Gatos	18,275	20,700	2,425	13.3%
Milpitas	46,784	55,624	8,840	18.9%
Monte Sereno	400	532	132	33.1%
Morgan Hill	12,698	20,806	8,109	63.9%
Mountain View	50,074	64,507	14,434	28.8%
Palo Alto	73,303	78,163	4,860	6.6%
San Jose	342,799	593,219	250,420	73.1%
Santa Clara	103,186	138,386	35,200	34.1%
Saratoga	6,826	7,279	453	6.6%
Sunnyvale	72,392	96,408	24,016	33.2%
聖克拉拉縣未包括在內的地區	50,304	64,481	14,177	28.2%
全縣總計	**858,399**	**1,238,400**	**380,001**	**44.3%**

*表 **20***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的索拉諾縣（**Solano**）總工作份數和工作增長量*

索拉諾縣	**2010**年 工作份数	**2035**年 工作份数	工作 增長量	百分比 變化
Benicia	14,043	17,485	3,442	24.5%
Dixon	4,330	7,239	2,909	67.2%
Fairfield	42,864	60,579	17,716	41.3%
Rio Vista	1,191	2,327	1,136	95.3%
Suisun City	3,210	4,637	1,428	44.5%
Vacaville	23,422	35,030	11,608	49.6%
Vallejo	28,415	38,258	9,843	34.6%
索拉諾縣未包括在內的地區	8,853	11,156	2,302	26.0%
全縣總計	**126,328**	**176,711**	**50,383**	**39.9%**

*表 **21***

*初始遠景規劃方案 — 按照司法管轄區劃分的索諾馬縣（**Solano**）總工作份數和工作增長量*

索諾馬縣	**2010**年 工作份数	**2035**年 工作份数	工作 增長量	百分比 變化
Cloverdale	1,430	1,961	531	37.1%
Cotati	2,043	2,192	149	7.3%
Healdsburg	5,111	6,193	1,082	21.2%
Petaluma	26,968	34,870	7,902	29.3%
Rohnert Park	13,566	21,506	7,940	58.5%
Santa Rosa	72,324	117,005	44,680	61.8%
Sebastopol	4,753	5,333	581	12.2%
Sonoma	7,005	7,924	919	13.1%
Windsor	5,154	7,782	2,628	51.0%
索諾馬縣未包括在內的地區	52,015	62,822	10,807	20.8%
全縣總計	**190,369**	**267,588**	**77,219**	**40.6%**

圖 1

目标结果

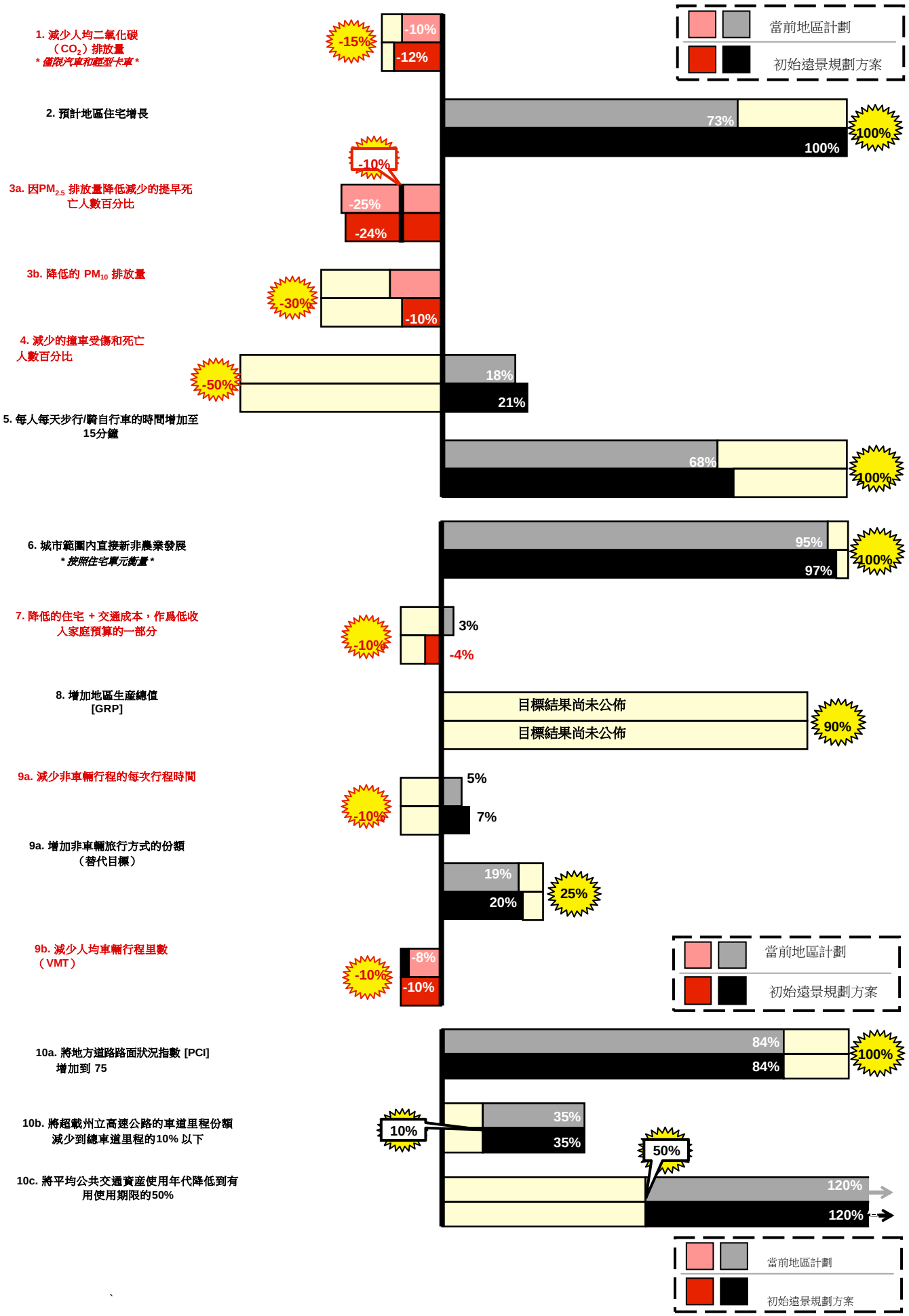
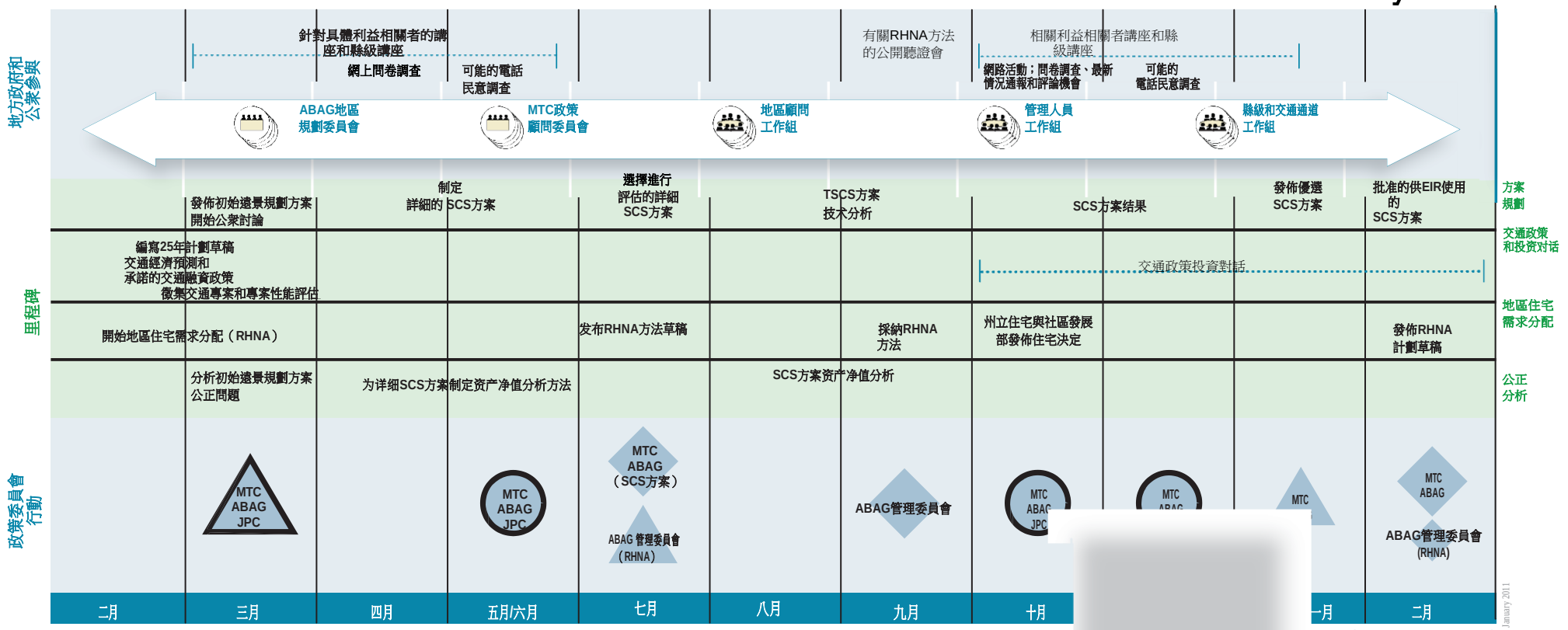

1. 減少人均二氧化碳（CO_2）排放量
* 僅限汽車和輕型卡車 *
-15%
-10%
-12%
當前地區計劃
初始遠景規劃方案
2. 預計地區住宅增長
73%
100%
100%
3a. 因$PM_{2.5}$ 排放量降低減少的提早死亡人數百分比
-10%
-25%
-24%
3b. 降低的 PM_{10} 排放量
-30%
-10%
4. 減少的撞車受傷和死亡人數百分比
-50%
18%
21%
5. 每人每天步行/騎自行車的時間增加至15分鐘
68%
100%
6. 城市範圍內直接新非農業發展
* 按照住宅單元衡量 *
95%
97%
100%
7. 降低的住宅 + 交通成本，作爲低收入家庭預算的一部分
-10%
3%
-4%
8. 增加地區生產總值 [GRP]
目標結果尚未公佈
目標結果尚未公佈
90%
9a. 減少非車輛行程的每次行程時間
-10%
5%
7%
9a. 增加非車輛旅行方式的份額（替代目標）
19%
20%
25%
9b. 減少人均車輛行程里數（VMT）
-10%
-8%
-10%
當前地區計劃
初始遠景規劃方案
10a. 將地方道路路面狀況指數 [PCI] 增加到 75
84%
84%
100%
10b. 將超載州立高速公路的車道里程份額減少到總車道里程的10% 以下
10%
35%
35%
10c. 將平均公共交通資產使用年代降低到有用使用期限的50%
50%
120%
120%
當前地區計劃
初始遠景規劃方案

圖 2

可持續社區戰略規劃程序：2011年第二階段詳細規劃*

第二階段：方案規劃、交通政策和投資對話以及地區住宅需求分配

OneBayArea



*可能變更

政策委員會行動　開會討論/公衆評論　ABAG管理委員會、聯合政策委員會和MTC規劃委員會聯合會議，進行討論/公衆評論　決策　MTC聯合

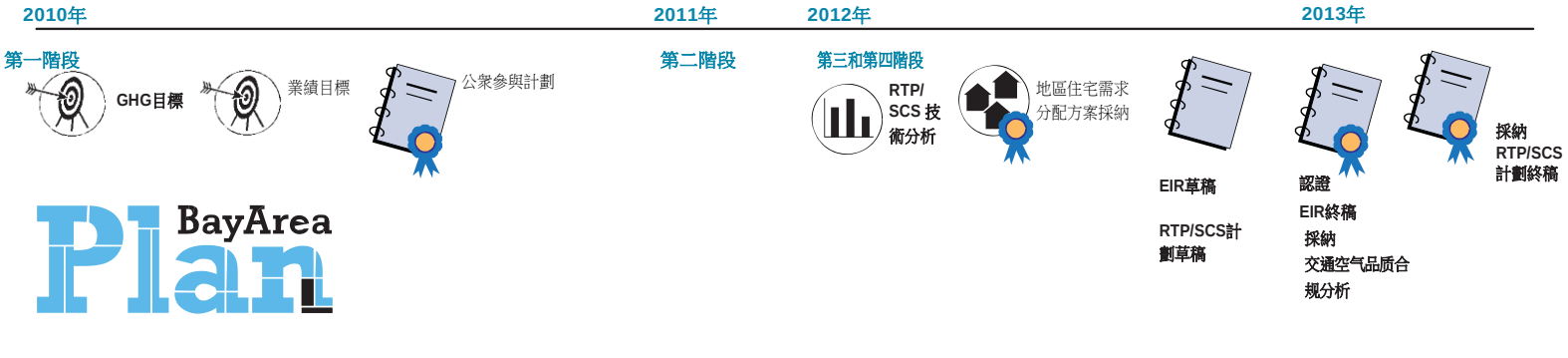
ABAG — ABAG管理委員會

JPC — 联合政策委員会

MTC — MTC規划委員会

有關重要行動和決策以及如何參與的進一步詳情，請查閱網站 OneBayArea.org

多年努力



BayArea Plan

第二阶段行動/決策：

- 初始遠景規劃方案
- 經濟預測
- 詳細SCS方案
- RHNA方法
- 優選SCS方案
- RHNA計劃草稿

BayArea

Plan

Initial Vision Scenario Overview

March 11, 2011

Association of Bay Area Governments

Metropolitan Transportation Commission

Panorama general del escenario de la visión inicial

En 2008, se promulgó el proyecto de ley del Senado 375 (Steinberg). La ley estatal requiere que nuestro Plan de Transporte Regional contiene una Estrategia de comunidades sostenibles (juntos, Plan Área de la Bahía) que integra la planificación de uso de suelo y la planificación del transporte. Para el periodo de 25 años cubierto por el Plan Área de la Bahía, la Estrategia de comunidades sostenibles debe identificar áreas dentro del Área de la Bahía de nueve condados que sean suficientes para albergar a toda la población de la región, incluyendo a todos los sectores económicos de la población. También debe intentar coordinar el patrón resultante de uso de suelo con la red de transporte para reducir las emisiones de gases del efecto invernadero per cápita por el uso de vehículos personales (automóviles y camionetas).

El escenario de la visión inicial para el Plan Área de la Bahía es una propuesta provisional que identifica las áreas en las que pudiera ser albergado el crecimiento en la población de la región. Este propósito se basa en un gran legado de planificación integral en el Área de la Bahía. Por más de una década, la región y sus gobiernos locales han estado trabajando en conjunto para ubicar las nuevas viviendas en formas compactas cerca de trabajos, de servicios públicos y adyacente al transporte público para reducir la necesidad de viajar en vehículos personales por distancias largas. El desarrollo compacto dentro de la mancha urbana existente también absorbe presión de desarrollo en los espacios abiertos y tierras de agricultura de la región. Nos hemos referido a este tipo de desarrollo eficiente como "crecimiento enfocado", y el programa regional que lo apoya se llama FOCUS. (Ver tabla 1.)

Planificación para nuevas viviendas e infraestructura de apoyo

El Escenario de la visión inicial está constituida primeramente en vista a las necesidades regionales de vivienda del Área de la Bahía para los próximos 25 años. Este análisis fue realizado utilizando proyecciones demográficas de crecimiento de viviendas. No es un pronóstico para la región, y no toma en cuenta muchos factores que restringen la oferta de nuevas unidades de vivienda en la región, como la limitación en la infraestructura de apoyo y en subsidios para casas económicas, y factores de mercado. El propósito principal del Escenario de la visión inicial es articular cómo la región pudiera crecer potencialmente con el tiempo de forma sostenible, y orientar desarrollo de políticas y programas para lograr las primeras fases de la implementación. Según las suposiciones del Escenario de la visión inicial, se espera que el Área de la Bahía crezca en 2 millones de personas, pasando de los 7,350,000 que hay en la actualidad a cerca de 9,430,000 para el año 2035. Este crecimiento de población requeriría cerca de 902,000 unidades nuevas de vivienda. El escenario de la visión inicial propone en qué lugar pudieran ser construidas estas nuevas unidades. (Ver tablas 2-12.)

Este Escenario de la visión inicial está diseñado con base en los lugares para crecimiento identificados por las jurisdicciones locales. Estos lugares se definen por su carácter, escala, densidad y las unidades de vivienda que se espera construir a largo plazo. Utilizando "tipos de lugar," áreas con características y cualidades físicas y sociales similares, ABAG pidió a los gobiernos locales que identificaran las aspiraciones generales de crecimiento para las áreas dentro de sus jurisdicciones. Estos lugares eran mayormente Áreas Prioritarias para Desarrollo (PDAs, por sus siglas en inglés) ya identificadas mediante el programa FOCUS. También se incluyeron Áreas con Oportunidad de Crecimiento adicionales, algunas similares a las PDAs y otras con distintos criterios de sostenibilidad.

Con base en las visiones, los planes y los estimados de crecimiento locales, las agencias regionales distribuyeron el crecimiento de viviendas a lo largo de la región, enfocándose en las PDAs y en las Áreas con Oportunidad de Crecimiento. ABAG en algunos casos complementó el pronóstico local con unidades adicionales basadas en las características típicas del tipo de lugar pertinente que fue seleccionado localmente. ABAG también distribuyó unidades adicionales para aprovechar las inversiones importantes existentes y planificadas, y asignó algunas unidades a áreas identificadas localmente que presentan oportunidades importantes de desarrollo regional para una mayor densidad.

El Escenario de la visión inicial distribuye el 97 por ciento de las nuevas viviendas dentro de la mancha urbana existente. Sólo el 3 por ciento de las nuevas casas pronosticadas requieren de "desarrollo de campos verdes" (construcción en tierras previamente no desarrolladas). Las Áreas Prioritarias de Desarrollo y las Áreas con Oportunidad de Crecimiento contienen cerca de 70 por ciento del crecimiento total (743,000 viviendas).

Entre los condados, son tres los que acaparan la mayor parte del crecimiento: Santa Clara, Alameda y Contra Costa absorben un poco más de dos tercios del total. También se espera que estos mismos condados obtengan la mayoría del crecimiento de empleos en la región (64 por ciento). (Ver tablas 13 - 22.) Las tres ciudades más grandes de la región hacen mucho del trabajo pesado. Treinta y dos por ciento del crecimiento pronosticado y propuesto ocurre en San José, San Francisco y Oakland. Diecisiete por ciento va para las ciudades medianas como Fremont, Santa Rosa, Berkeley, Hayward, Concord, y Santa Clara.

El análisis incluido en el Escenario de la visión inicial está fundamentado en la ubicación de las viviendas. El pronóstico y la distribución del empleo en este Escenario no están relacionados directamente con la política de uso de suelo. La ubicación de los empleos puede tener una gran influencia en la demanda de viajes, millas viajadas en auto, y emisiones de gases del efecto invernadero por vehículos. A la luz de estos factores y considerando la competitividad económica, la sostenibilidad del transporte público, y una relación equilibrada entre el empleo y la vivienda, las agencias regionales emprenderán, en conjunto con asociados locales, un análisis más profundo sobre ubicaciones apropiadas para empleos en relación con el futuro crecimiento de viviendas y de la red de transporte. Esto dará forma al desarrollo de los escenarios detallados.

El Escenario de la visión inicial refleja las inversiones en transporte del Plan de Transporte Regional actual de MTC (conocido como el Plan de Transporte 2035). Para apoyar el aumento en

las viviendas, también incluye algunas mejoras tentativas propuestas para la red de transporte público de la región. Estas incluyen un aumento en la frecuencia en más de 70 rutas locales de autobús y algunas rutas de autobús expreso, mejorías en los intervalos de transporte sobre rieles de BART, eBART, Caltrain, Muni Metro, tranvía de VTA, and Altamont Commuter Express, y más carriles exclusivos para autobuses en los condados de San Francisco y Santa Clara, todas ellas resultando en un crecimiento general en la capacidad del transporte público. Sin embargo, el sistema de transporte público del Área de la Bahía no es financieramente sostenible, ya que los operadores no pueden permitirse operar con los actuales niveles de servicio con los intervalos futuros y mucho menos expandidos que son contemplados en el Escenario de la visión inicial. El Proyecto de sostenibilidad para el transporte público de MTC propondrá un sistema de transporte público más sostenible para incluir los escenarios detallados que serán probados.

Medición del desempeño conforme a objetivos

El Escenario de la visión inicial resulta en una reducción del 12 por ciento per cápita en emisiones de gases del efecto invernadero por el uso de vehículos personales para 2035, en comparación con el año de referencia 2005. Esta reducción estaría por debajo del objetivo para la región, ordenado por el estado, del 15 por ciento per cápita en emisiones de gases del efecto invernadero. Es claro que se necesitará emplear estrategias adicionales si deseamos lograr los objetivos sobre gases del efecto invernadero, y otros objetivos previamente adoptados por ABAG y MTC.

MTC y ABAG han adoptado un conjunto de objetivos de desempeño del Plan Área de la Bahía que describen en términos específicos y mensurables el compromiso de la región y el progreso hacia los tres principios de la sostenibilidad (Economía, Ambiente y Equidad). El Escenario inicial de visión cumple con algunos objetivos regionales, incluyendo el distribuir todas las viviendas proyectadas necesarias por nivel de ingresos (en otras palabras, no más viajes al trabajo por parte de trabajadores que viven en otras regiones); reducir la carga financiera de la vivienda y el transporte en viviendas de bajos ingresos, proporcionando viviendas más económicas; y ubicando la mayoría de los nuevos desarrollos dentro del centro urbano existente. Además, se proyecta que más residentes viajen en transporte público, caminen y viajen en bicicleta en comparación con el número actual de residentes, ya que muchas de las viviendas nuevas están ubicadas cerca de servicios y empleos, y adyacentes al transporte público en comunidades completas. (Ver Figura 1 para ver los resultados del objetivo.)

El Escenario inicial de visión trae a más residentes a la región, incrementando así la cantidad total de los viajes. Los nuevos residentes aún conducirán en algunos viajes. Aunque en el Escenario de la visión inicial se proyecta que las millas per cápita viajadas en vehículos en el Área de la Bahía disminuyan en comparación con hoy en día, se proyecta que las millas totales conducidas dentro de la región aumenten. Con más residentes del Área de la Bahía y más millas conducidas dentro de la región, también podemos esperar un aumento en el número total de lesiones y víctimas mortales. También se proyecta que los efectos en la salud por exposición a emisiones de partículas por parte de automóviles y camionetas empeoren con la mayor cantidad de millas conducidas; sin embargo, los esfuerzos estatales y federales para limpiar los motores de camiones de uso pesado compensarán con mucho los aumentos de los automóviles, resultando en reducciones generales de contaminación por partículas de hollín.

Finalmente, debe decirse que aunque traer más personas al Área de la Bahía aumentará la

cantidad de millas conducidas y choques dentro de la región, esto sigue siendo beneficioso en un sentido más amplio. La cantidad de millas generales conducidas y de las emisiones de gases de efecto invernadero en todo el estado es ciertamente menor que si los nuevos residentes siguieran viajando al trabajo hacia el Área de la Bahía desde comunidades en regiones vecinas que no ofrecen tales servicios.

Próximos pasos

El Escenario de la visión inicial se ofrece como base para la discusión con gobiernos locales, partes interesadas y público en general sobre cómo el Área de la Bahía puede distribuir todo este crecimiento de población en el próximo cuarto de siglo. Esto no es en ningún sentido un hecho consumado. Durante los próximos meses buscaremos opiniones mediante las reuniones informativas con funcionarios electos, las discusiones con personal de los gobiernos locales, y los talleres públicos. Los comentarios recibidos ayudarán a ABAG y MTC en el desarrollo y pruebas de un rango de escenarios detallados que logren los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero.

El propósito de la Estrategia de comunidades sostenibles es llegar a un consenso en el Área de la Bahía sobre el patrón preferido de crecimiento a largo plazo para toda la región. Conforme al proyecto de ley 375 del Senado, no se requiere explícitamente a los gobiernos locales que actualicen sus planes generales conforme a la estrategia. La estrategia no tiene la misma autoridad que la Asignación Regional ante la Necesidad de Vivienda pero dará forma a la distribución de viviendas a nivel local. El patrón de desarrollo del suelo adoptado por la estrategia ayudará a guiar a las políticas regionales e inversiones que se hacen conforme al Plan de Transporte Regional. Estas políticas e inversiones regionales tienen la intención de crear incentivos financieros y de otros tipos para implementar el patrón adoptado de tierra en la estrategia de comunidades sostenibles. ABAG actualmente trabaja con el Comité de Metodología para Viviendas para desarrollar una metodología para distribuir los objetivos regionales de vivienda para los próximos ocho años en las jurisdicciones locales del Área de la Bahía; la metodología será adoptada por ABAG más tarde este año.

El Escenario de la visión inicial comienza una conversación de dos años entre las jurisdicciones y las agencias regionales sobre lo que finalmente se convertirá en la Estrategia de comunidades sostenibles, como parte del Plan Área de la Bahía. Durante ese tiempo, las agencias regionales participarán con las agencias locales y el público para ayudarse a identificar y evaluar varios escenarios para la Estrategia de comunidades sostenibles, los cuales demuestren formas en las que las estrategias de uso de suelo, inversiones en transporte, modelos de precios y otras estrategias pudieran lograr nuestras metas y objetivos adoptados. Los escenarios también necesitarán abordar cómo los planes de uso de suelo del Área de la Bahía pueden ayudar la adaptación ante el cambio climático. La Estrategia de comunidades sostenibles necesitará coordinar las iniciativas de las agencias regionales y los requisitos relacionados para el levantamiento del nivel del mar, la calidad del aire, y otros asuntos relacionados con el cambio climático.

Estos escenarios detallados llevarían a la selección de un escenario preferido a principios del próximo año, el cual incluirá un plan integral de uso de suelo e inversión en transporte; este plan también pasaría por una revisión detallada de efectos ambientales que las agencias locales

pudieran utilizar para hacer más eficientes las evaluaciones ambientales de sus propios proyectos locales de desarrollo, tal y como lo establece el proyecto de ley 375 del Senado. Por último, se pediría a los consejos de ABAG y MTC que adopten el Plan Área de la Bahía completo, incluyendo la Estrategia de comunidades sostenibles, para abril de 2013.
(Ver figura 2.)

Las agencias regionales esperan con ansias un mayor diálogo sobre estas suposiciones con nuestro gobierno local y los asociados de transporte, partes interesadas y el público en general.

Adjuntos

Tabla 1
Panorama general demográfico del Área de la Bahía de San Francisco 2010-2035

Escenario	Viviendas	Población	Residentes empleados	Empleos
2010 (Real)	2,669,800	7,348,300	3,152,400	3,271,300
Planes actuales regionales para 2035	+ 635,400	+1,717,900	+881,600	+1,129,200
Aumento en el crecimiento PDA para 2035	+ 266,800	+ 363,700	+ 165,000	+ 93,600
Escenario de la visión inicial para 2035	+ 902,200	+2,081,600	+1,046,600	+1,222,800

Nota: Planes actuales regionales se refiere al Plan de Transporte 2035 adoptado por MTC, así como a las proyecciones 2009 de ABAG, las cuales fueron actualizadas para reflejar los nuevos pronósticos económicos.

Tabla 2A
Escenario de la visión inicial – Viviendas totales y crecimiento en viviendas por condado

Condado	Viviendas en 2010	Viviendas en 2035	Crecimiento de viviendas	Porcentaje de cambio
Alameda	557,651	770,397	212,746	38.2%
Contra Costa	392,680	546,653	153,973	39.2%
Marin	106,447	117,124	10,678	10.0%
Napa	51,260	56,061	4,801	9.4%
San Francisco	346,680	436,794	90,114	26.0%
San Mateo	264,516	358,337	93,821	35.5%
Santa Clara	613,947	867,813	253,866	41.3%
Solano	148,160	187,776	39,616	26.7%
Sonoma	188,430	231,373	42,943	22.8%
Total regional	**2,669,772**	**3,572,327**	**902,556**	**33.8%**

Tabla 2B
Escenario de la visión inicial – Viviendas totales y crecimiento de viviendas en Áreas prioritarias de desarrollo y Áreas con oportunidad de crecimiento por condado (el cual es un subconjunto de la Tabla 2A)

Condado	Viviendas en 2010	Viviendas en 2035	Crecimiento de viviendas	Porcentaje de cambio
Alameda	161,100	293,700	132,600	82%
Contra Costa	35,100	135,700	100,600	287%
Marin	4,700	10,900	6,200	134%
Napa	300	1,900	1,600	618%
San Francisco	346,700	436,800	90,100	26%
San Mateo	87,400	162,700	75,300	86%
Santa Clara	78,300	253,800	175,600	224%
Solano	4,100	26,600	22,500	543%
Sonoma	25,200	55,500	30,300	121%
Total regional	**742,800**	**1,377,700**	**634,800**	**85%**

Tabla 3

Escenario de la visión inicial – Empleos totales y crecimiento de empleos por condado

Condado	Empleos en 2010	Empleos en 2035	Crecimiento de empleos	Porcentaje de cambio
Alameda	675,591	925,449	249,859	37.0%
Contra Costa	345,931	479,373	133,442	38.6%
Marin	129,679	151,097	21,418	16.5%
Napa	70,136	88,838	18,703	26.7%
San Francisco	544,755	713,651	168,897	31.0%
San Mateo	330,135	452,226	122,091	37.0%
Santa Clara	858,399	1,238,400	380,001	44.3%
Solano	126,328	176,711	50,383	39.9%
Sonoma	190,369	267,588	77,219	40.6%
Total regional	**3,271,321**	**4,493,333**	**1,222,012**	**37.4%**

** Los empleo por jurisdicción dentro de cada condado pueden encontrarse en la Sección 3.*

Tabla 4

Escenario de la visión inicial – Viviendas totales y crecimiento en viviendas en el condado de Alameda por jurisdicción

Condado de Alameda	Viviendas en 2010	Viviendas en 2035	Crecimiento de viviendas	Porcentaje de cambio
Alameda	31,774	39,873	8,099	25.5%
Albany	7,150	9,317	2,167	30.3%
Berkeley	46,146	61,876	15,730	34.1%
Dublin	15,572	32,216	16,644	106.9%
Emeryville	5,770	13,260	7,490	129.8%
Fremont	71,004	98,564	27,560	38.8%
Hayward	46,300	61,283	14,982	32.4%
Livermore	28,662	40,801	12,138	42.3%
Newark	13,530	19,331	5,802	42.9%
Oakland	160,567	226,019	65,453	40.8%
Piedmont	3,810	3,820	10	0.3%
Pleasanton	24,034	33,819	9,785	40.7%
San Leandro	31,647	40,447	8,800	27.8%
Union City	20,420	25,900	5,480	26.8%
Partes no incorporadas del condado de Alameda	51,265	63,872	12,606	24.6%
Total de todo el condado	**557,651**	**770,397**	**212,746**	**38.2%**

Tabla 5
Escenario de la visión inicial – Viviendas totales y crecimiento en viviendas en el condado de Contra Costa por jurisdicción

Condado de Contra Costa	Viviendas en 2010	Viviendas en 2035	Crecimiento de viviendas	Porcentaje de cambio
Antioch	32,668	46,365	13,697	41.9%
Brentwood	18,250	24,284	6,034	33.1%
Clayton	3,966	4,090	124	3.1%
Concord	46,296	65,624	19,328	41.7%
Danville	16,574	17,920	1,346	8.1%
El Cerrito	10,422	20,905	10,483	100.6%
Hercules	8,361	17,431	9,070	108.5%
Lafayette	9,589	11,068	1,479	15.4%
Martinez	14,769	16,156	1,387	9.4%
Moraga	5,811	6,995	1,184	20.4%
Oakley	10,835	17,508	6,673	61.6%
Orinda	6,868	8,788	1,920	28.0%
Pinole	7,336	12,623	5,287	72.1%
Pittsburg	20,849	36,261	15,412	73.9%
Pleasant Hill	15,247	17,861	2,614	17.1%
Richmond	37,897	63,439	25,542	67.4%
San Pablo	9,975	13,027	3,052	30.6%
San Ramon	22,061	36,682	14,621	66.3%
Walnut Creek	33,890	40,244	6,354	18.7%
Partes no incorporadas del Condado de Contra Costa	61,016	69,382	8,366	13.7%
Total de todo el condado	**392,680**	**546,653**	**153,973**	**39.2%**

Tabla 6
Escenario de la visión inicial – Viviendas totales y crecimiento en viviendas en el condado de Marin por jurisdicción

Condado de Marin	Viviendas en 2010	Viviendas en 2035	Crecimiento de viviendas	Porcentaje de cambio
Belvedere	949	969	20	2.1%
Corte Madera	3,948	4,721	773	19.6%
Fairfax	3,301	3,361	60	1.8%
Larkspur	8,036	8,377	341	4.2%
Mill Valley	6,267	6,631	364	5.8%
Novato	20,375	21,153	778	3.8%
Ross	780	790	10	1.3%
San Anselmo	5,310	5,370	60	1.1%
San Rafael	23,164	28,209	5,045	21.8%
Sausalito	4,310	4,400	90	2.1%
Tiburon	3,844	4,242	398	10.4%
Partes no incorporadas del Condado de Marin	26,162	28,900	2,738	10.5%
Total de todo el condado	**106,447**	**117,124**	**10,678**	**10.0%**

Tabla 7
Escenario de la visión inicial – Viviendas totales y crecimiento en viviendas en el condado de Napa por jurisdicción

Condado de Napa	Viviendas en 2010	Viviendas en 2035	Crecimiento de viviendas	Porcentaje de cambio
American Canyon	5,761	7,392	1,632	28.3%
Calistoga	2,140	2,171	31	1.4%
Napa	29,440	32,019	2,579	8.8%
St. Helena	2,440	2,533	93	3.8%
Yountville	1,110	1,230	120	10.8%
Partes no incorporadas del Condado de Napa	10,370	10,716	346	3.3%
Total de todo el condado	**51,260**	**56,061**	**4,801**	**9.4%**

Tabla 8
Escenario de la visión inicial – Viviendas totales y crecimiento en viviendas en el Condado de San Francisco

Condado de San Francisco	Viviendas en 2010	Viviendas en 2035	Crecimiento de viviendas	Porcentaje de cambio
San Francisco	346,680	436,794	90,114	26.0%
Total de todo el condado	**346,680**	**436,794**	**90,114**	**26.0%**

Tabla 9
Escenario de la visión inicial – Viviendas totales y crecimiento en viviendas en el condado de San Mateo por jurisdicción

Condado de San Mateo	Viviendas en 2010	Viviendas en 2035	Crecimiento de viviendas	Porcentaje de cambio
Atherton	2,490	2,580	90	3.6%
Belmont	10,740	12,759	2,019	18.8%
Brisbane	1,730	5,324	3,594	207.7%
Burlingame	13,247	19,431	6,184	46.7%
Colma	460	1,372	912	198.3%
Daly City	31,261	43,095	11,834	37.9%
East Palo Alto	7,780	12,310	4,530	58.2%
Foster City	12,210	13,767	1,557	12.8%
Half Moon Bay	4,440	4,730	290	6.5%
Hillsborough	3,837	4,589	752	19.6%
Menlo Park	12,432	17,563	5,130	41.3%
Millbrae	8,308	12,910	4,602	55.4%
Pacifica	14,320	14,600	280	2.0%
Portola Valley	1,730	1,780	50	2.9%
Redwood City	29,620	41,032	11,412	38.5%
San Bruno	15,262	21,699	6,437	42.2%
San Carlos	11,909	15,707	3,798	31.9%
San Mateo	38,643	56,678	18,035	46.7%
South San Francisco	20,288	30,522	10,234	50.4%
Woodside	2,029	2,059	30	1.5%
Partes no incorporadas del Condado de San Mateo	21,780	23,830	2,050	9.4%
Total de todo el condado	**264,516**	**358,337**	**93,821**	**35.5%**

Tabla 10

Escenario de la visión inicial – Viviendas totales y crecimiento en viviendas en el condado de Santa Clara por jurisdicción

Condado de Santa Clara	Viviendas en 2010	**Viviendas en 2035**	**Crecimiento de viviendas**	Porcentaje de cambio
Campbell	16,892	21,002	4,110	24.3%
Cupertino	19,830	21,588	1,758	8.9%
Gilroy	14,330	22,118	7,788	54.3%
Los Altos	10,670	11,968	1,298	12.2%
Los Altos Hills	3,053	3,088	35	1.1%
Los Gatos	12,430	13,151	721	5.8%
Milpitas	19,030	38,758	19,728	103.7%
Monte Sereno	1,229	1,269	40	3.3%
Morgan Hill	12,399	20,040	7,641	61.6%
Mountain View	32,114	50,348	18,234	56.8%
Palo Alto	26,705	38,692	11,987	44.9%
San Jose	305,087	435,585	130,498	42.8%
Santa Clara	43,403	67,672	24,269	55.9%
Saratoga	11,000	11,118	118	1.1%
Sunnyvale	54,170	73,425	19,255	35.5%
Partes no incorporadas del Condado de Santa Clara	31,604	37,991	6,386	20.2%
Total de todo el condado	**613,947**	**867,813**	**253,866**	**41.3%**

Tabla 11

Escenario de la visión inicial – Viviendas totales y crecimiento en viviendas en el condado de Solano por jurisdicción

Condado de Solano	Viviendas en 2010	Viviendas en 2035	Crecimiento de viviendas	Porcentaje de cambio
Benicia	11,329	13,527	2,198	19.4%
Dixon	5,617	8,222	2,605	46.4%
Fairfield	36,061	52,476	16,415	45.5%
Rio Vista	3,540	4,737	1,197	33.8%
Suisun City	9,132	10,548	1,415	15.5%
Vacaville	32,620	41,775	9,155	28.1%
Vallejo	42,043	47,814	5,771	13.7%
Partes no incorporadas del Condado de Solano	7,817	8,677	860	11.0%
Total de todo el condado	**148,160**	**187,776**	**39,616**	**26.7%**

Tabla 12
Escenario de la visión inicial – Viviendas totales y crecimiento en viviendas en el condado de Sonoma por jurisdicción

Condado de Sonoma	Viviendas en 2010	Viviendas en 2035	Crecimiento de viviendas	Porcentaje de cambio
Cloverdale	3,211	4,639	1,428	44.5%
Cotati	2,832	3,387	555	19.6%
Healdsburg	4,390	5,284	894	20.4%
Petaluma	21,775	24,713	2,938	13.5%
Rohnert Park	15,718	20,395	4,677	29.8%
Santa Rosa	62,886	83,010	20,124	32.0%
Sebastopol	3,325	3,595	270	8.1%
Sonoma	4,476	5,036	560	12.5%
Windsor	8,884	13,809	4,925	55.4%
Partes no incorporadas del Condado de Sonoma	60,933	67,505	6,572	10.8%
Total de todo el condado	**188,430**	**231,373**	**42,943**	**22.8%**

Tabla 13
Escenario de la visión inicial – Empleos totales y crecimiento de empleos en el condado de Alameda por jurisdicción

Condado de Alameda	Empleos en 2010	Empleos en 2035	Crecimiento de empleos	Porcentaje de cambio
Alameda	25,347	37,416	12,069	47.6%
Albany	4,476	4,974	498	11.1%
Berkeley	69,782	78,575	8,794	12.6%
Dublin	18,058	33,400	15,342	85.0%
Emeryville	18,198	25,479	7,281	40.0%
Fremont	86,839	128,484	41,645	48.0%
Hayward	66,135	84,730	18,595	28.1%
Livermore	28,485	46,930	18,445	64.8%
Newark	19,049	21,799	2,750	14.4%
Oakland	187,328	254,846	67,518	36.0%
Piedmont	2,091	2,171	80	3.8%
Pleasanton	52,775	70,158	17,382	32.9%
San Leandro	38,532	51,606	13,074	33.9%
Union City	17,919	33,560	15,642	87.3%
Partes no incorporadas del condado de Alameda	40,576	51,320	10,744	26.5%
Total de todo el condado	**675,591**	**925,449**	**249,859**	**37.0%**

Tabla 14
Escenario de la visión inicial – Empleos totales y crecimiento de empleos en el condado de Contra Costa por jurisdicción

Condado de Contra Costa	Empleos en 2010	Empleos en 2035	Crecimiento de empleos	Porcentaje de cambio
Antioch	18,529	37,530	19,001	102.5%
Brentwood	6,766	7,731	965	14.3%
Clayton	874	1,158	284	32.5%
Concord	58,731	88,097	29,366	50.0%
Danville	12,837	13,610	772	6.0%
El Cerrito	5,154	7,917	2,763	53.6%
Hercules	2,747	5,344	2,597	94.5%
Lafayette	10,087	10,898	810	8.0%
Martinez	16,919	17,845	926	5.5%
Moraga	4,603	5,525	922	20.0%
Oakley	2,720	7,378	4,658	171.3%
Orinda	5,689	6,352	663	11.6%
Pinole	5,280	6,410	1,130	21.4%
Pittsburg	12,432	24,657	12,224	98.3%
Pleasant Hill	13,815	19,148	5,333	38.6%
Richmond	37,077	57,222	20,145	54.3%
San Pablo	5,403	8,025	2,622	48.5%
San Ramon	36,286	48,905	12,619	34.8%
Walnut Creek	49,309	56,967	7,659	15.5%
Partes no incorporadas del Condado de Contra Costa	40,672	48,654	7,982	19.6%
Total de todo el condado	**345,931**	**479,373**	**133,442**	**38.6%**

Tabla 15
Escenario de la visión inicial – Empleos totales y crecimiento de empleos en el condado de Marin por jurisdicción

Condado de Marin	Empleos en 2010	Empleos en 2035	Crecimiento de empleos	Porcentaje de cambio
Belvedere	776	838	62	8.0%
Corte Madera	6,482	9,202	2,720	42.0%
Fairfax	1,642	1,923	281	17.1%
Larkspur	6,708	7,158	451	6.7%
Mill Valley	8,181	9,900	1,719	21.0%
Novato	25,385	30,753	5,368	21.1%
Ross	827	924	97	11.7%
San Anselmo	4,754	5,170	416	8.8%
San Rafael	43,649	50,324	6,676	15.3%
Sausalito	6,543	7,740	1,198	18.3%
Tiburon	3,494	3,997	503	14.4%
Partes no incorporadas del Condado de Marin	21,238	23,166	1,927	9.1%
Total de todo el condado	**129,679**	**151,097**	**21,418**	**16.5%**

Tabla 16

Escenario de la visión inicial – Empleos totales y crecimiento de empleos en el condado de Napa por jurisdicción

Condado de Napa	Empleos en 2010	Empleos en 2035	Crecimiento de empleos	Porcentaje de cambio
American Canyon	2,204	4,321	2,117	96.0%
Calistoga	2,748	3,243	495	18.0%
Napa	34,272	44,565	10,293	30.0%
St. Helena	5,763	6,191	428	7.4%
Yountville	2,104	2,624	520	24.7%
Partes no incorporadas del Condado de Napa	23,044	27,894	4,850	21.0%
Total de todo el condado	**70,136**	**88,838**	**18,703**	**26.7%**

Tabla 17

Escenario de la visión inicial – Empleos totales y crecimiento de empleos en el condado de San Francisco por jurisdicción

Condado de San Francisco	**Empleos en 2010**	**Empleos en 2035**	**Crecimiento de empleos**	**Porcentaje de cambio**
San Francisco	544,755	713,651	168,897	31.0%
Total de todo el condado	**544,755**	**713,651**	**168,897**	**31.0%**

Tabla 18

Escenario de la visión inicial – Empleos totales y crecimiento de empleos en el condado de San Mateo por jurisdicción

Condado de San Mateo	Empleos en 2010	Empleos en 2035	Crecimiento de empleos	Porcentaje de cambio
Atherton	2,485	2,632	147	5.9%
Belmont	6,635	11,738	5,102	76.9%
Brisbane	7,991	17,402	9,411	117.8%
Burlingame	21,905	26,728	4,823	22.0%
Colma	3,111	4,310	1,199	38.5%
Daly City	16,772	27,084	10,312	61.5%
East Palo Alto	2,105	6,484	4,379	208.1%
Foster City	13,923	18,560	4,637	33.3%
Half Moon Bay	4,355	5,539	1,184	27.2%
Hillsborough	1,624	2,277	653	40.2%
Menlo Park	25,145	29,501	4,356	17.3%
Millbrae	6,731	10,238	3,507	52.1%
Pacifica	6,051	7,467	1,415	23.4%
Portola Valley	1,686	1,888	202	12.0%
Redwood City	48,682	63,717	15,035	30.9%
San Bruno	13,537	17,938	4,401	32.5%
San Carlos	15,024	21,976	6,952	46.3%
San Mateo	43,337	58,896	15,559	35.9%
South San Francisco	41,328	54,485	13,157	31.8%
Woodside	2,381	2,498	117	4.9%
Partes no incorporadas	45,326	60,869	15,542	34.3%
Total de todo el condado	**330,135**	**452,226**	**122,091**	**37.0%**

Tabla 19
Escenario de la visión inicial – Empleos totales y crecimiento de empleos en el condado de Santa Clara por jurisdicción

Condado de Santa Clara	Empleos en 2010	Empleos en 2035	Crecimiento de empleos	Porcentaje de cambio
Campbell	22,099	26,897	4,798	21.7%
Cupertino	30,513	35,283	4,770	15.6%
Gilroy	16,652	22,666	6,014	36.1%
Los Altos	10,250	11,511	1,261	12.3%
Los Altos Hills	1,845	1,937	93	5.0%
Los Gatos	18,275	20,700	2,425	13.3%
Milpitas	46,784	55,624	8,840	18.9%
Monte Sereno	400	532	132	33.1%
Morgan Hill	12,698	20,806	8,109	63.9%
Mountain View	50,074	64,507	14,434	28.8%
Palo Alto	73,303	78,163	4,860	6.6%
San Jose	342,799	593,219	250,420	73.1%
Santa Clara	103,186	138,386	35,200	34.1%
Saratoga	6,826	7,279	453	6.6%
Sunnyvale	72,392	96,408	24,016	33.2%
Partes no incorporadas	50,304	64,481	14,177	28.2%
Total de todo el condado	**858,399**	**1,238,400**	**380,001**	**44.3%**

Tabla 20
Escenario de la visión inicial – Empleos totales y crecimiento de empleos en el condado de Solano por jurisdicción

Condado de Solano	Empleos en 2010	Empleos en 2035	Crecimiento de empleos	Porcentaje de cambio
Benicia	14,043	17,485	3,442	24.5%
Dixon	4,330	7,239	2,909	67.2%
Fairfield	42,864	60,579	17,716	41.3%
Rio Vista	1,191	2,327	1,136	95.3%
Suisun City	3,210	4,637	1,428	44.5%
Vacaville	23,422	35,030	11,608	49.6%
Vallejo	28,415	38,258	9,843	34.6%
Partes no incorporadas del Condado de Solano	8,853	11,156	2,302	26.0%
Total de todo el condado	**126,328**	**176,711**	**50,383**	**39.9%**

Tabla 21

Escenario de la visión inicial – Empleos totales y crecimiento de empleos en el condado de Sonoma por jurisdicción

Condado de Sonoma	Empleos en 2010	Empleos en 2035	Crecimiento de empleos	Porcentaje de cambio
Cloverdale	1,430	1,961	531	37.1%
Cotati	2,043	2,192	149	7.3%
Healdsburg	5,111	6,193	1,082	21.2%
Petaluma	26,968	34,870	7,902	29.3%
Rohnert Park	13,566	21,506	7,940	58.5%
Santa Rosa	72,324	117,005	44,680	61.8%
Sebastopol	4,753	5,333	581	12.2%
Sonoma	7,005	7,924	919	13.1%
Windsor	5,154	7,782	2,628	51.0%
Partes no incorporadas del Condado de Sonoma	52,015	62,822	10,807	20.8%
Total de todo el condado	**190,369**	**267,588**	**77,219**	**40.6%**