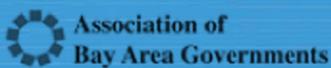




# BayArea Plan

## Initial Vision Scenario Overview

March 11, 2011





## Overview of the Initial Vision Scenario

In 2008, Senate Bill 375 (Steinberg) was enacted. The state law requires that our Regional Transportation Plan contain a Sustainable Communities Strategy (together, Plan Bay Area) that integrates land-use planning and transportation planning. For the 25-year period covered by Plan Bay Area, the Sustainable Communities Strategy must identify areas within the nine-county Bay Area sufficient to house all of the region's population, including all economic segments of the population. It must also attempt to coordinate the resulting land-use pattern with the transportation network so as to reduce per capita greenhouse-gas emissions from personal-use vehicles (automobiles and light trucks).

The Initial Vision Scenario for Plan Bay Area is a first-cut proposal that identifies the areas where the growth in the region's population might be housed. This proposal builds upon a rich legacy of integrative planning in the Bay Area. For over a decade, the region and its local governments have been working together to locate new housing in compact forms near jobs, close to services and amenities, and adjacent to transit so that the need to travel long distances by personal vehicle is reduced. Compact development within the existing urban footprint also takes development pressure off the region's open space and agricultural lands. We have referred to this type of efficient development as "focused growth," and the regional program that supports it is called FOCUS. (See Table 1.)

### **Planning for New Housing and Supporting Infrastructure**

The Initial Vision Scenario is constructed by looking first at the Bay Area's regional housing needs over the next 25 years. This analysis was performed using demographic projections of household growth. It is not a forecast of the region, and does not take into account many factors that constrain the region's supply of new housing units, such as limitations in supporting infrastructure, affordable housing subsidies, and market factors. The principal purpose of the Initial Vision Scenario is to articulate how the region could potentially grow over time in a sustainable manner, and to orient policy and program development to achieve the first phases of implementation. Under the assumptions of the Initial Vision Scenario, the Bay Area is anticipated to grow by over 2 million people, from about 7,350,000 today to about 9,430,000 by the year 2035. This population growth would require around 902,000 new housing units. The Initial Vision Scenario proposes where these new units might be accommodated. (See Tables 2 -12.)

This Initial Vision Scenario is designed around places for growth identified by local jurisdictions. These places are defined by their character, scale, density, and the expected housing units to be built over the long term. Using "place types," areas with similar characteristics and physical and social qualities, ABAG asked local governments to

identify general development aspirations for areas within their jurisdictions. These places were mostly the Priority Development Areas (PDAs) already identified through the FOCUS program. They also included additional Growth Opportunity Areas, some similar to PDAs and others with different sustainability criteria.

Based on local visions, plans and growth estimates, regional agencies distributed housing growth across the region, focusing on PDAs and Growth Opportunity Areas. ABAG in some cases supplemented the local forecast with additional units based on the typical characteristics of the relevant locally-selected place type. ABAG also distributed additional units to take advantage of significant existing and planned transit investment, and it assigned some units to locally identified areas that present regionally significant development opportunities for greater density.

The Initial Vision Scenario accommodates 97 percent of new households within the existing urban footprint. Only 3 percent of the forecasted new homes require “greenfield development” (building on previously undeveloped lands). Priority Development Areas and Growth Opportunity Areas contain about 70 percent of the total growth (743,000 households).

Among counties, three take the lion’s share of growth: Santa Clara, Alameda and Contra Costa absorb a little over two-thirds of the total. These same counties also are anticipated to take the majority of the region’s job growth (64 percent). (See Tables 13 – 22.) The region’s three major cities do a lot of the heavy lifting. Thirty-two percent of the forecast and proposed housing growth occurs in San José, San Francisco and Oakland. Seventeen percent goes to medium-sized cities like Fremont, Santa Rosa, Berkeley, Hayward, Concord, and Santa Clara.

The analysis embodied in the Initial Vision Scenario is founded on the location of housing. Employment forecasting and distribution in this Scenario is not directly related to land use policy. Employment location can have a strong influence on travel demand, vehicle miles traveled, and vehicle greenhouse-gas emissions. In light of these factors and considering economic competitiveness, transit sustainability, and a balanced relationship between employment and housing, regional agencies will be embarking, with local partners, on further analysis regarding appropriate employment locations in relation to future housing growth and the transportation network. This will inform the development of the detailed scenarios.

The Initial Vision Scenario reflects the transportation investments from MTC’s current Regional Transportation (known as the Transportation 2035 Plan). To support the increased housing growth, it also includes some tentatively proposed improvements to the region’s transit network. These include increased frequencies on over 70 local bus and several express bus routes, improved rail headways on BART, eBART, Caltrain, Muni Metro, VTA light-rail, and Altamont Commuter Express, and more dedicated bus lanes in San Francisco and Santa Clara counties, all resulting in overall growth in transit capacity. However, the Bay Area’s transit system is financially unsustainable with operators unable to afford to run the current service levels into the future, much less expanded headways contemplated under the Initial Vision Scenario. MTC’s Transit Sustainability Project will propose a more sustainable transit system for inclusion in the detailed scenarios to be tested.

### **Measuring Performance Against Targets**

The Initial Vision Scenario results in a 12 percent per capita greenhouse gas emissions reduction from personal-use vehicles in 2035, compared to a 2005 base year. This reduction falls short of the region's state-mandated 15 percent per capita greenhouse gas emissions reduction target. It's clear that additional strategies will need to be employed if we want to attain the greenhouse gas targets, and other targets previously adopted by ABAG and MTC.

MTC and ABAG have adopted a set of Plan Bay Area performance targets to describe in specific, measureable terms the region's commitment and progress toward the "three E" principles of sustainability (Economy, Environment, and Equity). The Initial Vision Scenario meets some regional targets, including accommodating all the projected housing need by income level (in other words, no more in-commuting by workers who live in other regions); reducing the financial burden of housing and transportation on low-income households by providing more affordable housing; and housing the majority of new development within the existing urban core. Also, more residents are projected to ride transit, walk and bike more than existing residents because much of the new housing is located close to services, amenities and jobs, and adjacent to transit in complete communities. (See Figure 1 for the target results.)

The Initial Vision Scenario brings more residents into the region, thus increasing the total amount of travel. New residents will still drive for some trips. Even though vehicle miles traveled per capita in the Bay Area are projected to be lower in the Initial Vision Scenario than it is today, total miles driven within the region are projected to increase. With more Bay Area residents and more miles driven within the region, we can also expect an increase in the total number of injuries and fatalities. Health impacts from exposure to particulate emissions from automobiles and trucks are likewise projected to worsen with more driving; however, state and federal efforts to clean up heavy duty truck engines will more than off set the increases from automobiles, resulting in overall reductions sooty particulate pollution.

Finally, it must be said that while bringing more people into the Bay Area will increase the amount of driving and collisions within the region, it is still a net win in the larger sense. The amount of overall driving and greenhouse gas emissions statewide is certainly less than if the new residents were commuting to Bay Area jobs from communities in neighboring regions that do not offer such amenities.

### **Next Steps**

The Initial Vision Scenario is offered as basis for discussion with local governments, stakeholders, and the general public about how the Bay Area can accommodate all its population growth over the next quarter century. It is by no means a fait accompli. Over the next several months we will seek input through elected official briefings, local government staff discussions, and public workshops. The comments received will assist ABAG and MTC in developing and testing a range of detailed scenarios that achieve the greenhouse gas emission reduction targets.

The purpose of the SCS is to forge consensus in the Bay Area on a preferred long-term regionwide growth pattern. Under SB 375, local governments are explicitly not required to update their general plans in accordance with the SCS. The SCS does not carry the same authority as Regional Housing Needs Allocation but it will inform the distribution of housing at the local level. The adopted SCS land development pattern will help guide regional policies and investments that are made pursuant to the Regional Transportation Plan. These regional policies and investments are intended to create financial and other incentives to implement the adopted land pattern in the SCS. ABAG is currently working with its Housing Methodology Committee to develop a methodology for distributing regional eight-year housing targets to Bay Area local jurisdictions; the methodology will be adopted by ABAG later this year.

The Initial Vision Scenario kicks off a two-year conversation among local jurisdictions and regional agencies on what ultimately will become the Sustainable Communities Strategy, as a part of Plan Bay Area. During that time, the regional agencies will engage local agencies and the public to help identify and assess several detailed Sustainable Communities Strategy scenarios that demonstrate ways that land-use strategies, transportation investments, pricing and other strategies could achieve our adopted goals and targets. The scenarios also will need to address how the Bay Area's land-use plans can assist adaptation to climate change. The Sustainable Communities Strategy will need to coordinate regional agencies' initiatives and requirements related to sea-level rise, air quality, and other climate change related issues.

These detailed scenarios will lead to selection of a preferred scenario early next year that would include an integrated transportation investment and land-use plan; this plan would also undergo a detailed environmental impact review that local agencies could use to streamline environmental assessments of their own local development projects as provided for in SB 375. Finally, the ABAG and MTC boards would be asked to adopt the complete Plan Bay Area, including a Sustainable Communities Strategy, by April 2013. (See Figure 2.)

The regional agencies look forward to further dialogue on these assumptions with our local government and transportation partners, stakeholders, and the general public.

## **Attachments**

**Table 1**  
**San Francisco Bay Area Demographic Overview**  
**2010-2035**

| Scenario                     | Households | Population | Employed Residents | Jobs       |
|------------------------------|------------|------------|--------------------|------------|
| 2010 (Actual)                | 2,669,800  | 7,348,300  | 3,152,400          | 3,271,300  |
| 2035 Current Regional Plans  | + 635,400  | +1,717,900 | +881,600           | +1,129,200 |
| 2035 PDA Growth Increment    | + 266,800  | + 363,700  | + 165,000          | + 93,600   |
| 2035 Initial Vision Scenario | + 902,200  | +2,081,600 | +1,046,600         | +1,222,800 |

Note: Current Regional Plans refers to MTC's adopted Transportation 2035 Plan, as well as ABAG's Projections 2009, which was updated to reflect new economic forecasts.

**Table 2A**  
**Initial Vision Scenario – Total Households and Household Growth by County**

| County                | 2010 Households  | 2035 Households  | Household Growth | Percent Change |
|-----------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|
| 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%          |
| <b>Regional Total</b> | <b>2,669,772</b> | <b>3,572,327</b> | <b>902,556</b>   | <b>33.8%</b>   |

**Table 2B**  
**Initial Vision Scenario – Total Households and Household Growth in Priority Development Areas and Growth Opportunity Areas by County (which is a subset of Table 2A)**

| County                | 2010 Households | 2035 Households  | Household Growth | Percent Change |
|-----------------------|-----------------|------------------|------------------|----------------|
| 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%           |
| <b>Regional Total</b> | <b>742,800</b>  | <b>1,377,700</b> | <b>634,800</b>   | <b>85%</b>     |

**Table 3**  
**Initial Vision Scenario – Total Jobs and Job Growth by County**

| County                | 2010 Jobs        | 2035 Jobs        | Job Growth       | Percent Change |
|-----------------------|------------------|------------------|------------------|----------------|
| 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%          |
| <b>Regional Total</b> | <b>3,271,321</b> | <b>4,493,333</b> | <b>1,222,012</b> | <b>37.4%</b>   |

\* Employment by jurisdiction within each County can be found in Section 3.

**Table 4**  
**Initial Vision Scenario – Alameda County Total Households and Household Growth by Jurisdiction**

| Alameda County                | 2010 Households | 2035 Households | Household Growth | Percent Change |
|-------------------------------|-----------------|-----------------|------------------|----------------|
| 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%          |
| Alameda County Unincorporated | 51,265          | 63,872          | 12,606           | 24.6%          |
| <b>Countywide Total</b>       | <b>557,651</b>  | <b>770,397</b>  | <b>212,746</b>   | <b>38.2%</b>   |

**Table 5**  
**Initial Vision Scenario – Contra Costa County Total Households and Household Growth**  
**by Jurisdiction**

| <b>Contra Costa County</b>         | <b>2010 Households</b> | <b>2035 Households</b> | <b>Household Growth</b> | <b>Percent Change</b> |
|------------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| 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%                 |
| Contra Costa County Unincorporated | 61,016                 | 69,382                 | 8,366                   | 13.7%                 |
| <b>Countywide Total</b>            | <b>392,680</b>         | <b>546,653</b>         | <b>153,973</b>          | <b>39.2%</b>          |

**Table 6**  
**Initial Vision Scenario – Marin County Total Households and Household Growth by**  
**Jurisdiction**

| <b>Marin County</b>         | <b>2010 Households</b> | <b>2035 Households</b> | <b>Household Growth</b> | <b>Percent Change</b> |
|-----------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| 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%                 |
| Marin County Unincorporated | 26,162                 | 28,900                 | 2,738                   | 10.5%                 |
| <b>Countywide Total</b>     | <b>106,447</b>         | <b>117,124</b>         | <b>10,678</b>           | <b>10.0%</b>          |

**Table 7****Initial Vision Scenario –Napa County Total Households and Household Growth by Jurisdiction**

| <b>Napa County</b>         | <b>2010 Households</b> | <b>2035 Households</b> | <b>Household Growth</b> | <b>Percent Change</b> |
|----------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| 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%                 |
| Napa County Unincorporated | 10,370                 | 10,716                 | 346                     | 3.3%                  |
| <b>Countywide Total</b>    | <b>51,260</b>          | <b>56,061</b>          | <b>4,801</b>            | <b>9.4%</b>           |

**Table 8****Initial Vision Scenario – San Francisco County Total Households and Household Growth**

| <b>San Francisco County</b> | <b>2010 Households</b> | <b>2035 Households</b> | <b>Household Growth</b> | <b>Percent Change</b> |
|-----------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| San Francisco               | 346,680                | 436,794                | 90,114                  | 26.0%                 |
| <b>Countywide Total</b>     | <b>346,680</b>         | <b>436,794</b>         | <b>90,114</b>           | <b>26.0%</b>          |

**Table 9****Initial Vision Scenario – San Mateo County Total Households and Household Growth by Jurisdiction**

| <b>San Mateo County</b>         | <b>2010 Households</b> | <b>2035 Households</b> | <b>Household Growth</b> | <b>Percent Change</b> |
|---------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| 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%                  |
| San Mateo County Unincorporated | 21,780                 | 23,830                 | 2,050                   | 9.4%                  |
| <b>Countywide Total</b>         | <b>264,516</b>         | <b>358,337</b>         | <b>93,821</b>           | <b>35.5%</b>          |

**Table 10**  
**Initial Vision Scenario – Santa Clara County Total Households and Household Growth**  
**by Jurisdiction**

| <b>Santa Clara County</b>         | <b>2010 Households</b> | <b>2035 Households</b> | <b>Household Growth</b> | <b>Percent Change</b> |
|-----------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| 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%                 |
| Santa Clara County Unincorporated | 31,604                 | 37,991                 | 6,386                   | 20.2%                 |
| <b>Countywide Total</b>           | <b>613,947</b>         | <b>867,813</b>         | <b>253,866</b>          | <b>41.3%</b>          |

**Table 11**  
**Initial Vision Scenario – Solano County Total Households and Household Growth by**  
**Jurisdiction**

| <b>Solano County</b>         | <b>2010 Households</b> | <b>2035 Households</b> | <b>Household Growth</b> | <b>Percent Change</b> |
|------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| 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%                 |
| Solano County Unincorporated | 7,817                  | 8,677                  | 860                     | 11.0%                 |
| <b>Countywide Total</b>      | <b>148,160</b>         | <b>187,776</b>         | <b>39,616</b>           | <b>26.7%</b>          |

**Table 12**  
**Initial Vision Scenario – Sonoma County Total Households and Household Growth by Jurisdiction**

| <b>Sonoma County</b>         | <b>2010 Households</b> | <b>2035 Households</b> | <b>Household Growth</b> | <b>Percent Change</b> |
|------------------------------|------------------------|------------------------|-------------------------|-----------------------|
| 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%                 |
| Sonoma County Unincorporated | 60,933                 | 67,505                 | 6,572                   | 10.8%                 |
| <b>Countywide Total</b>      | <b>188,430</b>         | <b>231,373</b>         | <b>42,943</b>           | <b>22.8%</b>          |

**Table 13**  
**Initial Vision Scenario – Alameda County Total Jobs and Job Growth by Jurisdiction**

| <b>Alameda County</b>         | <b>2010 Jobs</b> | <b>2035 Jobs</b> | <b>Job Growth</b> | <b>Percent Change</b> |
|-------------------------------|------------------|------------------|-------------------|-----------------------|
| 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%                 |
| Alameda County Unincorporated | 40,576           | 51,320           | 10,744            | 26.5%                 |
| <b>Countywide Total</b>       | <b>675,591</b>   | <b>925,449</b>   | <b>249,859</b>    | <b>37.0%</b>          |

**Table 14****Initial Vision Scenario – Contra Costa County Total Jobs and Job Growth by Jurisdiction**

| <b>Contra Costa County</b>            | <b>2010<br/>Jobs</b> | <b>2035<br/>Jobs</b> | <b>Job<br/>Growth</b> | <b>Percent<br/>Change</b> |
|---------------------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|
| 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%                     |
| Contra Costa County<br>Unincorporated | 40,672               | 48,654               | 7,982                 | 19.6%                     |
| <b>Countywide Total</b>               | <b>345,931</b>       | <b>479,373</b>       | <b>133,442</b>        | <b>38.6%</b>              |

**Table 15****Initial Vision Scenario – Marin County Total Jobs and Job Growth by Jurisdiction**

| <b>Marin County</b>            | <b>2010<br/>Jobs</b> | <b>2035<br/>Jobs</b> | <b>Job<br/>Growth</b> | <b>Percent<br/>Change</b> |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|
| 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%                     |
| Marin County<br>Unincorporated | 21,238               | 23,166               | 1,927                 | 9.1%                      |
| <b>Countywide Total</b>        | <b>129,679</b>       | <b>151,097</b>       | <b>21,418</b>         | <b>16.5%</b>              |

**Table 16**

**Initial Vision Scenario – Napa County Total Jobs and Job Growth by Jurisdiction**

| <b>Napa County</b>            | <b>2010<br/>Jobs</b> | <b>2035<br/>Jobs</b> | <b>Job<br/>Growth</b> | <b>Percent<br/>Change</b> |
|-------------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|
| 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%                     |
| Napa County<br>Unincorporated | 23,044               | 27,894               | 4,850                 | 21.0%                     |
| <b>Countywide Total</b>       | <b>70,136</b>        | <b>88,838</b>        | <b>18,703</b>         | <b>26.7%</b>              |

**Table 17**

**Initial Vision Scenario – San Francisco County Total Jobs and Job Growth by Jurisdiction**

| <b>San Francisco County</b> | <b>2010<br/>Jobs</b> | <b>2035<br/>Jobs</b> | <b>Job<br/>Growth</b> | <b>Percent<br/>Change</b> |
|-----------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|
| San Francisco               | 544,755              | 713,651              | 168,897               | 31.0%                     |
| <b>Countywide Total</b>     | <b>544,755</b>       | <b>713,651</b>       | <b>168,897</b>        | <b>31.0%</b>              |

**Table 18****Initial Vision Scenario – San Mateo County Total Jobs and Job Growth by Jurisdiction**

| <b>San Mateo County</b>            | <b>2010<br/>Jobs</b> | <b>2035<br/>Jobs</b> | <b>Job<br/>Growth</b> | <b>Percent<br/>Change</b> |
|------------------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|
| 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%                      |
| San Mateo County<br>Unincorporated | 45,326               | 60,869               | 15,542                | 34.3%                     |
| <b>Countywide Total</b>            | <b>330,135</b>       | <b>452,226</b>       | <b>122,091</b>        | <b>37.0%</b>              |

**Table 19****Initial Vision Scenario – Santa Clara County Total Jobs and Job Growth by Jurisdiction**

| <b>Santa Clara County</b>            | <b>2010<br/>Jobs</b> | <b>2035<br/>Jobs</b> | <b>Job<br/>Growth</b> | <b>Percent<br/>Change</b> |
|--------------------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|
| 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%                     |
| Santa Clara County<br>Unincorporated | 50,304               | 64,481               | 14,177                | 28.2%                     |
| <b>Countywide Total</b>              | <b>858,399</b>       | <b>1,238,400</b>     | <b>380,001</b>        | <b>44.3%</b>              |

**Table 20****Initial Vision Scenario – Solano County Total Jobs and Job Growth by Jurisdiction**

| <b>Solano County</b>            | <b>2010<br/>Jobs</b> | <b>2035<br/>Jobs</b> | <b>Job<br/>Growth</b> | <b>Percent<br/>Change</b> |
|---------------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|
| 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%                     |
| Solano County<br>Unincorporated | 8,853                | 11,156               | 2,302                 | 26.0%                     |
| <b>Countywide Total</b>         | <b>126,328</b>       | <b>176,711</b>       | <b>50,383</b>         | <b>39.9%</b>              |

**Table 21****Initial Vision Scenario – Sonoma County Total Jobs and Job Growth by Jurisdiction**

| <b>Sonoma County</b>            | <b>2010<br/>Jobs</b> | <b>2035<br/>Jobs</b> | <b>Job<br/>Growth</b> | <b>Percent<br/>Change</b> |
|---------------------------------|----------------------|----------------------|-----------------------|---------------------------|
| 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%                     |
| Sonoma County<br>Unincorporated | 52,015               | 62,822               | 10,807                | 20.8%                     |
| <b>Countywide Total</b>         | <b>190,369</b>       | <b>267,588</b>       | <b>77,219</b>         | <b>40.6%</b>              |

Figure 1

# Target Results

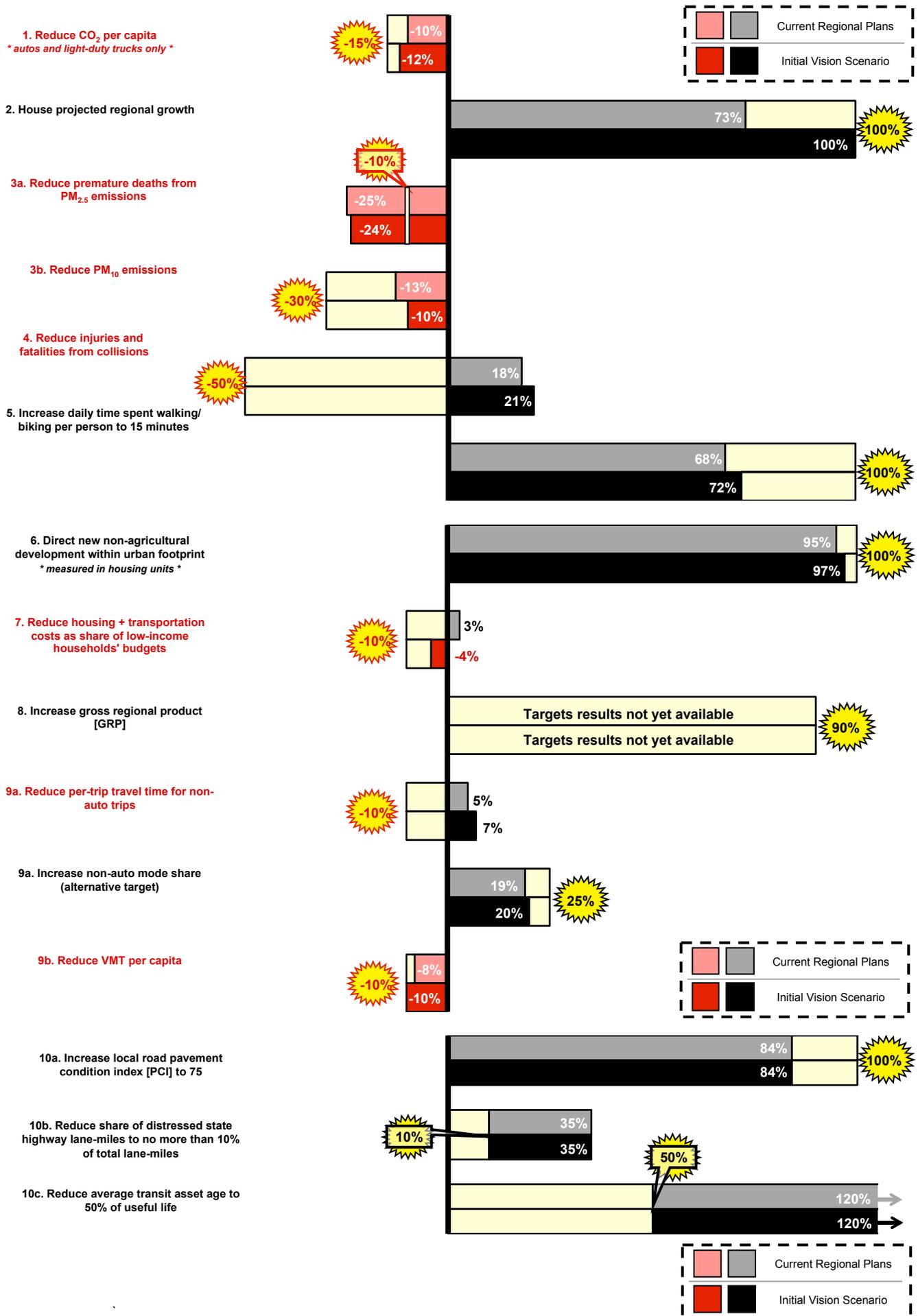
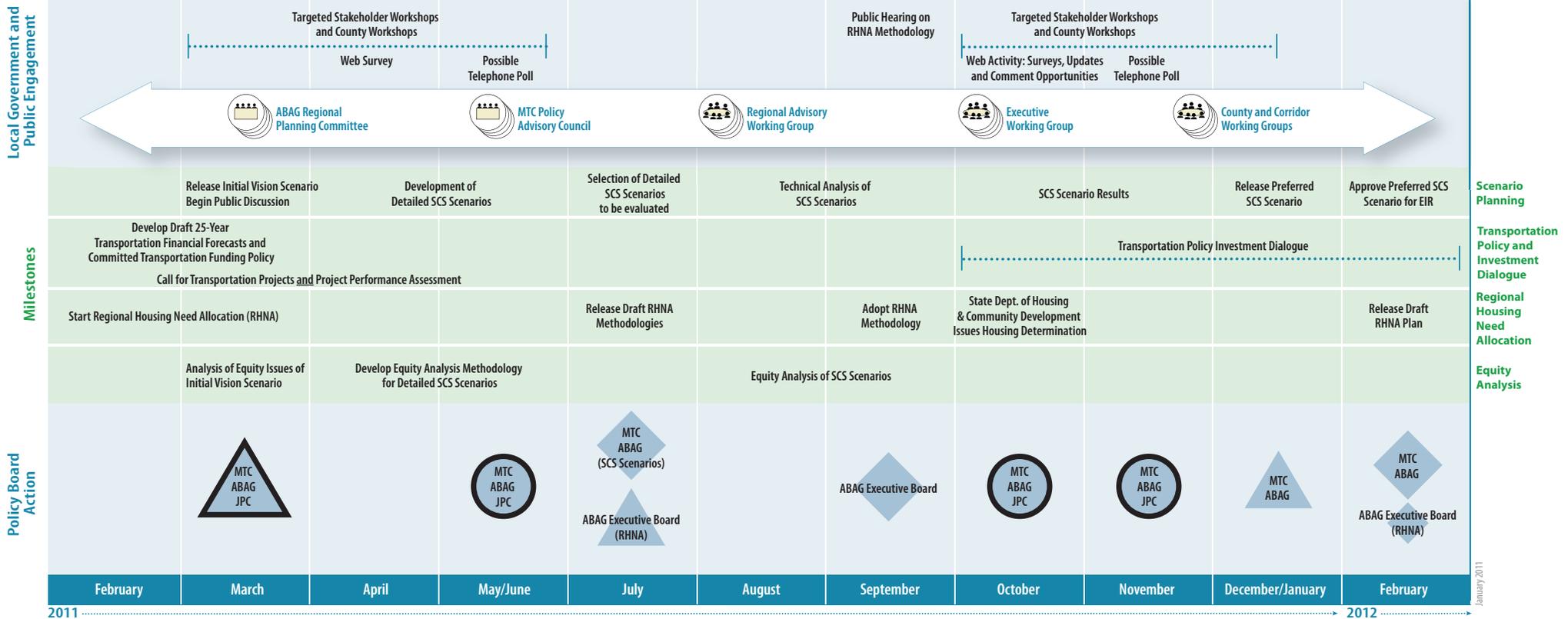


Figure 2

# Sustainable Communities Strategy Planning Process: Phase 2 Detail for 2011\*

Phase 2: Scenario Planning, Transportation Policy & Investment Dialogue, and Regional Housing Need Allocation

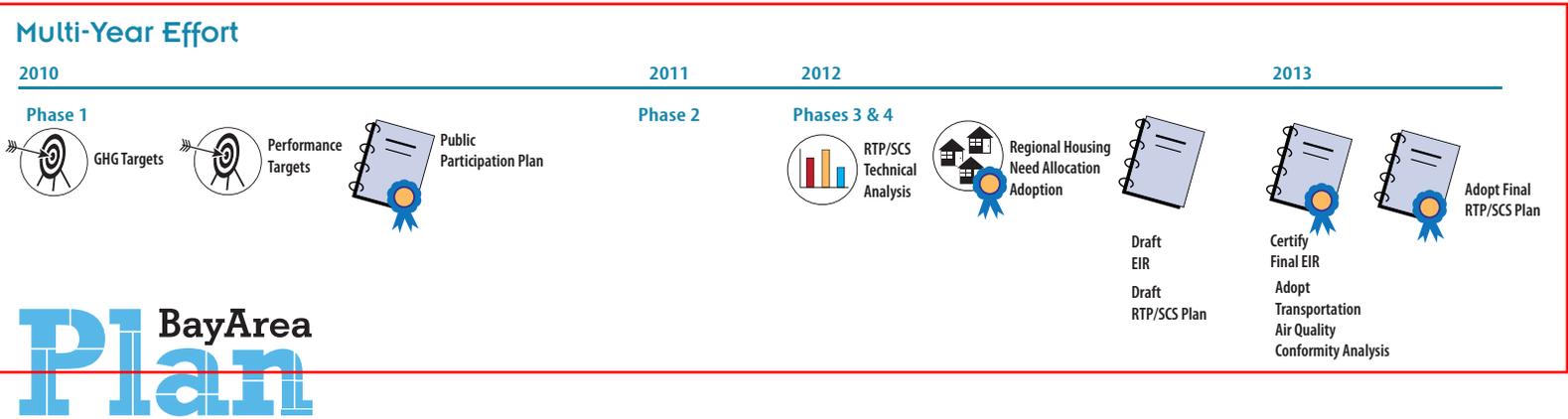


\*Subject to change

**Policy Board Actions**

- Meeting for Discussion/Public Comment
- JOINT meeting of the ABAG Administrative Committee, the Joint Policy Committee and the MTC Planning Committee for Discussion/Public Comment
- Decision
- Document Release
- JOINT document release by ABAG and MTC

For more information on key actions and decisions and how to get involved, visit [OneBayArea.org](http://OneBayArea.org)



- Phase Two Actions/Decisions:**
- Initial Vision Scenario
  - Financial Forecasts
  - Detailed SCS Scenarios
  - RHNA Methodology
  - Preferred SCS Scenario
  - Draft RHNA Plan



January 2011

# 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](mailto:info@mtc.ca.gov).

# BayArea Plan

## 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](http://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](mailto:info@mtc.ca.gov).

# BayArea Plan

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](http://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](mailto:info@mtc.ca.gov).

# Plan BayArea

## **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**

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

#### **Condado de Santa Clara**

Miércoles 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](mailto:info@mtc.ca.gov)



## Get Involved

GO &gt;

Home

About MTC

News

Jobs &amp; Contracts

Meetings &amp; Events

Get Involved

- Advisory Council
- Civil Rights and Accessibility
- Contact Us
- Public Participation Plan

Services

Library

Maps &amp; Data

Funding

Planning

Projects

Legislation

Links



## OPPORTUNITIES

[Guidelines for Countywide Transportation Plans](#)

MTC is updating its guidelines for Countywide Transportation Plans (CTPs). The guidelines assist the county Congestion Management Agencies (CMAs) as they develop their countywide transportation plans.

[2010 Public Participation Plan](#)

MTC's Public Participation Plan was adopted by the Commission on December 15, 2010. MTC will update this Plan later this year. Check back for details.

[Policy Advisory Council](#)

MTC's new Policy Advisory Council incorporates diverse perspectives relating to the environment, the economy and social equity.

## RESOURCES

[Civil Rights and Accessibility](#)

Information on MTC's Title VI, Disadvantaged Business Enterprise (DBE), Americans With Disabilities Act (ADA), Limited English Proficient (LEP) and Equal Opportunity Employment (EOE) policies.

[Contact Us](#)

Share your questions and comments, request publications, subscribe to news alerts and request to be added to our mailing lists.

[Plan for Assisting Limited English Proficient Populations](#)

MTC has adopted a plan to help people with limited proficiency in the English language access the agency's essential public information and services.

[ABCs of MTC](#)

A lively, colorful guide to MTC and its activities, including a glossary of transportation terms and abbreviations.

[Glossary](#)

Transportation planning acronyms and terms

[Meeting Schedule](#)

Upcoming meetings, workshops and public hearings

[Información en Español](#)[中文信息](#)[CONTACT US](#)

[info@mtc.ca.gov](mailto: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 Friday May 30, 2014

© 2014 MTC



## 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, creed, national origin, sex or age, as provided in Title VI of the Civil Rights Act and 49 United States Code Section 5332.

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](http://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](mailto: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, origen nacional, sexo o edad, según el Titulo VI de la Ley de los Derechos Civiles y el Código de los Estados Unidos 49 Sección 5332.

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](http://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](mailto: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VI篇和《美國法典》第49篇第5332節的規定，任何人都不會因種族、膚色、信仰、原國籍、性別或年齡被阻止參加專案、計劃或活動，或拒絕向其提供福利，或在專案、計劃或活動中受到歧視。

如需瞭解有關MTC的民權計劃和提交申訴程序的進一步資訊，請查閱網站 [www.mtc.ca.gov/get\\_involved/rights/title\\_VI.htm](http://www.mtc.ca.gov/get_involved/rights/title_VI.htm)；請洽：Denise Rodrigues，合約遵守檢查官，電話號碼 (510) 817-5897，電子郵件 [drodri@mtc.ca.gov](mailto: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。

## Multiple ways to submit your comments!

- ▶ Give us your oral comments at one of the public hearings listed inside.
- ▶ Submit your comments via e-mail to [info@OneBayArea.org](mailto:info@OneBayArea.org)
- ▶ Once the Plan is released, participate in an online forum — Plan Bay Area Town Hall — at [www.OneBayArea.org](http://www.OneBayArea.org)
- ▶ Send your comments via mail to:  
MTC-ABAG,  
Plan Bay Area  
Public Comment  
101 8th Street  
Oakland, CA 94607

The Association of Bay Area Governments (ABAG) and the Metropolitan Transportation Commission (MTC) will release for public review and comment the **Draft Plan Bay Area** on March 22, 2013. This will start the public comment period for the long-range plan that has been discussed and developed over the past two years.

**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 Bay Area** meets these challenges without compromising local control of land-use decisions.

Please attend one of the nine **Plan Bay Area** Open Houses listed inside to view displays and ask questions about the **Draft Plan Bay Area**. We encourage attendees to stay to offer comments at the Public Hearing held the same evening, adjacent to the Open House, or leave your comments at the comment station at the Open House. No registration is needed.

# BayArea Plan

## Draft Plan Bay Area

An integrated long-range transportation and land use/housing plan

**Release Date:**  
Friday, March 22

**Close of Comments:**  
Thursday, May 16, 4 p.m.

**MTC-ABAG**

Joseph P. Bort MetroCenter  
101 Eighth Street  
Oakland, CA 94607

**For more information**

- ▶ Go to [www.OneBayArea.org](http://www.OneBayArea.org) to view or print a copy of the Draft Plan.
- ▶ For more information e-mail [info@OneBayArea.org](mailto:info@OneBayArea.org)

# BayArea Plan

## Your invitation to comment on the Draft Plan Bay Area

See inside for multiple ways to participate and comment ▶▶



Association of  
Bay Area Governments



M T METROPOLITAN TRANSPORTATION COMMISSION

## Draft Plan Bay Area: Attend an Open House and Public Hearing in Your County

**Open House Hours:** 6 p.m. to 7:30 p.m. **Public Hearing Hours:** 7 p.m. to 9 p.m.

Attend an **Open House** to view displays and learn about the Draft Plan Bay Area. Provide oral comments on several documents related to the Draft Plan at the **Public Hearing**.

**Monday, April 8, 2013**

### Napa County

Elks Lodge  
2840 Soscol Ave., Napa

### Sonoma County

Friedman Center  
4676 Mayette Ave., Santa Rosa

**Thursday, April 11, 2013**

### San Francisco County

Whitcomb Hotel  
1231 Market St.  
San Francisco

**Monday, April 22, 2013**

### Solano County

County Fairgrounds  
McCormack Hall  
900 Fairgrounds Dr., Vallejo

### Contra Costa County

Marriott Hotel  
2355 North Main St.  
Walnut Creek

**Monday, April 29, 2013**

### Marin County

Marin Center  
10 Avenue of the Flags  
San Rafael

### San Mateo County

Crowne Plaza Hotel  
1221 Chess Dr., Foster City

**Wednesday, May 1, 2013**

### Alameda County

Mirage Ballroom  
4100 Peralta Blvd., Fremont

### Santa Clara County

Hilton Hotel  
300 Almaden Blvd., San Jose

**For transit directions visit [511.org](http://511.org).**

In addition to the Draft Plan Bay Area, you are encouraged to comment on the Draft Environmental Impact Report (EIR). The EIR examines the proposed Plan and four alternatives and the range of potential environmental impacts that could result from the implementation of Plan Bay Area. Three public hearings are scheduled as an opportunity to provide oral comments. Oral comments on the Draft EIR also can be made at the Plan Bay Area public hearings. The Draft EIR will be released for public review on Friday, March 29, 2013. The comment period will close on Thursday, May 16 at 4 p.m.

### Draft Environmental Impact Report Public Hearings

**Tuesday, April 16, 2013**

**10 a.m. to 12 noon**

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

**Tuesday, April 16, 2013**

**7 p.m. to 9 p.m.**

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

**Wednesday, April 17, 2013**

**1 p.m. to 3 p.m.**

Dr. Martin Luther King, Jr. Library  
Rooms 225/229  
150 East San Fernando St., San Jose

**Also comment on these two related documents:**

- ▶ **Draft 2013 Transportation Improvement Program (TIP)** — implements Plan Bay Area by identifying surface transportation projects over the next six years that are regionally significant or will receive federal funds.
- ▶ **Draft Transportation-Air Quality Conformity Analysis for Draft Plan Bay Area and 2013 TIP** — an analysis to determine if transportation investments are consistent with goals to improve air quality.

**Release Date:** Friday, March 29

**Close of Comments:**

Friday, May 3, 4 p.m.

### Is your time limited?

A comment station will be open during each Open House for those who cannot stay for the Public Hearing.

### Can't attend an Open House or Public Hearing?

- ▶ Comment online at [www.OneBayArea.org](http://www.OneBayArea.org);
- ▶ E-mail [info@OneBayArea.org](mailto:info@OneBayArea.org), or
- ▶ Mail to MTC-ABAG  
Plan Bay Area Public Comment  
101 8th Street, Oakland, CA 94607

**If you need** a sign language interpreter, if English is your second language and you need translation services, or if you require any other type of assistance please contact us by calling 510.817.5757 or 510.817.5769 for TDD/TTY. We require at least three days' notice to provide reasonable accommodations.

**Si necesita** un intérprete del lenguaje de señas, si el inglés es su segundo idioma y necesita un intérprete, o si necesita cualquier otra ayuda por favor comuníquese con nosotros al número 510.817.5757 o al 510.817.5769 para TDD/TTY. Requerimos tres días de anticipación para proveer asistencia razonable.

如果您需要手語翻譯員，或如果英語是您的第二語言，您需要翻譯服務，或者您需要任何其他類型的協助，請致電510-817-5757或致電TDD/TTY電話510-817-5769。我們要求獲得至少三天提前通知才能提供合理的配合安排。

Draft  
**Plan** BayArea

March 2013

**Presentando Plan  
Bay Area:  
Una Estrategia  
para una Región  
Sustentable**



**Association of  
Bay Area  
Governments**



**Metropolitan  
Transportation  
Commission**



# Metropolitan Transportation Commission

**Amy Rein Worth, Chair**  
*Cities of Contra Costa County*

**Dave Cortese, Vice Chair**  
*Santa Clara County*

**Alicia C. Aguirre**  
*Cities of San Mateo County*

**Tom Azumbrado**  
*U.S. Department of Housing  
and Urban Development*

**Tom Bates**  
*Cities of Alameda County*

**David Campos**  
*City and County of San Francisco*

**Bill Dodd**  
*Napa County and Cities*

**Dorene M. Giacomini**  
*U.S. Department of Transportation*

**Federal D. Glover**  
*Contra Costa County*

**Scott Haggerty**  
*Alameda County*

**Anne W. Halsted**  
*San Francisco Bay Conservation  
and Development Commission*

**Steve Kinsey**  
*Marin County and Cities*

**Sam Liccardo**  
*San Jose Mayor's Appointee*

**Mark Luce**  
*Association of Bay Area Governments*

**Jake Mackenzie**  
*Sonoma County and Cities*

**Joe Pirzynski**  
*Cities of Santa Clara County*

**Jean Quan**  
*Oakland Mayor's Appointee*

**Bijan Sartipi**  
*State Business, Transportation  
and Housing Agency*

**James P. Spering**  
*Solano County and Cities*

**Adrienne J. Tissier**  
*San Mateo County*

**Scott Wiener**  
*San Francisco Mayor's Appointee*

# Association of Bay Area Governments

**Supervisor Mark Luce,**  
County of Napa  
*President*

**Mayor Julie Pierce,**  
City of Clayton  
*Vice President*

## Representatives From Each County

**Supervisor Richard Valle**  
*Alameda*

**Supervisor Scott Haggerty**  
*Alameda*

**Supervisor Karen Mitchoff**  
*Contra Costa*

**Supervisor John Gioia**  
*Contra Costa*

**Supervisor Katie Rice**  
*Marin*

**Supervisor Mark Luce**  
*Napa*

**Supervisor Eric Mar**  
*San Francisco*

**Supervisor Warren Slocum**  
*San Mateo*

**Supervisor Dave Pine**  
*San Mateo*

**Supervisor Mike Wasserman**  
*Santa Clara*

**Supervisor David Cortese**  
*Santa Clara*

**Supervisor Linda Seifert**  
*Solano*

**Supervisor David Rabbitt**  
*Sonoma*

## Representatives From Cities In Each County

**Mayor Bill Harrison,**  
City of Fremont  
*Alameda*

**Mayor Tim Sbranti,**  
City of Dublin  
*Alameda*

**Mayor Julie Pierce,**  
City of Clayton  
*Contra Costa*

**Councilmember Dave Hudson,**  
City of San Ramon  
*Contra Costa*

**Mayor Pat Eklund,**  
City of Novato  
*Marin*

**Mayor Leon Garcia,**  
City of American Canyon  
*Napa*

**Mayor Edwin Lee**  
*City And County of San Francisco*

**Jason Elliott, Director, Legislative/  
Government Affairs, Office of the Mayor**  
*City And County of San Francisco*

**Joaquin Torres, Office of the Mayor**  
*City And County of San Francisco*

**Councilmember Pedro Gonzalez,**  
City of South San Francisco  
*San Mateo*

**Vice Mayor Richard Garbarino,**  
City of South San Francisco  
*San Mateo*

**Councilmember Joe Pirzynski,**  
City of Los Gatos  
*Santa Clara*

**Councilmember Ronit Bryant,**  
City of Mountain View  
*Santa Clara*

**Mayor Harry Price,**  
City of Fairfield  
*Solano*

**Mayor Jean Quan**  
*City of Oakland*

**Councilmember Libby SchAAF**  
*City of Oakland*

**Councilmember Desley Brooks**  
*City of Oakland*

**Councilmember Sam Liccardo**  
*City of San Jose*

**Councilmember Kansan Chu**  
*City of San Jose*

**Councilmember Ash Kalra**  
*City of San Jose*

## Advisory Members

**William Kissinger**  
*Regional Water Quality Control Board*

# San Francisco Bay Area: Transportation and Land Uses

## Legend

-  Urbanized area
-  Open space
-  Priority Development Area (PDA)
-  Priority Conservation Area (PCA)

### ROADS

-  Freeway
-  Major Road

### RAIL SYSTEM

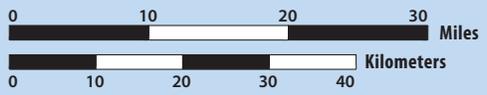
-  Altamont Corridor Express
-  Amtrak
-  BART
-  Caltrain
-  Light Rail (Muni & VTA)
-  Cable Car (Muni)

**Oakland**  
 > 350,000

Novato  
 50,000–350,000

Pacifica  
 <50,000

San Francisco Bay Area – Transportation and Land Uses | 3.20.13



# Presentando Plan Área de la Bahía: Estrategia para una Región Sostenible

La mayoría de quienes vivimos en los nueve condados que colindan con la Bahía de San Francisco estamos acostumbrados a decir que vivimos en “el Área de la Bahía”. Esta simple frase dice muchas cosas - y enfatiza una identidad regional compartida. Los 7 millones de personas que llamamos hogar al Área de la Bahía de San Francisco de nueve condados tenemos un gran interés en proteger la riqueza de características que hacen de nuestra región un imán para personas y negocios de todo el mundo.

El Área de la Bahía es, después de todo, la economía número 21 más grande del mundo. La belleza natural de la Bahía de San Francisco y de las comunidades colindantes,

*“El Área de la Bahía ha dado prioridad a las planificaciones regionales a largo plazo durante décadas.”*

nuestro clima mediterráneo, el gran sistema de parques interconectados y espacios abiertos, el sistema avanzado de transporte público, las instituciones educativas de primer nivel y la rica herencia cultural siguen atrayendo a personas que buscan mejores oportunidades. Pero no podemos dar por sentado que podremos sostener y mejorar nuestra calidad de vida para las generaciones actuales y futuras.

Con la estimación de que la población de nuestra región aumentará a 9 millones de personas para 2040, el Plan Área de la Bahía esquematiza un proceso para dar cabida a este crecimiento al mismo tiempo que fomenta una economía competitiva, próspera e innovadora; conservando un ambiente seguro y saludable; y permitiendo que todos los residentes del Área de la Bahía compartan los beneficios de comunidades vibrantes y sostenibles conectadas por una red de transporte eficiente y bien conservada.

**Nota:** las referencias en este capítulo se refieren a los capítulos del borrador de Plan Bay Area, marzo de 2013

## Un legado de liderazgo

El Plan Área de la Bahía, al mismo tiempo que es integral y con vista al futuro, es un documento evolutivo. El Área de la Bahía ha dado prioridad a las planificaciones regionales a largo plazo durante décadas. Las generaciones previas reconocieron la necesidad de un sistema de transporte colectivo, incluyendo sistemas regionales como BART y Caltrain que han ayudado a nuestra región a ser la envidia de otras áreas metropolitanas. Nuestros puentes de transbahía aportan cohesión al sistema regional de transporte al conectar a las comunidades a lo largo de la bahía. De igual forma, debemos nuestro sistema de parques y espacios abiertos a las pasadas generaciones de líderes que se dieron cuenta de que un equilibrio entre las áreas urbanizadas y los espacios abiertos era esencial para un ambiente saludable y comunidades vibrantes.

El Plan Área de la Bahía extiende este legado de liderazgo, haciendo más de lo que hemos hecho, al mismo tiempo que generamos nuevas estrategias para enfrentar los nuevos desafíos. Entre los nuevos desafíos se encuentran los requerimientos de la histórica ley californiana del clima de 2008 (SB 375, Steinberg): disminuir las emisiones de gas del efecto invernadero de los autos y de las camionetas, y dar cabida a todo el crecimiento necesario de viviendas dentro de nuestros nueve condados. Al coordinar los futuros usos de suelo con nuestras inversiones a largo plazo en transporte, el Plan Área de la Bahía enfrenta estos desafíos directamente- sin poner en riesgo el control local de las decisiones de uso de suelo. Cada uno de los nueve condados y las 101 ciudades del Área de la Bahía deben decidir por sí mismos lo que es mejor para sus ciudadanos y sus comunidades.

## Desarrollado a partir de estrategias y planes locales

Durante más de una década, los gobiernos locales y las agencias regionales han trabajado juntos para alentar el crecimiento de empleo y la producción de viviendas en áreas que cuentan con servicios e infraestructura. En 2008, la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) y la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) crearon una iniciativa regional para apoyar estos esfuerzos locales, llamada FOCUS. En los años recientes, esta iniciativa ha ayudado a vincular las aspiraciones de desarrollo de la comunidad local con los objetivos regionales de planificación de transporte y uso de suelo. Los gobiernos locales han identificado las Áreas Prioritarias de Desarrollo (PDAs) y las Áreas Prioritarias de Conservación (PCAs), y éstas forman el marco de trabajo de implementación del Plan Área de la Bahía.

Las PDAs son áreas en las que el desarrollo apoyará las necesidades diarias de los residentes y trabajadores en un ambiente para peatones atendido por el transporte público. Aunque las PDAs se establecieron originalmente para abordar las necesidades de vivienda en las comunidades con crecimiento hacia el interior, se han ampliado para hacer avanzar el crecimiento de empleo enfocado. Las jurisdicciones locales han definido el carácter de sus PDAs de acuerdo con las condiciones existentes y las expectativas a futuro como los centros regionales,



Caltrans

## Proyecto de ley del senado de California 375: Vincular los planes regionales con las metas estatales de reducción de gases del efecto invernadero

El Plan Área de la Bahía surgió debido a la “Ley Californiana de Protección del Clima y de Comunidades Sostenibles de 2008” (Proyecto de ley del senado de California 375, Steinberg), la cual requiere que cada una de las 18 áreas metropolitanas - incluyendo el Área de la Bahía - reduzcan las emisiones de gases del efecto invernadero por parte de autos y camionetas. Firmada por el anterior gobernador Arnold Schwarzenegger, la ley requiere que la Estrategia de Comunidades Sostenibles (SCS) promueva el desarrollo



residencial y comercial de uso mixto y compacto. Para cumplir con las metas de SB 375, el Plan Área de la Bahía ordena el desarrollo futuro en áreas que son o serán transitables a pie o en bicicleta y cercanas al transporte público, los empleos, las escuelas, las tiendas, los parques y otras instalaciones de recreación y servicios. Los elementos clave de SB 375 incluyen los siguientes:

- La ley requiere que el Área de la Bahía y otras regiones de California desarrollen una Estrategia de Comunidades Sostenibles (SCS) - un nuevo elemento del plan regional de transporte (RTP) - para intentar alcanzar el objetivo de reducción de gases del efecto invernadero (GHG) establecido para cada región por parte del Consejo de Recursos del Aire de California. El objetivo del Área de la Bahía es una reducción del 7 por ciento per capita para 2020 y una reducción del 15 por ciento per capita para 2035. El Plan Área de la Bahía es el primer RTP de la región sujeto a SB 375.
- En el Área de la Bahía, la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) es responsable por el uso de suelo y las suposiciones de vivienda para el SCS, el cual aporta tres nuevos elementos al RTP: (1) un componente de uso de suelo que identifica cómo la región pudiera albergar a toda la población de la región durante los próximos 25 años; (2) una discusión sobre las áreas de granjas y de recursos; y (3) una demostración de cómo el patrón de desarrollo y la red de transporte pueden trabajar en conjunto para reducir las emisiones de GHG.
- Se requiere de más acercamiento con los funcionarios del gobierno local, así como un plan de participación pública que incluya un número mínimo de talleres en cada condado, así como tres audiencias públicas sobre el anteproyecto del SCS antes de la aplicación del plan final.
- La ley sincroniza el proceso de asignación regional para la necesidad de vivienda (RHNA) - adoptado en la década de 1980 - con el proceso de planificación regional de transporte.
- Finalmente, SB 375 perfecciona la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) para los proyectos de vivienda y uso mixto que son consistentes con el SCS y que cumplen con los criterios especificados, como la cercanía con el transporte público.

centros municipales, centros suburbanos o centros de transporte público, entre otros lugares. Las PCAs son espacios abiertos importantes para la región y para los cuales existe un amplio consenso para su protección a largo plazo pero una presión a corto plazo para su desarrollo. Las PDAs y las PCAs se complementan entre sí porque la promoción del desarrollo dentro de las PDAs quita presión de desarrollo a los espacios abiertos de la región y a las tierras para la agricultura. Aprovechando el enfoque colaborativo establecido mediante FOCUS, la opinión local ha impulsado un conjunto de escenarios alternativos que precedieron y sustentaron el

desarrollo del Plan Área de la Bahía.

Las comunidades sin fines de lucro y los negocios también desempeñaron un papel clave en dar forma al plan. Los grupos empresariales resaltaron la necesidad de más viviendas asequibles para los trabajadores, de eliminar las barreras regulatorias para los desarrollos hacia el interior, y de abordar las necesidades de infraestructura en los centros de empleo que tienen un crecimiento rápido. Las organizaciones ambientales enfatizaron la necesidad de mejorar el acceso al transporte público, de conservar espacios abiertos, de proporcionar una oferta adecuada de viviendas para limitar el número de personas que viajan al trabajo a través de la región desde los condados cercanos, y de dirigir fondos de transporte a discreción para comunidades que construyen viviendas en PDAs. Las organizaciones de equidad se enfocaron en aumentar el acceso a viviendas y empleos para los residentes de todas las categorías de ingresos en la región, y a establecer políticas para limitar el desplazamiento de los residentes existentes tras el crecimiento y evolución de las PDAs. Todas estas voces diversas fortalecieron este plan.

## Establecer nuestras miras

Desarrollar un plan de transporte y uso de suelo a largo plazo para la segunda región metropolitana más grande de California, que cubra cerca de 7,000 millas cuadradas a lo largo de nueve condados del Área de la Bahía, no es una tarea simple. Establecimos nuestras miras en este desafío al enfatizar un proceso de acercamiento público inclusivo y abierto y al adoptar estándares objetivos de desempeño con base en los requerimientos estatales y federales para medir nuestro progreso durante el proceso de planificación.

## Acercamiento

Nos acercamos con las personas que más importan - los 7 millones de personas que viven en la región. Miles de personas participaron en las sesiones para interesados, en talleres para el público y en entrevistas por internet y telefónicas, entre otras cosas. Haciendo honor al Área de la Bahía, el proceso de acercamiento con el público fue bullicioso y polémico. Las partes interesadas clave incluían además a las 101 ciudades y los nueve condados de la región; nuestras agencias regionales homólogas, la Comisión de Desarrollo y Conservación de la Bahía y el Distrito de Administración de Calidad del Aire del Área de la Bahía; organizaciones comunitarias y grupos de defensa, y aproximadamente tres docenas de asociados regionales del transporte. (Ver “Plan Área de la Bahía desencadena un diálogo sólido sobre el transporte y la vivienda”, en el Capítulo 1.)



Noah Berger

## Establecer objetivos de desempeño

Antes de proponer un enfoque para la distribución del uso de suelo o recomendar una estrategia de inversión en el transporte, los planificadores deben formular en términos concretos los resultados que esperan. Para el Plan Área de la Bahía, los objetivos de desempeño son un medio esencial para dar forma y permitir una discusión sobre las medidas cuantitativas. Después de meses de discusión y debate, ABAG y MTC adoptaron 10 objetivos en enero de 2011, los cuales reflejaban la opinión del amplio rango de partes interesadas que participaron en el proceso.

Dos de los objetivos no sólo son ambiciosos, además son obligatorios por parte de la ley estatal. El primer objetivo obligatorio aborda la protección del clima al requerir que el Área de la Bahía reduzca sus emisiones de CO2 per capita debido a autos y camionetas en un 15 por ciento para 2040. El segundo objetivo obligatorio aborda la suficiencia de viviendas al requerir que la región albergue al 100 por ciento de su crecimiento proyectado de población por nivel de ingresos. El Plan Área de la Bahía logra ambos hitos importantes.

Los ocho objetivos voluntarios buscan promover comunidades seguras y saludables al reducir las muertes prematuras por contaminación del aire, reducir las lesiones y muertes por choques, aumentar la cantidad de tiempo que las personas caminan o andan en bicicleta para su transporte, y proteger los espacios abiertos y las tierras para la agricultura. Otros objetivos abordan las preocupaciones de equidad, la vitalidad económica y la eficacia del sistema de transporte. El Plan Área de la Bahía cumple con algunos, pero no con todos, de estos objetivos voluntarios. (Ver Capítulo 1, Tabla 1 para ver el resumen de todos los objetivos de desempeño del Plan Área de la Bahía.)

## Tomar en cuenta la equidad

Alrededor de una quinta parte de la población total del Área de la Bahía vive en áreas con grandes números de poblaciones pertenecientes a minorías o de bajos ingresos. El promover el acceso de estas personas a viviendas, empleos y transporte no sólo hace avanzar el objetivo del Plan Área de la Bahía de hacer avanzar la equidad en la región, además aumenta nuestras oportunidades de cumplir con otros objetivos de desempeño. MTC y ABAG adoptaron cinco medidas de Análisis de Equidad para evaluar las preocupaciones de equidad: asequibilidad del transporte y la vivienda, potencial para el desplazamiento, comunidades saludables, acceso a empleos y movilidad equitativa. (Ver Capítulo 1, Tabla 2: "Medidas de Desempeño de Equidad del Plan Área de la Bahía".)



MTC Archives

## Los escenarios de planificación tienen en la mira los objetivos de desempeño

Tomados en conjunto, los objetivos de desempeño del Plan Área de la Bahía establecen un marco de trabajo que nos permite comprender mejor cómo políticas y proyectos distintos pudieran afectar el futuro de la región. Con los objetivos claramente identificados, MTC y ABAG formularon posibles escenarios - combinaciones de patrones de uso de suelo e inversiones de transporte - que pudieran evaluarse juntos para ver si (y por cuánto), ellos lograron (o fallaron en lograr) los objetivos de desempeño. Un proceso iterativo de pruebas de escenarios que se inició en 2010 arrojó las alternativas preferidas, tanto para las inversiones de transporte como para la estrategia de uso de suelo. Adoptadas por los Consejos de MTC y ABAG en mayo de 2012, conforman este anteproyecto del Plan Área de la Bahía.

## Ver hacia el futuro

ABAG y MTC dan seguimiento y pronostican la demografía de la región así como sus tendencias económicas para informar y guiar las inversiones y las decisiones de políticas del Plan Área de la Bahía. Los pronósticos reflejan la mejor imagen que tenemos de cómo podría verse el Área de la Bahía en 2040, de forma que las decisiones de hoy sean consistentes con las necesidades de vivienda y transporte esperadas para el mañana. Estos pronósticos forman la base del desarrollo del plan regional de uso de suelo para la Estrategia de Comunidades Sostenibles (SCS)

## Evaluación de desempeño a nivel del proyecto para los proyectos de transporte

Al desarrollar el uso de suelo preferido y las estrategias de inversión en transporte, ABAG y MTC fueron capaces de responder muchas preguntas sobre el panorama general del futuro del Área de la Bahía. Por ejemplo, ¿la región debe enfocarse en expandir el sistema de transporte o en conservar lo que ya se ha construido? ¿Y debe el Área de la Bahía invertir más en transporte público para las generaciones futuras o debe enfatizar en proyectos de autopistas para mejorar los viajes de los conductores de hoy en día? ¿Y cómo deben nuestras inversiones en transporte apoyar el crecimiento futuro de los empleos y las viviendas?

El Plan Área de la Bahía también está basado en un compromiso para evaluar los proyectos individuales de transporte para asegurarse de que el dinero se está asignando a los proyectos más eficaces en costos. Con el fin de ver más de cerca los proyectos más importantes de transporte, MTC realizó una evaluación de desempeño de proyecto, y examinó miles de millones de dólares en posibles proyectos de transporte para identificar las inversiones de mejor desempeño en toda la región.

Esto permitió asignar prioridades a los fondos para los proyectos de mejor desempeño. La mayoría de ellos se enfocaron en capitalizar los activos existentes y en mejorar su eficiencia, al mismo tiempo que apoyaban el desarrollo futuro. Proyectos importantes incluyen el BART Metro, el cual aumentará la frecuencia del servicio en el segmento de mayor demanda del sistema de BART, y las iniciativas de precios según los embotellamientos de San Francisco. (Ver Capítulo 5 para una lista de proyectos de alto desempeño.)



del Plan Área de la Bahía, y, a la vez, de la estrategia de inversión en transporte de la región.

Las proyecciones en tres áreas principales dieron forma al desarrollo del plan: población, empleo y vivienda. Aquí hay algunas cosas sobresalientes de cada una de ellas.

- **Población:** Para 2040, se proyecta que el Área de la Bahía de San Francisco agregue 2.1 millones de personas, aumentando la población total regional de 7.2 millones a 9.3 millones, un aumento de un 30 por ciento o de casi 1 por ciento por año. Este crecimiento significa que el Área de la Bahía seguirá siendo la segunda población y centro económico de California.
- **Empleo:** El número de trabajos se espera que crezca en 1.1 millones entre 2010 y 2040, un aumento de 33 por ciento. Esta es una tasa menor de crecimiento de trabajo que en pronósticos previos.
- **Vivienda:** Durante este mismo periodo de tiempo, el número de viviendas se espera que aumente en un 27 por ciento a 700,000, y el número de unidades de vivienda se espera que crezca en un 24 por ciento a 660,000.

Las implicaciones demográficas de estos números brutos son de gran alcance, y algunas tendencias en particular tuvieron un gran impacto en el desarrollo del Plan Área de la Bahía. Éstas se tratan a continuación y se examinan con más detalle en el Capítulo 2.

## Se espera que la generación “baby boom” cambie los patrones de desarrollo y viajes al envejecer

La Oficina de Censo de los EE.UU. define a la generación del “baby boom” como las personas que nacieron entre 1946 y 1964 durante el crecimiento poblacional de la época posterior a la Segunda Guerra Mundial. Para 2040, los más viejos de la generación del “baby boom” tendrán aproximadamente 90, y los más jóvenes tendrán aproximadamente 70. Hoy en día, las personas que tienen 65 años o más representan un 12 por ciento de la población total del Área de la Bahía, pero para 2040 el número de adultos mayores aumentará al 22 por ciento. Eso es más de 1 de cada 5 personas en nuestra región. Se espera que muchos de estos adultos mayores se reubiquen en hogares más pequeños en ubicaciones más urbanas para tener un acceso más sencillo a los servicios esenciales y amenidades, y al sistema extensivo de transporte público del Área de la Bahía.

La movilidad será un desafío especial para los adultos mayores que pierdan la capacidad de conducir. El Programa de Transporte de Lifeline de MTC apoya proyectos que aborden las necesidades de accesibilidad y movilidad de personas discapacitadas y de bajos ingresos en toda la región. Entre 2006 y 2012, se invirtieron unos \$172 millones de dólares para apoyar alrededor de 220 proyectos. Muy relacionados se encuentran los programas de MTC para proporcionar fondos para apoyar y mejorar la movilidad para los adultos mayores y las personas discapacitadas de acuerdo con, e incluso más allá de, los requerimientos de la Ley para Norteamericanos con Discapacidades (ADA). Estos tipos de proyectos han incluido capacitación de viaje, mejoras a paradas de autobús y aceras, programas de viajes de apoyo y otras iniciativas comunitarias. El Plan Área de la Bahía reafirma la importancia de los programas de Lifeline y para los Adultos Mayores y Discapacitados al añadir más de \$800 millones de dólares en fondos a discreción para el programa de Lifeline, y casi \$240 millones de dólares para los programas para Adultos Mayores y Discapacitados durante el periodo de 28 años del plan.

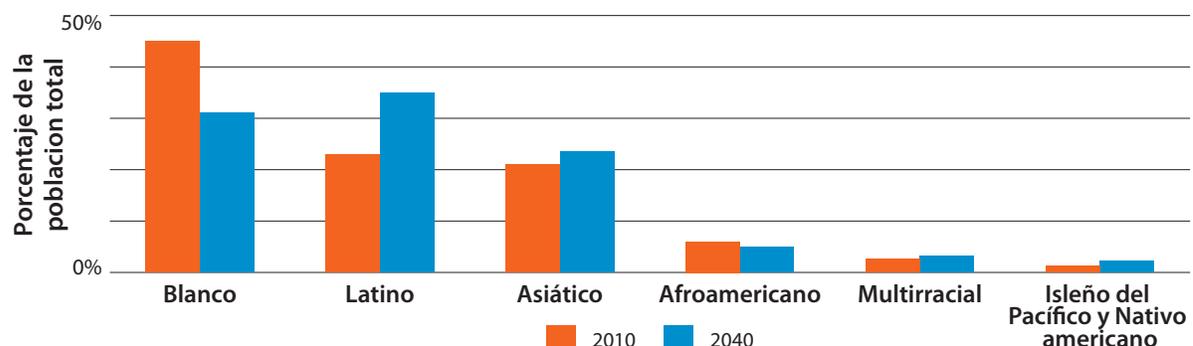


Joyce Branna

## La mayor diversidad étnica y racial aumentará la demanda de viviendas multifamiliares

El Área de la Bahía y California están entre los primeros en enfrentar uno de los cambios demográficos más grandes en la historia de nuestra nación: el crecimiento en la población latina. En enero de 2013, el Departamento de Finanzas de California proyectó que la población hispanica del estado igualará

**Figura 1 Parte de la población por raza y etnia, 2010 y 2040**



Sources: 2010 Census, California Department of Finance, ABAG

a la población blanca no hispanica para mediados de 2013. Para principios de 2014 se espera que la población hispanica de California se habrá convertido en mayoría por primera vez en la historia del estado.

Este pronóstico estatal es consistente con la proyección del Plan Área de la Bahía de que para 2040 la población del Área de la Bahía se habrá convertido en una sustancialmente más diversa étnica y racialmente. Los latinos emergerán como el grupo étnico más grande, aumentando del 23 por ciento al 35 por ciento de la población total. El número de asiáticos también aumentará, creciendo del 21 por ciento a aproximadamente el 24 por ciento de la población. Ambos grupos de población han demostrado una preferencia histórica por viviendas multifamiliares, y ellos forman viviendas multigeneracionales en una mayor medida que la población en general. Se espera que esto impulse una mayor demanda en viviendas multifamiliares, en contraste con el patrón histórico de desarrollo de construcción de hogares unifamiliares. De igual forma, muchos latinos y asiáticos dependen más del transporte público que los blancos no hispanicos. Esto, también, se espera que aumente la demanda de un sistema de transporte más sólido que facilite para las personas que no tienen auto que viajen al trabajo, compren y tengan acceso a los servicios esenciales.

## Se espera que aumente la demanda de viviendas de varias unidades en áreas urbanas cercanas al transporte público

Los hogares unifamiliares representan la mayoría de la producción de viviendas en las décadas recientes, pero las tendencias recientes sugieren que las ciudades una vez más se están convirtiendo en los centros del crecimiento de la población. La construcción de viviendas multifamiliares en ubicaciones urbanas en el Área de la Bahía aumentó de un promedio de 35 por ciento en el total de la construcción de viviendas en la década de 1990 a casi 50 por ciento en la década de 2000. En 2010 representaba un 65 por ciento de toda la construcción de viviendas.



*The Crossings, Mountain View*

Como se discutió anteriormente, se proyecta un aumento en la demanda de viviendas multifamiliares conforme los adultos mayores van buscando viviendas más pequeñas en ubicaciones más urbanas. Los números crecientes de viviendas de latinos y asiáticos crearán un cambio similar en el mercado de viviendas. Finalmente, el crecimiento de la población de las personas de 34 años y menores se espera que tenga un efecto similar, ya que el grupo demográfico además demuestra una mayor preferencia por viviendas multifamiliares. Dicho esto, se espera que el número de personas por vivienda en el Área de la Bahía aumente de 2.69 en 2010 a 2.75 en 2040. La demanda del mercado de nuevos hogares si inclinará por casas adosadas(contiguas), condominios y apartamentos en áreas desarrolladas cerca del transporte público, las tiendas y los servicios.

## Construir un patrón de desarrollo que ajuste el lugar en el que vivimos al lugar en el que trabajamos

El Plan Área de la Bahía proporciona una visión sobre cómo retener y mejorar las cualidades que hacen del Área de la Bahía un gran lugar para vivir, trabajar y jugar. Genera a partir del legado de liderazgo que nos dejaron las generaciones previas. De hecho, muchos de los atributos

que hacen especial al Área de la Bahía - una economía fuerte, recursos naturales protegidos, una red de vecindarios diversos - no hubiera sido posible sin las acciones de nuestros predecesores que pensaron a futuro.

Al ver a futuro el crecimiento esperado en el Área de la Bahía durante las próximas décadas, nos enfrentamos a muchos problemas similares que las pasadas generaciones, al mismo tiempo que afrontamos nuevos desafíos que amenazan a la vitalidad económica y calidad de vida de la región. Nuestra economía aún se está recuperando de la Gran Recesión de 2007-2009, la cual resultó en un crecimiento de empleos desigual a lo largo de la región, aumentó la disparidad de ingresos y las tasas altas de ejecución de hipotecas. Al mismo tiempo, los costos de vivienda se han elevado para los arrendatarios y, en un menor grado, para algunos compradores cerca de centros de empleo de la región. Finalmente, las comunidades del Área de la Bahía enfrentan estos desafíos en un momento en el que hay menos recursos públicos disponibles que en las décadas pasadas para inversión en infraestructura, transporte público, viviendas asequibles, escuelas y parques.

## Un futuro más enfocado

Los escenarios de planificación y las estrategias de inversión en transporte y uso de suelo desarrollados durante el proceso del Plan Área de la Bahía buscan abordar las necesidades y aspiraciones de cada jurisdicción del Área de la Bahía, tal y como se identifican en las ordenanzas de zonificación y los planes generales adoptados localmente. Ellos también buscan cumplir con los estándares de desempeño de equidad y los objetivos de desempeño del Plan Área de la Bahía. El marco de trabajo para estos escenarios consistió en gran medida de las Áreas Prioritarias de Desarrollo (PDAs) y las Áreas Prioritarias de Conservación (PCAs) recomendadas por los gobiernos locales. El escenario preferido de uso de suelo identificado en el Capítulo 3 es un proyecto flexible para dar cabida al crecimiento a lo largo del tiempo. Empatar este patrón de desarrollo con las inversiones en transporte descritas en el Capítulo 4 es lo que hace del Plan Área de la Bahía el primer plan verdaderamente integral de transporte y de uso de suelo para el crecimiento esperado en la región.



Richmond Transit Village

Peter Beeler

## Datos sobre la distribución de empleos en 2040

La distribución de empleos del Plan Área de la Bahía a lo largo de la región está formada por tendencias cambiantes en las preferencias de cada lugar de un amplio rango de sectores de la industria y los tipos de lugares de negocios en el Área de la Bahía. Estas tendencias capturan los cambios geográficos actuales, así como los cambios en la composición de la fuerza laboral y las preferencias de los trabajadores. La distribución de empleos dirige el crecimiento de trabajos hacia las ciudades más grandes de la región y a las Áreas Prioritarias de Desarrollo con una base sólida de empleos existentes y a comunidades con mejores oportunidades para trabajos en el sector del conocimiento.

**Tabla 1 Crecimiento total de empleos 2010-2040 en el Área de la Bahía de SF, Principales 15 ciudades**

| Lugar | Jurisdicción  | Total de empleos |         | Crecimiento de empleos 2010-2040 |                        |
|-------|---------------|------------------|---------|----------------------------------|------------------------|
|       |               | 2010             | 2040    | Crecimiento total                | Crecimiento porcentual |
| 1     | San Francisco | 568,720          | 759,470 | 190,740                          | 34%                    |
| 2     | San Jose      | 375,360          | 522,050 | 146,680                          | 39%                    |
| 3     | Oakland       | 190,250          | 275,490 | 85,240                           | 45%                    |
| 4     | Santa Clara   | 112,460          | 145,560 | 33,100                           | 29%                    |
| 5     | Fremont       | 89,900           | 119,870 | 29,970                           | 33%                    |
| 6     | Palo Alto     | 89,370           | 119,030 | 29,650                           | 33%                    |
| 7     | Santa Rosa    | 75,460           | 103,930 | 28,470                           | 38%                    |
| 8     | Berkeley      | 77,020           | 99,220  | 22,210                           | 29%                    |
| 9     | Concord       | 47,520           | 69,310  | 21,790                           | 46%                    |
| 10    | Hayward       | 69,100           | 89,900  | 20,800                           | 30%                    |
| 11    | Sunnyvale     | 74,610           | 95,320  | 20,710                           | 28%                    |
| 12    | San Mateo     | 52,930           | 73,460  | 20,530                           | 39%                    |
| 13    | Redwood City  | 58,340           | 77,830  | 19,490                           | 33%                    |
| 14    | Walnut Creek  | 41,650           | 57,300  | 15,650                           | 38%                    |
| 15    | Mountain View | 47,800           | 63,380  | 15,570                           | 33%                    |

Fuente: Estrategia de conexión empleos-vivienda, ABAG, 2012

Casi el 40 por ciento de los empleos añadidos de 2010 a 2040 serán en las tres ciudades más grandes de la región - San Jose, San Francisco y Oakland - las cuales tenían alrededor de un tercio de los empleos de la región en 2010. Dos tercios del crecimiento general en empleos se espera que sea en las PDAs de la región. Debido a la fuerza del sector del conocimiento, nueve de las 15 ciudades que esperan tener el mayor crecimiento en empleos están en la parte oeste y sur de la región, alrededor de Silicon Valley. Las comunidades restantes que esperan altos niveles de crecimiento en empleos están en East Bay y North Bay, debido a sus papeles importantes en la economía actual, en su base de empleos diversa, y en su cercanía con una base más grande de trabajadores. Las 15 ciudades que esperan tener un mayor crecimiento en empleos tendrán casi 700,000 empleos, o un poco más del 60 por ciento de los empleos nuevos añadidos a la región para 2040. (Ver Tabla 1 anterior.)

## Datos sobre distribución de vivienda para 2040

La distribución de viviendas del Plan Área de la Bahía tiene como guía la dirección de políticas del Consejo Ejecutivo de ABAG, el cual votó en julio de 2011 para apoyar el desarrollo sostenible y equitativo al “maximizar la red regional de transporte público y reducir las emisiones de GHG al proporcionar acceso conveniente a empleos para personas de todos los niveles de ingresos”. Esto se logró al distribuir los números totales de crecimiento de viviendas a: 1) las ciudades con muchos empleos que tengan PDAs o áreas adicionales que sean parecidas a PDAs; 2) áreas conectadas a una infraestructura existente de transporte público; y 3) áreas que carezcan de suficientes viviendas asequibles para dar cabida a los viajantes diarios de bajos ingresos. La distribución de vivienda dirige el crecimiento a ubicaciones en las que el sistema de transporte se pueda utilizar de forma más eficaz, donde los trabajadores puedan estar mejor conectados a los empleos, y donde los residentes puedan tener acceso a servicios de alta calidad.

**Tabla 2 Crecimiento total de unidades de vivienda 2010-2040 en el Área de la Bahía de SF, Principales 15 ciudades**

| Lugar | Jurisdicción  | Unidades totales de vivienda |         | Crecimiento de unidades de vivienda 2010-2040 |                        |
|-------|---------------|------------------------------|---------|---|------------------------|
|       |               | 2010                         | 2040    | Crecimiento total                             | Crecimiento porcentual |
| 1     | San Jose      | 314,040                      | 443,210 | 129,170                                       | 41%                    |
| 2     | San Francisco | 376,940                      | 469,350 | 92,410  | 25%                    |
| 3     | Oakland       | 169,710                      | 221,200 | 51,490  | 30%                    |
| 4     | Sunnyvale     | 55,790                       | 74,780  | 18,990  | 34%                    |
| 5     | Concord       | 47,130                       | 65,170  | 18,040  | 38%                    |
| 6     | Fremont       | 73,990                       | 91,610  | 17,620  | 24%                    |
| 7     | Santa Rosa    | 67,400                       | 83,420  | 16,020  | 24%                    |
| 8     | Santa Clara   | 45,150                       | 58,920  | 13,770  | 30%                    |
| 9     | Milpitas      | 19,810                       | 32,430  | 12,620  | 64%                    |
| 10    | Hayward       | 48,300                       | 60,580  | 12,290  | 25%                    |
| 11    | Fairfield     | 37,180                       | 48,280  | 11,100  | 30%                    |
| 12    | San Mateo     | 40,010                       | 50,180  | 10,160  | 25%                    |
| 13    | Richmond      | 39,330                       | 49,020  | 9,690   | 25%                    |
| 14    | Livermore     | 30,340                       | 40,020  | 9,670   | 32%                    |
| 15    | Mountain View | 33,880                       | 43,270  | 9,390   | 28%                    |

Fuente: Estrategia de conexión empleos-vivienda, ABAG, 2012

En la Península y en South Bay se espera una importante producción de viviendas, donde se ubican ocho de las 15 ciudades que se espera que tengan el mayor crecimiento de viviendas. Dos tercios de la producción general de viviendas de la región se dirigen a estas 15 ciudades, lo cual deja a las jurisdicciones restantes en la región, que son más de 90, para que absorban sólo un crecimiento limitado. Este patrón de desarrollo conserva el carácter de más del 95 por ciento de la región al enfocar el crecimiento en menos del 5 por ciento del suelo. (Ver Tabla 2 anterior.)

# Inversiones en transporte



John Benson

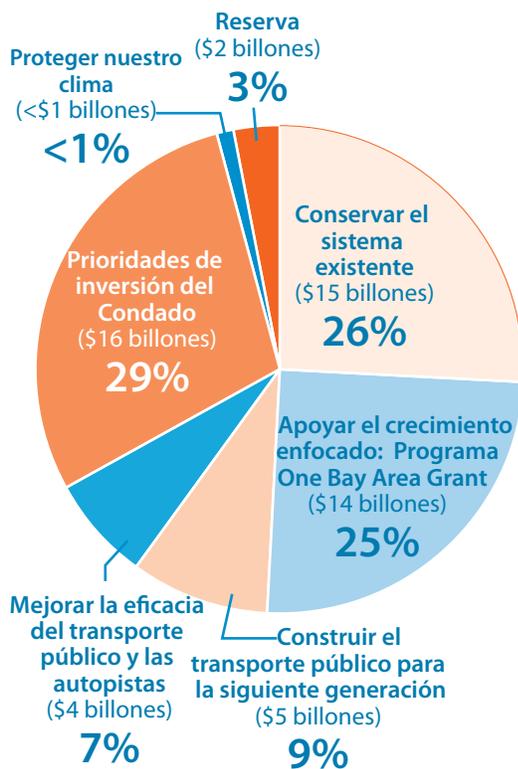
Caltrain Baby Bullet train

El Plan Área de la Bahía estructura un plan de inversión en infraestructura de forma sistemática para apoyar la estrategia de uso de suelo a largo plazo de la región, dependiendo de una evaluación de desempeño de los escenarios y de los proyectos individuales. El plan hace inversiones en la red regional de transporte que apoyan el crecimiento de empleos y nuevos hogares en comunidades existentes al enfocar la mayor parte de la inversión a conservar y mejorar la eficacia del sistema existente de caminos y transporte público. El Plan Área de la Bahía también da un paso audaz

con las inversiones estratégicas que proporcionan apoyo al crecimiento enfocado en las Áreas Prioritarias de Desarrollo, incluyendo el nuevo programa One Bay Area Grant.

Los pronósticos de ingresos por transporte del Plan Área de la Bahía dan un total de \$289 mil millones de dólares durante el periodo de 28 años. Más de dos tercios (68 por ciento) de estos fondos son de fuentes locales y regionales, principalmente de programas exclusivos de impuestos sobre la venta y peajes de puentes. El resto de los fondos lo completan ingresos federales y estatales (principalmente derivados de impuestos a combustible). De los ingresos totales, \$57 mil millones de dólares son “a discreción”, o disponibles para asignación a proyectos y programas mediante el Plan Área de la Bahía.

**Figura 2 Plan Área de la Bahía - Resumen de inversiones a discreción**  
(en \$ del año del gasto)



El plan invierte esos fondos a discreción mediante seis estrategias clave de inversión, como se muestra en la Figura 2 y se presentan a mayor detalle en el Capítulo 4. (Ver Tabla 3 para conocer las inversiones del plan de costo elevado, en general.) Las primeras dos estrategias a discreción ameritan una mención especial.

El plan invierte esos fondos a discreción mediante seis estrategias clave de inversión, como se muestra en la Figura 2 y se presentan a mayor detalle en el Capítulo 4. (Ver Tabla 3 para conocer las inversiones del plan de costo elevado, en general.) Las primeras dos estrategias a discreción ameritan una mención especial.

## Mantener nuestro sistema existente

Aunque sus fuentes de fondos son muchas y variadas, la prioridad predominante del Plan Área de la Bahía en la inversión de esos fondos se puede expresar de forma simple: “Arréglalo primero”. Primero y principalmente, este plan debe ayudar a conservar el sistema de transporte del Área de la Bahía en un buen estado de funcionamiento. El enfoque del Plan Área de la Bahía en “arréglalo primero” garantiza que conservemos los activos existentes de transporte, principalmente concentrados en el corazón de la región, lo cual refuerza la estrategia de crecimiento enfocado del plan.

## “Top 10” Plan Bay Area Investments, by Project

(includes Committed and Discretionary funds)

**Table 3 Ten Largest Plan Bay Area Investments**

| Rank | Project  | Investment (YOE* Millions \$) |
|------|--|-------------------------------|
| 1    | BART to Warm Springs, San Jose, and Santa Clara                      | \$8,341                       |
| 2    | MTC Regional Express Lane Network                                    | \$6,657                       |
| 3    | Transbay Transit Center/Caltrain Downtown Extension (Phases 1 and 2) | \$4,185                       |
| 4    | Integrated Freeway Performance Initiative (FPI)                      | \$2,259                       |
| 5    | Presidio Parkway/ Doyle Drive US 101 seismic replacement             | \$2,053                       |
| 6    | Caltrain Electrification and Service Frequency Improvements          | \$1,718                       |
| 7    | SF MUNI Central Subway: King St to Chinatown                         | \$1,578                       |
| 8    | Valley Transportation Authority (VTA) Express Lane Network           | \$1,458                       |
| 9    | San Jose International Airport Connector                             | \$753                         |
| 10   | Hunters Point and Candlestick Point: New Local Roads                 | \$722                         |

\* YOE = Year of Expenditure

En total, el Plan Área de la Bahía dedica el 87 por ciento de todos los fondos disponibles (comprometidos y a discreción) para conservar la red existente de transporte. Dada la antigüedad de muchos activos importantes – el año pasado BART cumplió 40 años y Muni de S.F. cumplió 100 - esto no debe ser una sorpresa.

### ***Apoyar el crecimiento enfocado - Programa One Bay Area Grant***

El Programa OneBayArea Grant (OBAG) es un nuevo enfoque de financiación que integra mejor el programa de fondos para transporte de la región con SB 375 y el patrón de uso de suelo establecido en el Capítulo 3. El programa OBAG recompensa a las jurisdicciones que enfocan el crecimiento de viviendas en las Áreas Prioritarias de Desarrollo (PDAs) mediante sus políticas de zonificación y planificación, y la producción real de unidades de vivienda. El programa OBAG permite la flexibilidad para invertir en la infraestructura de transporte de la comunidad al proporcionar fondos para Transporte para Comunidades Habitables, mejoras para bicicletas y ciclistas, preservación de caminos y calles locales y planificación de actividades, mientras proporciona oportunidades específicas de financiamiento para proyectos de Rutas Seguras a las Escuelas y Áreas Prioritarias de Conservación.

## **El Plan Área de la Bahía logra los objetivos clave de desempeño**

Como se describió anteriormente, el Plan Área de la Bahía se desarrolló dentro de un marco estándares de desempeño objetivos, tanto obligatorios como voluntarios o de aspiración. Como ha sido el caso en planes de transporte a largo plazo del pasado, ninguna estrategia sola es capaz de lograr todos los objetivos de desempeño del plan. Un análisis de los 10 principales objetivos y de cinco subobjetivos (para un total de 15 medidas de desempeño) claramente confirma esto. Específicamente, el anteproyecto del plan cumple o supera seis objetivos, incluyendo los objetivos de vivienda y de emisión de gases del efecto invernadero según los

estatutos, falla por poco en tres objetivos, falla por mucho en dos objetivos y por desgracia se mueve en la dirección contraria en cuatro de los objetivos. En otras palabras, el anteproyecto del plan hace grandes avances en nueve de las 15 medidas de desempeño, lo cual representa un primer esfuerzo sólido. La región necesitará enfocar su atención a futuro en conceptualizar las estrategias emergentes para alcanzar los cuatro objetivos que se están quedando atrás. Para ver una discusión más detallada sobre el desempeño del plan como se midió en cada objetivo individual, favor de ver el Capítulo 5.

## Un plan sobre el cual construir

El Plan Área de la Bahía es un trabajo en progreso que será actualizado cada cuatro años para reflejar las nuevas iniciativas y prioridades. Construye sobre el trabajo de las iniciativas previas, complementa el trabajo en marcha y proporciona la base para un examen más cercano de ciertos problemas cruciales que pueden preparar más a la región para enfrentar los desafíos del futuro. El plan resalta la relación entre las inversiones en transporte y la planificación de uso de suelo, y representa el esfuerzo más reciente de la región para posicionarse y aprovechar de la mejor forma lo que el futuro nos depare.

Ningún nivel de gobierno solo puede esperar abordar todos los componentes cruciales necesarios para crear un Área de la Bahía más fuerte y resistente. Será necesario un esfuerzo coordinado entre los distintos asociados para promover un desarrollo económico regional, adaptarnos al cambio climático, prepararnos para los desastres naturales, ser creativos sobre cómo proporcionar viviendas asequibles para todos los residentes del Área de la Bahía, garantizar un aire saludable y limpio para nuestras comunidades, y prepararnos para las tecnologías emergentes que cambiarán la forma en la que las personas trabajan y se relacionan. Serán necesarios más pasos para realizar en su totalidad la visión del Plan Área de la Bahía e implementar algunas de sus políticas y planes a futuro. (Ver Capítulo 6 para una discusión de algunos “siguientes pasos” necesarios.)

Pero hemos comenzado bien. Vea de cerca el Plan Área de la Bahía, y verá un plan que da grandes pasos hacia:

### **Superar los problemas que traspasan fronteras y que requieren de soluciones regionales**

Vivienda, calidad del aire, tráfico, empleos, desarrollo económico, conservación del espacio abierto - la lista es larga.

### **Incorporar las visiones locales**

Los gobiernos locales recomendaron las Áreas Prioritarias de Desarrollo, y las estrategias de transporte y de uso de suelo están vinculadas con las opiniones y las prioridades locales; distintos tipos de inversión y desarrollo se contemplan para distintas partes de la región.

### **Ayudar a garantizar una región saludable y vibrante para nuestros hijos y nietos**

Aire más limpio, menos emisiones de gases del efecto invernadero, más opciones de vivienda, mejor infraestructura, mejor acceso a empleos, y acceso a espacios abiertos y recreación - estas son las piedras de apoyo para un mejor futuro.

### **Hacer más competitivos los negocios del Área de la Bahía**

Un plan regional sostenible y bien elaborado puede ayudarnos a atraer la inversión en el sector privado y competir por fondos estatales y federales.

### **Proporcionar un rango de opciones de transporte y vivienda**

Una mayor variedad de viviendas familiares uni- y multifamiliares estará disponible en lugares con mejor acceso al transporte público, así como mejores servicios locales y condiciones para caminar.

### **Aprovechar al máximo los ingresos por impuestos mediante inversiones inteligentes**

Al aprovechar al máximo la infraestructura existente, utilizar un enfoque basado en el desempeño para las inversiones en transporte y coordinar la ubicación de futuras viviendas y empleos con las inversiones más importantes en transporte, podemos aprovechar mejor nuestro dinero en gastos públicos.

### **Conservar espacios abiertos, recursos naturales, agricultura y granjas**

Al desarrollar en los centros de ciudades existentes, las principales calles y vecindarios, no necesitamos desarrollar en espacios abiertos ni en lugares que sobreutilicen nuestras reservas de agua, recursos energéticos y capacidad de carreteras.

### **Ayudar a crear comunidades saludables**

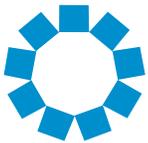
Más personas podrán vivir en vecindarios en los que puedan caminar a las tiendas, el transporte público y los parques locales debido al trabajo preliminar de este plan.

El Plan Área de la Bahía no puede garantizar estos resultados, desde luego, pero creemos que puede impulsar en gran medida las probabilidades de la región para lograrlos. Lo que es seguro es que debemos trabajar juntos como región para promover la sostenibilidad, y para dejar una mejor Área de la Bahía para nuestros hijos y nietos. Al ayudar a generar armonía entre la toma de decisiones y las metas regionales, al integrar mejor la inversión en transporte y la planificación de uso de suelo, al alinear más de cerca nuestras políticas con nuestra visión - en resumen, al crear una estrategia para una región sostenible - el Plan Área de la Bahía nos da una oportunidad de hacerlo.



Kort Nielsen

**MTC y ABAG reciben con gusto sus comentarios sobre este anteproyecto del Plan Área de la Bahía. Se tiene planificado un esfuerzo extensivo de acercamiento al público durante la primavera de 2013 para proporcionar una amplia oportunidad a los residentes de la región para que den a conocer sus opiniones. Favor de ver “Qué sigue para el Plan Área de la Bahía” al final de este plan para obtener los detalles, o visite <http://onebayarea.org>**



**Association of  
Bay Area  
Governments**

Joseph P. Bort MetroCenter  
101 Eighth Street  
Oakland, CA 94607-4707

510.464.7900 PHONE  
info@abag.ca.gov EMAIL  
www.abag.ca.gov WEB



**Metropolitan  
Transportation  
Commission**

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

510.817.5700 PHONE  
510.817.5769 TDD/TTY  
info@mtc.ca.gov EMAIL  
www.mtc.ca.gov WEB

## 規劃灣區虛擬講習會

結束此調查問卷

## 1. 您住在哪個縣？

## 2. 請問您的年齡？

21歲以下

21-29歲

30-39歲

40-49歲

50-59歲

60歲以上

## 3. 請註明您的種族／族裔。（選出所有適用的答案）

美國印地安人或阿拉斯加原住民

亞裔或太平洋島民

黑人／非裔美國人

西班牙裔、西語裔或拉丁美洲裔

白種人

其他（請指明）

## 4. 您在春季時曾經參加過規劃灣區講習會嗎？

是

否

## 5. 如果您對「規劃灣區」還有其他意見，請寫在這裡。

完成

SurveyMonkey 提供技術支援  
即刻建立屬於您自己的免費線上調查問卷！

## Taller virtual sobre el Plan Área de la Bahía

[Salir de esta encuesta](#)

### 1. ¿En qué condado vive usted?

### 2. ¿Cuál es su edad?

Menos de 21 años

21-29 años

30-39 años

40-49 años

50-59 años

60+ años

### 3. Por favor indique su raza/etnia. (Marque todas las que apliquen)

Nativo americano o nativo de Alaska

Asiático o de una isla del Pacífico

Negro/Afroamericano

Español, hispano o latino

Blanco/Caucásico

Otra (favor de especificar)

### 4. ¿Asistió a algún taller sobre el Plan Área de la Bahía en la primavera?

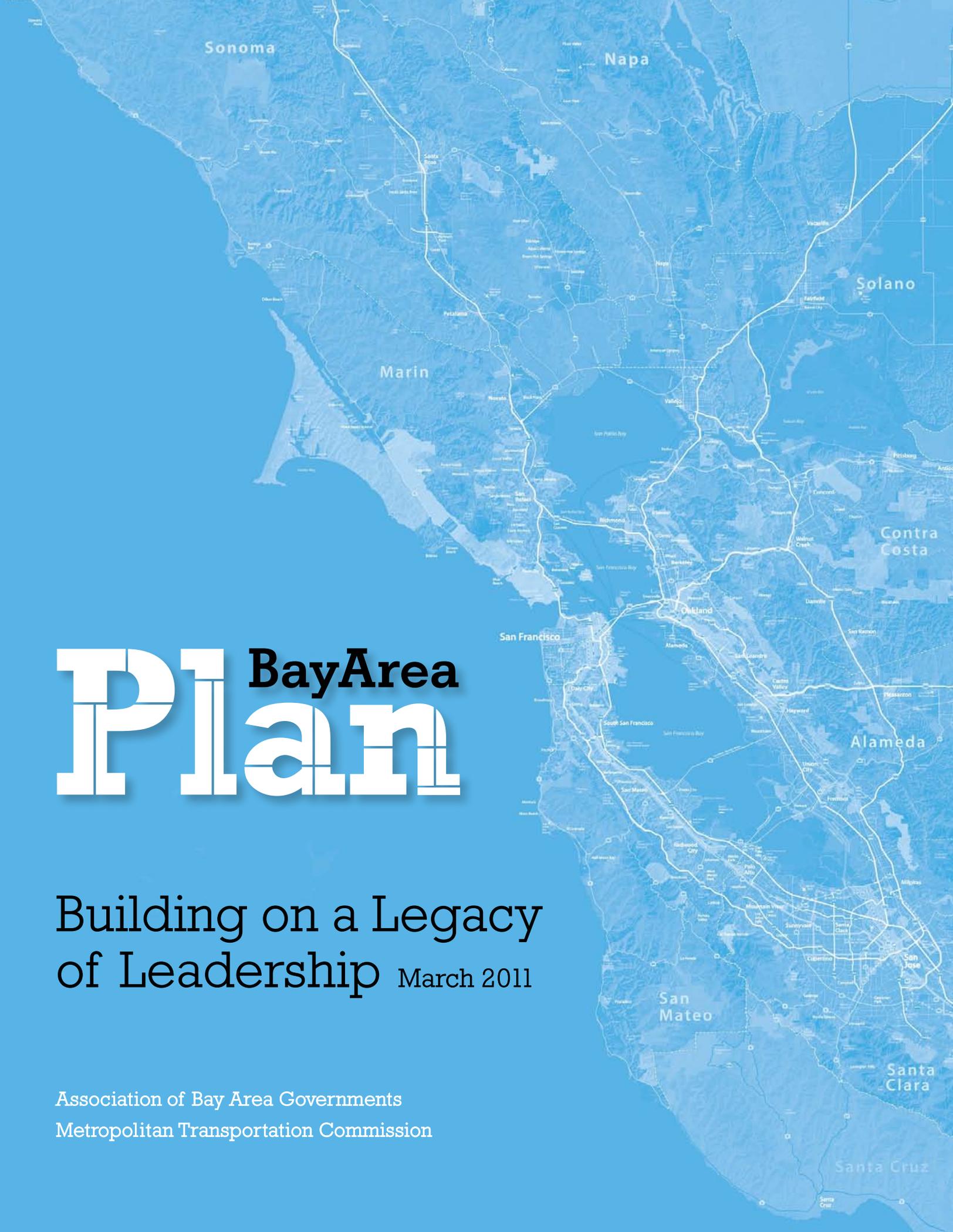
Sí

No

### 5. Si tiene algún otro comentario relacionado con el Plan Área de la Bahía, por favor ingréselo aquí.

[Listo](#)

Desarrollado por SurveyMonkey  
¡Cree su propia encuesta gratuita en línea ahora!



# PI BayArea Plan

Building on a Legacy  
of Leadership March 2011

Association of Bay Area Governments  
Metropolitan Transportation Commission



JEFF CHEN KUO CHIH, WWW.VISTAPOINTSTUDIO.COM

## Change Is Coming

**Plan BayArea** You are invited to participate, to comment, to help innovate, as we launch Plan Bay Area for a sustainable, prosperous future.

The 7 million of us who call this nine-county region home have a strong interest in protecting the wealth of features that make it a magnet for people and businesses all over. The plan we build over the next two years will look forward to 2040 with a sustainable pattern of regional growth that will help preserve the Bay Area's unique quality of life. It will meet the requirements of California's climate law (Senate Bill 375, Steinberg) to decrease transportation-related greenhouse gas emissions and accommodate all needed housing growth within our region's borders.

The Bay Area is, after all, the world's 19th-largest economy. The natural beauty of San Francisco Bay and the communities surrounding it, our Mediterranean climate,

extensive system of interconnected parks and open space, advanced mass transit system, top-notch educational institutions, and rich cultural heritage continue to draw investments and people from around the globe who seek better opportunities.

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. That is like adding another two cities the size of San Jose, or about four Oaklands. To accommodate this growth while creating vibrant, sustainable 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 the information that follows will be a conversation starter, as you join us in this exciting new endeavor.

## A New Kind of Plan

**Plan Bay Area is one of our region's most comprehensive planning efforts to date.**

It is a joint effort led by the Association of Bay Area Governments (ABAG) and the Metropolitan Transportation Commission (MTC) in partnership with the Bay Area's other two regional government agencies, the Bay Area Air Quality Management District (BAAQMD), and the Bay Conservation and Development Commission (BCDC). All four agencies are collaborating at an unprecedented level to produce an integrated land-use/transportation plan. And, of course, our equal partners are the nine counties and 101 cities and towns that have

land-use authority in their respective jurisdictions, and numerous transportation partners who help us to plan and manage the regional transportation network.

Over the years, the Bay Area has produced and implemented transportation and land-use development plans. We have projected future employment and housing needs and planned infrastructure upgrades and expansions that accommodate our growing population, including people from all backgrounds and income groups. From an environmental standpoint, we have protected air quality by controlling pollution emissions, and we have begun reversing decades

of damage to the wetlands that are essential to maintaining a healthy bay.

Plan Bay Area is the next step in a natural progression. It covers the time period through 2040, and, in addition to integrating transportation and land-use development plans, it inaugurates a new process: the development of a Sustainable Communities Strategy. Transportation and land use must work together to promote sustainability if we're going to leave a better Bay Area for our children and grandchildren. After all, we are all in this together. We take pride in each of our individual communities, as well as the one Bay Area that we all call our home.

### A Legacy of Bay Area Achievements | 1934–2010

Most of us are accustomed to saying that we live in "The Bay Area." That simple phrase speaks volumes. It shows we already share a regional identity. We owe this to past leaders who recognized the Bay Area is greater than the sum of its parts. This big-picture thinking has resulted in a legacy of achievements that have contributed to our prosperity and quality of life. Consider our vast system of interconnected parks and open space. The East Bay Regional Park District and

the Golden Gate National Recreation Area protect thousands of acres throughout the region. Our transportation network, including public transit like BART and Caltrain, also crosses county lines. Our entrepreneurial spirit and culture of speaking up have put us on the cutting edge of everything from microchips to social movements. On the following pages, we highlight major milestones that have shaped our collective identity and put the Bay Area on the map as a region.



## A Legacy of Leadership

**The Bay Area has made farsighted regional planning a top priority for decades.**

In fact, one of the main reasons our region is so livable today is because of the actions of past leaders. Previous generations recognized the need for a mass transit system, including regional systems such as BART and Caltrain that have helped make the Bay Area the envy of other metropolitan regions. Our transbay bridges also add cohesion to our regional transportation system by connecting communities across the bay. Likewise, we owe our system of parks and open space to past generations of leaders who realized that a balance between urbanized areas and open space was

essential to a healthy environment and livable communities. For example, ABAG's pathbreaking efforts in the 1960s and '70s led to the Bay Area's first open space, coastal protection and environmental management plans.

Plan Bay Area is about building on our legacy of leadership. It means doing more of what we've done well and figuring out how to do better in the face of new challenges. Most importantly, it's about partnering with elected officials, planners, community organizations representing the environment, economy and social equity, and the public in each jurisdiction to ensure that we plan appropriately for both our region and the communities in which we live and work.

“ At the simplest level, sustainability means meeting the needs of current generations without harming the ability of future generations to meet their needs too. ”

## What's Different?

**Plan Bay Area is different because of its focus on sustainable communities.**

Senate Bill 375 (Steinberg, 2008) requires California's 18 metropolitan regions to incorporate a Sustainable Communities Strategy in their federally mandated regional transportation plans. The law also requires that planning for future housing be

consistent with the Sustainable Communities Strategy. In other words, sustainability is now a required overlay to transportation and land-use planning. At the simplest level, sustainability means meeting the needs of current generations without harming the ability of future generations to meet their needs too.

While we work to implement SB 375, Plan Bay Area offers an opportunity

to address other goals. SB 375 aims to reduce greenhouse gas emissions from cars and light trucks, which is critically important in the fight against climate change, but the benefits of sustainable communities extend beyond stabilizing our climate. Sustainability is inextricably connected to a robust and prosperous economy, livable communities and quality of life.



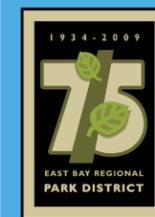
### Sustainability Snapshot | North Bay



In Sonoma County, the city of Santa Rosa has developed a community-based vision for the downtown area. The plan will help make Santa Rosa a sustainable community by creating a transit-supportive environment in and around the planned commuter rail station downtown. The plan promotes a mixture of residential, retail, office and open space in a pedestrian-friendly urban environment, including 3,250 new residential units, 296,000 square feet of new commercial/retail space, and 197,000 square feet of new civic/office use.

### A Legacy of Bay Area Achievements | 1934–1955

Formation of the East Bay Regional Park District, the largest urban regional park district in the country.



1934



Stanford classmates Bill Hewlett and Dave Packard launch Hewlett-Packard, laying the foundation for Silicon Valley and the high-tech revolution.

1939

Creation of the Bay Area Council, the region's business-sponsored, public-policy advocacy organization.



1945



Bay Area Air Quality Management District (BAAQMD) created to regulate air pollution.

1955

East Bay voters create California's first special transit district, the Alameda-Contra Costa Transit District (AC Transit), which provides regional bus service.



1955

# What Are Sustainable Communities?



**Sustainable communities are places where people want to live and work, now and in the future.**

They meet the diverse needs of existing and future residents, including housing and transportation, are sensitive to their natural environment, and contribute to a high quality of life. They are safe and inclusive, well-planned and constructed, efficiently operated, and offer equal opportunity and access to services for all. Sustainability is about creating vibrant,

complete communities that help our residents live in closer-knit neighborhoods and spend less time driving by promoting development of jobs, housing and services close to public transit.

Here in the Bay Area, the generations that came before us gave us a head start in creating sustainable communities. Building on that legacy are newer efforts, such as the regional agencies' FOCUS initiative. This regional development and conservation strategy promotes a compact land-use pattern through the designation of Priority

Development Areas (PDAs) in existing urban areas served by transit. Also identified are Priority Conservation Areas (PCAs), regionally significant open spaces for which there exists a broad consensus for long-term protection. Supporting FOCUS is MTC's Transportation for Livable Communities Program (TLC), which provides funding for projects that are developed through an inclusive community planning effort, provide for a range of transportation choices, and support connectivity between transportation investments and land uses.

# Benefiting Communities

**The "three E's" that underlie sustainability are economy, environment and equity.**

We need all three, and they are not mutually exclusive. A strong economy benefits a healthy environment and vice versa. Likewise, a strong economy helps ensure equal opportunity for everyone. People need jobs to afford housing, and the region needs a diversified economy to accommodate different skills and education levels.

For example, a community is not sustainable if people who provide essential services, such as police and firefighters, cannot afford to live there and have to commute by car from far away, raising transportation costs, congesting our roads, polluting the air and wasting time that could be spent with their families.

Making sustainable communities an integral part of Plan Bay Area offers the chance to promote a range of livability factors:

## Quality of Life

Planning for sustainable communities will lay the groundwork for creating better places to live and work, now and for future generations.

## Access and Mobility

People will have more transportation choices, making it easier to get around, whether commuting, going to school, shopping, recreating, or visiting friends and family.

## Public Health

With compact development, people do not have to travel as far, reducing the need to drive. This means less pollution, cleaner air, and a more physically fit population as more people of all ages and physical abilities choose to walk or bicycle to their destinations.

## Vibrant Communities

Compact communities where transit, jobs, schools, services and recreation are conveniently located near people's homes are not just more livable; they are also safer and engender a stronger sense of community.



## Sustainability Snapshot | East Bay



The first phase of the Fruitvale Transit Village, around Oakland's Fruitvale BART Station, was completed in 2004. It includes 47 apartments, over 30,000 square feet of retail space, 60,000 square feet of office space, a health clinic, a community resource center and a library. Phase II will include up to 450 mixed-income residential units that will replace a 3.5-acre BART surface parking lot. The new units will feature state-of-the-art green building and energy saving systems.

## A Legacy of Bay Area Achievements | 1961-1970



The Association of Bay Area Governments is formed to bring together the collaborative efforts of Bay Area cities, towns and counties.

1961

Bay Area voters approve funding to start construction of the Bay Area Rapid Transit system.



1962



Students launch the Free Speech Movement at UC Berkeley.

1964

California Legislature creates the San Francisco Bay Conservation and Development Commission (BCDC).



1965



State Legislature passes AB 363, by Assemblyman John Foran, creating the Metropolitan Transportation Commission (MTC).

1970

# A Vision for Getting From Here to There

## Planning for the Bay Area's future takes cooperation and shared vision.

We do not claim to have all the answers, and there is no guarantee of success. The public's participation and input will be critical to creating a shared vision for our region.

One of the first steps is to craft an "Initial Vision Scenario." This scenario is intended to prompt public discus-

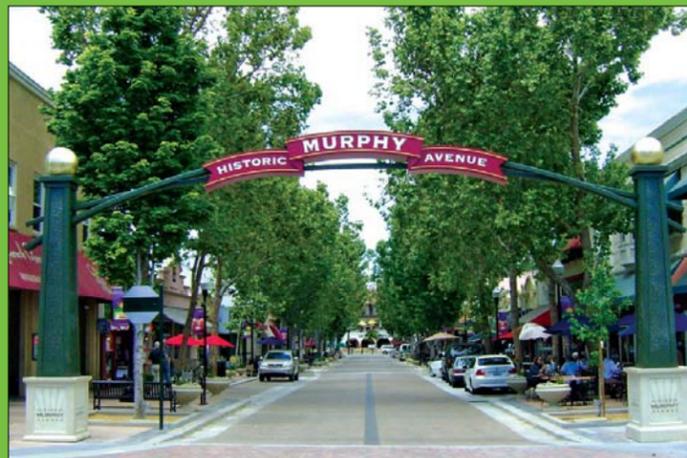
sion about how and where to place future jobs and housing, and how to ensure that future development is supported by our regional network of roadways, transit, and bicycle and pedestrian facilities. It will begin to articulate the Bay Area's vision of future land uses and demonstrate how changes in land use, when integrated with transportation improvements, perform relative to statutory greenhouse gas and housing targets, as well as other voluntary performance

targets. It will serve as a starting point for the development, analysis and discussion of a range of detailed planning alternatives.

Local jurisdictions and citizens are strongly encouraged to participate at public workshops throughout the region in spring 2011. The input and data collected from these workshops will provide the basis for developing detailed sustainable communities strategy alternatives.



## Sustainability Snapshot | South Bay



In Santa Clara County, the city of Sunnyvale is redeveloping its downtown to make the community more livable, compact and sustainable. In addition to enhancing the city's mix of commercial and residential space, the plan calls for creating pedestrian connections to link the area into a unified downtown. Transit options include a Caltrain station and a variety of bus routes.

# Strengthening the Housing and Transportation Connection

## When it comes to creating sustainable communities, housing and transportation go hand in hand.

Yet our long-range plans haven't always made that link strong enough. Plan Bay Area will join these elements to meet the needs of our growing population.

### Housing

Housing is an integral part of Plan Bay Area. ABAG must identify areas within the region sufficient to house an eight-year projection of the regional housing need. This legal requirement is known as the Regional Housing Need Allocation (RHNA). The areas identified must be consistent with the development pattern in the Sustainable Communities Strategy, which will specify areas sufficient to house all economic segments of the population over 25 years.



In keeping with the call for sustainable communities, new housing plans will likely emphasize compact neighborhoods for all income groups close to mass transit. Providing residents with more transportation choices and easy access to amenities and services will create more community cohesion. And since people won't have to drive as much, they will save money at the gas pump and help reduce tailpipe pollution.

### Transportation

MTC adopted its latest regional transportation plan, called *Transportation 2035 Plan: Change in Motion*, in April 2009. The plan's name, Change in Motion, anticipated and included many elements of Plan Bay Area's increased focus on housing and sustainable communities.

A performance-based approach will help us focus on measurable outcomes. Plan Bay Area will apply four important lessons from the Transportation 2035 process: 1) new infrastructure investments we can afford produce only modest benefits at the regional level; 2) road pricing and land-use strategies are more effective than infrastructure investments alone; 3) technology is key to increasing efficiency and reducing congestion; and 4) individuals must change their personal behaviors to help achieve sustainability goals.

## A Legacy of Bay Area Achievements | 1972-1998

Congress creates the Golden Gate National Recreation Area, in Marin, San Francisco and San Mateo counties.



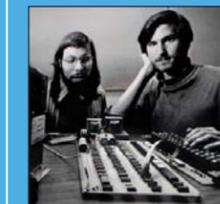
1972



Activists, led by Ed Roberts, found the Center for Independent Living in Berkeley, the first such center run by and for people with disabilities.

1972

Steve Jobs and Steve Wozniak found Apple Computer in Cupertino, California.



1976



Bay Area voters approve Regional Measure 1, raising bridge tolls to \$1 for bridge and transit improvements.

1988

MTC launches Transportation for Livable Communities to fund small improvements with a big impact, such as streetscapes, lighting and bike paths.



1998

# Planning Challenges

**Even the best planners do not have crystal balls.**

So while we know the Bay Area will look much different in the middle of the 21st century, there are still challenges and uncertainties.

## Growth

Even though the Bay Area's growth rate is among the lowest in California, a projected increase from 7 million to 9 million people means accommodating nearly a 30 percent increase in population by 2040.

## Greenhouse Gas Targets

The California Air Resources Board set ambitious emissions reduction targets for the Bay Area. Relative to a base year of 2005, the targets represent a 10 percent per-capita reduction by 2020 and a 15 percent per-capita reduction by 2035.



## Infill Development

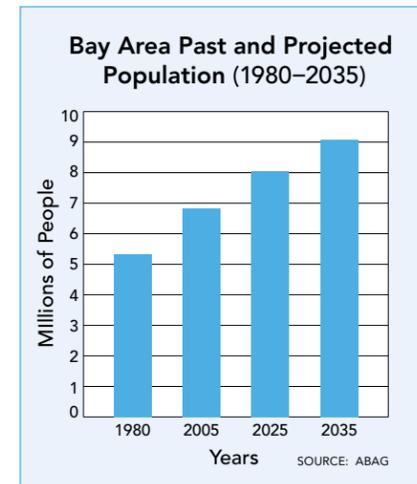
The best opportunities for compact development are in urbanized areas, but many such places lack infrastructure funding for new services. Likewise, since infill usually adds population density, new communities must be designed to protect quality of life for current residents and newcomers.

## Health and Safety Imperatives

Many potential infill areas are located close to freeways where there is more tailpipe pollution. The risks from breathing toxic gases and sooty particles must be mitigated.

## Land-use Authority

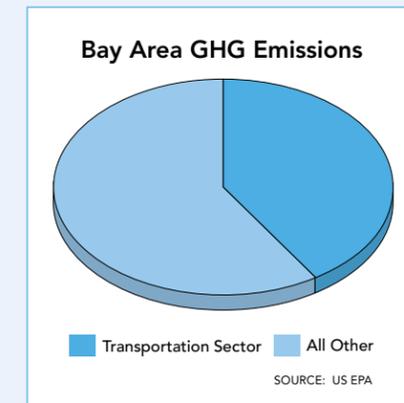
Local governments have sole authority to create and implement land-use plans. Each of the nine counties and 101 cities in the region must decide for themselves what is best for their citizens. A culture of cooperation is needed to ensure that we all do our part to make individual communities and our region more sustainable for current and future generations.



# 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 carbon dioxide and other heat-trapping "greenhouse gases" (GHGs) in the atmosphere. Climate scientists agree that global warming is a man-made problem caused by the excessive 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. Rising temperatures related to climate change will result in more smoggy days and associated respiratory and heart illnesses. Melting



glaciers are predicted to cause sea level rise, which may flood much of the transportation infrastructure in low-lying areas of the region, including San Francisco and Oakland international airports. Climate change also threatens our fresh drinking water supply and is expected to increase the frequency and severity of wildfires like the 1991 Oakland-Berkeley firestorm.

# Our Shared Future

Plan Bay Area by itself will not reduce greenhouse gas emissions on a global scale. But if it is innovative and appealing, we can lead by example. Just as the Bay Area's culture of innovation created the high-tech and biotech revolutions, spreading computers and cures around the world, so we can do the same in the burgeoning clean-tech sector.

Make no mistake: We can make the world a better place, but the benefits start at home. Consider clean energy innovations, such as the electric vehicles being built at the former NUMMI plant in Fremont, and photovoltaic panels being built by multiple Bay Area companies. These technologies won't just help fight climate change; they can attract investment, new companies and jobs to ensure the Bay Area's continued prosperity, and promote sustainable communities and a high quality of life.

## Sustainability Snapshot | Peninsula



The 83-acre former Bay Meadows racetrack site is being developed as part of the Rail Corridor Transit-Oriented Development (TOD) area in the city of San Mateo. The city has approved site and architectural plans for the development of 1,066 housing units, 747,000 square feet of office space, 93,000 square feet of retail space, and 18 acres of new park and open space land. This project is located directly adjacent to the Hillsdale Caltrain station.

## A Legacy of Bay Area Achievements | 2002-2010

ABAG and sister regional agencies release their Smart Growth Strategy as part of the Regional Livability Footprint Project.



2002



Bay Area voters approve Regional Measure 2, raising bridge tolls by \$1 for mass transit and highway improvements.

2004

MTC adopts its Transit-Oriented Development policy, which promotes construction of new housing units along the region's major new transit extension projects.



2005

## FOCUS

FOCUSING OUR VISION

ABAG and MTC launch the FOCUS program to focus growth in Priority Development Areas near transit and to protect regionally significant open space in Priority Conservation Areas.

2006

Bay Area regional agencies found OneBayArea at a regional summit on Earth Day to coordinate regional environmental initiatives.

## OneBayArea

2010

# How to Get Involved

**In 2010, the regional agencies adopted an extensive Public Participation Plan.**

The document lays out the steps the agencies will take to involve residents in decisions affecting Bay Area transportation and land-use policies.

Plan Bay Area workshops are being scheduled in all nine counties in spring 2011, and there will be additional opportunities for public engagement in the fall and through adoption of Plan Bay Area in 2013.

The OneBayArea website is updated regularly with notices and agendas of upcoming meetings, hearings and workshops, and other content.



For more information, contact us:

[www.OneBayArea.org](http://www.OneBayArea.org)  
[info@OneBayArea.org](mailto:info@OneBayArea.org)  
510.817.5757

Follow us:

[facebook.com/OneBayArea](https://facebook.com/OneBayArea)  
[twitter.com/OneBayArea](https://twitter.com/OneBayArea)



## OneBayArea

Launched by four regional agencies — ABAG, MTC, BAAQMD and BCDC — in 2010, OneBayArea is an acknowledgment that we are stronger when we join together — all 101 cities, nine

counties and 7 million of us! Through this campaign we hope to address environmental and economic challenges by harnessing our joint creativity, resources and force of will.

The first collaboration under the OneBayArea umbrella, Plan Bay Area starts the conversation on how to integrate land use and transportation.



Association  
of Bay Area  
Governments



METROPOLITAN  
TRANSPORTATION  
COMMISSION



BAY AREA  
AIR QUALITY  
MANAGEMENT  
DISTRICT



Bay Conservation  
and Development  
Commission





# BayArea Plan

在領導才能遺產  
的基礎上發展 2011年3月

灣區政府協會  
都市交通委員會



## 變化即將開始

# BayArea Plan

在我們為建設可  
持續發展、繁榮  
的未來推出規劃

灣區計劃之際，您被邀請參加、發表意見、  
幫助改革創新。

居住在本九縣地區的七百萬人對保護本地區  
具有吸引所有人和企業特色的財富非常感興  
趣。我們在今後兩年制定的計劃將利用有  
助於保持灣區獨特生活品質的地區發展可持  
續模式確定到2040年的發展規劃。該項計  
劃將符合加州的氣候法（《375號參議院法  
案》，Steinberg），降低與交通相關的溫  
室氣體排放量，並在本地區範圍內納入所有  
必要的住宅增長需求。

灣區畢竟是全世界第19大經濟體。三藩市海  
灣和周圍的社區、我們的地中海式氣候、廣  
泛的相互連接的公園和露天場地系統、先進  
的公共交通系統、一流的教育機構以及豐富  
的文化遺產將繼續吸引投資和世界各地尋求  
更好機會的人。

但是，我們不能理所當然地認為我們能夠為

當代人和後代人保持和改善我們的生活品質。  
預計我們的人口到2040年將增長到約九百萬  
人。這相當於增加兩座聖何塞規模的城市或  
約四座奧克蘭規模的城市。為了適應這一增  
長，同時創建生機勃勃、可持續的社區，我  
們需要有共同的遠景目標、規劃和合作。

這一合作正是規劃灣區計劃的宗旨，但是沒  
有您的幫助，我們無法實現這一目標。我們  
希望下面提供的資訊將成為您參加這一激動  
人心的新計劃的討論起點。



## 一項新計劃

**規劃灣區計劃是本地區迄今為止最全面的一項規劃。**

這是灣區政府協會（ABAG）和都市交通委員會（MTC）與灣區另外兩個地區政府機構——灣區空氣品質管理區（BAAQMD）和海灣保護與開發委員會（BCDC）——合作領導的一項聯合專案。所有四個機構在前所未有的水準上進行合作，制定一項綜合土地使用/交通計劃。當然，我們的合作夥伴還包括我們的九個縣和在各自的司法管轄區設立土地使用管理機構的101個城鎮以及幫助我們規劃和管理地區交通網路的無數交通合作夥伴。

多年來，灣區制定和實施了交通和土地使用發展計劃。我們預測了未來的工作和住宅需求，並對容納我們不斷增長人

口的基礎設施升級和擴大進行了規劃，包括來自各種不同背景的人和不同收入的團體。我們從環境角度出發，透過控制污染排放保護空氣品質。我們已經開始逆轉幾十年來對保持健康的灣區至關重要的濕地造成損害的局面。

規劃灣區計劃是自然進程的下一個步驟。該項計劃涵蓋的期限到2040年。除了包括交通和土地使用發展計劃外，該項計劃還納入了一個新的程序：開發可持續社區戰略。如果我們希望為我們的子孫後代留下更美好的灣區，交通和土地使用必須共同促進可持續性。歸根結底，我們大家都身在其中。我們對我們的每一個社區以及我們稱為家園的整個灣區感到自豪。

## 灣區成就遺產 | 1934 - 2010年

我們大多數人已經習慣於說我們住在「灣區」。這個簡單的詞語具有豐富的內涵。它顯示我們已經具有共同的區域特徵。我們要感謝認識到灣區比其組成成分總和更偉大的以前的領導人。這種廣闊的思維方式產生了對我們的繁榮和生活品質作出貢獻的成就遺產。請想一想我們廣泛的相互連接的公園和露天場地系統。東灣區地區公園區和金門國家娛樂區保護了本地區成千上萬英畝的土地。我們的交通網路（包括BART和Caltrain公共交通系統）將各縣貫通在一起。我們的創業精神和大膽建議

的文化使我們在每一個領域都處於領先地位，從微晶片到社會活動無所不包。我們在下文中將突出顯示構成我們的共同特徵和使灣區成為地圖上的一個地區的主要發展里程碑。

1934 年

2010 年 ▶

# 領導才能遺產

幾十年來，灣區一直將制定地區遠景規劃視爲一項首要的任務。

事實上，本地區今天之所以如此適合居住的一個主要原因是由於以前的領導人採取的行動。我們的前輩認識到公共交通系統的需求，包括BART和Caltrain等地區系統，這些公共交通系統幫助灣區受到其他都市地區的豔羨。我們的海灣大橋將海灣兩岸的社區連成一體，爲我們的地區交通系統增添了凝聚力。同樣，我們也要因我們的公園和露天場地系統感謝以前的領導人，他們認識到都市地區與露天場地之間的平衡對於健康的環境和適合居住的社區至關重要。例如，ABAG在二十世紀六十年代和七十年代開展的開創性工作產生了灣區第一批露天場地、海岸保護與環境管理計劃。

規劃灣區計劃是在我們的領導才能遺產的基礎上發展。這意味著擴大我們現有的業績，發現如何在面臨新挑戰時改進我們的工作。最重要的是，我們需要與當選官員、規劃者、代表環境、經濟和社會公正的社區組織以及每個司法管轄區的公眾合作，以確保爲我們生活和工作所在的地區和社區制定適當的規劃。

「在最基本的層面，持續性意味著滿足當代人的需求，但同時不損害後代人滿足他們需求的能力。」

## 可持續性簡介 | 北灣區



索諾馬縣 (Sonoma) 的聖羅莎市 (Santa Rosa) 制定了市中心商業區基於社區的遠景規劃。該項計劃將透過在規劃的通勤火車站市中心商業區和周圍地區創建公共交通支援環境，幫助聖羅莎市成爲可持續社區。該項計劃促進在有利於步行者的社區環境中創建居民、零售、辦公樓和露天場地混合區域，包括3,250套新居住單元、296,000平方英尺的新商業/零售場地以及197,000平方英尺的新民用/辦公場地。

# 有哪些區別？

規劃灣區計劃因注重可持續社區而與其他計劃不同。

375號參議院法案》（Steinberg, 2008年）要求加州的18個都市地區在各自的聯邦規定的地區交通計劃中納入可持續社區戰略。該項法律還要求未來住宅規劃必須與可持續社區戰略保持一致。換言之，可持續性目前是交通和土地使用計劃的附加要求。在最基本的層面，持續性意味著滿足當代人的需求，但同時不損害後代人滿足他們需求的

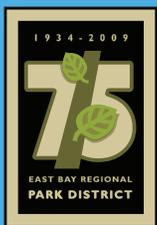
能力。

當我們在實施《375號參議院法案》（簡稱「SB 375」）時，規劃灣區計劃提供了實現其他目標的機會。SB 375旨在減少汽車和輕型卡車的溫室氣體排放，這對於改變氣候變化至關重要，但可持續社區的益處不僅限於保持氣候的穩定。可持續性是健康和繁榮的經濟、適合居住的社區以及生活品質不可分割的一部分。



## 灣區成就遺產 | 1934 - 1955 年

全美規模最大的城市地區公園區 — 東灣區地區公園區的形成。



斯坦福校友Bill Hewlett和Dave Packard推出Hewlett-Packard計劃，為矽穀和高科技革命奠定了基礎。

創建該地區企業贊助的公共政策倡導機構 — 灣區委員會。



創建監管空氣污染的灣區空氣品質管理區（BAAQMD）。

東灣區選民創建了加州第一個特別公共交通區 — 提供地區公交車服務的阿拉米達-孔特拉科斯塔（Alameda-Contra Costa）公共交通區（簡稱「AC公共交通區」）。



1934 年

1939 年

1945 年

1955 年

1955 年 ▶

# 什麼是可持續社區？



## 可持續社區是人們現在和未來希望生活和工作的地區。

這些地區符合當前和未來居民的多元化需求（包括住宅和交通），注重自然環境，並有利於保持優質的生活品質。這些地區應當安全、包括所有的設施、經過良好的規劃和建設、有效地經營、並為所有的人提供平等的機會和服務利用。可持續性是注重創建生機勃勃和完整的社區，透過促進開發臨近公共交通設施的工作、住宅和服務，幫助我們的居民在更緊密的社區中生活，花費較少的時間開車。

在灣區，我們的前輩已經為創建可持續

社區為我們開闢了良好的開端。我們在這一遺產的基礎上開展新工作，例如地區機構的FOCUS計劃。這項地區開發和保護戰略透過在現有公共交通服務的都市地區劃分重點開發區（PDA），倡導緊密的土地使用模式。另外還確定了重點保護區（PCA），此為廣泛認可的需要獲得長期保護的重要地區露天場地。FOCUS是都市交通委員會（MTC）的適合居住社區交通計劃（TLC），該項計劃為透過全面社區規劃工作開發的專案提供資金、為各種交通選擇方法提供贊助、並支持將交通投資與土地使用聯繫在一起。

## 可持續性簡介 | 東灣區



位於奧克蘭（Oakland）弗魯特韋爾（Fruitvale）BART車站周圍的弗魯特韋爾公交村第一期工程於2004年竣工。這期工程包括47套公寓、30,000多平方英尺的零售場地、60,000平方英尺的辦公場地、一個診所、一個社區資源中心和一座圖書館。第二期工程將最多包括450個多種收入居住單元，用於取代占地3.5英畝的BART地面停車場。新住宅單元將配備先進的綠色建築和能源節約系統。

# 為社區牟利

## 構成持續性基礎的三個E是「經濟、環境和公正。」

我們需要所有三個方面，這三個方面並非相互排斥。強勁的經濟會使健康的環境受益，反之亦然。同樣，強勁的經濟有助於確保每個人獲得公平的機會。人們需要工作才能負擔得起住宅，本地區需要有多元化的經濟，以便利用不同的技能和教育水準。

例如，如果提供重要服務的人（例如警察和消防隊員）無法負擔得起所在社區的住宅、必須從很遠的地方開車通勤的社區不是可持續的社區，因為這樣會提高交通費用、使我們的道路堵塞、污染空氣和浪費可用來與家人相處的時間。

使可持續社區成為規劃灣區計劃的不可分割的一部分提供了促進各種適合居住因素的機會：

## 生活品質

為可持續社區進行規劃將為當代人和後代人創建更好的生活和工作場所奠定基礎。

## 通行和流動

人們將有更多的交通選擇，使無論是通勤、上學、購物、娛樂還是看望朋友和家人變得更加容易。

## 公眾健康

透過集中開發方案，人們不再需要長途旅行，從而減少了開車的需求。這意味著較少的污染、更清潔的空氣和更健康的人群，因為將有更多的各種年齡的人和各種身體狀況的人選擇步行和騎自行車前往目的地。

## 充滿活力的社區

公共交通、工作、學校、服務和娛樂設施位於住宅區附近的緊密社區不僅更適合居住，而且更安全，並會使人們形成更強的社區意識。

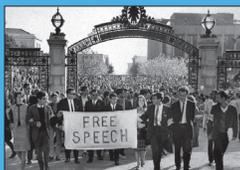
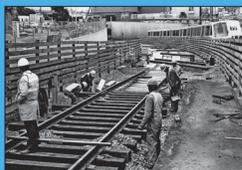


## 灣區成就遺產 | 1961 - 1970 年



灣區政府協會的建立是為了綜合灣區各城鎮和各縣的力量。

灣區選民批准開始建設灣區捷運系統的資金。



學生在加州大學伯克萊分校開展自由言論運動。

加州立法機構建立了三藩市海灣保護與開發委員會（BCDC）。



州立法機構通過了眾議員John Foran提議的《363號眾議院法案》（AB 363），成立都市交通委員會（MTC）。

1961 年

1962 年

1964 年

1965 年

1970 年 ▶

# 交通遠景規劃

## 為灣區的未來制定規劃需要合作和共同的遠景規劃。

我們並不聲稱已經獲得了所有的答案，並不能保證取得成功。公眾的參與和意見對於形成本地區的共同遠景目標至關重要。

其中一個步驟是設計「初始遠景規劃方案」。該方案旨在促進公眾對如何為未來的工作和住宅定位以及如何確保未來的發展能夠得到本地區的道路、公共交通、自行車和行人設施支援展開討論。該方案將開始設計灣區未來的土地使用

遠景規劃，並顯示如果土地使用變更與交通改善結合在一起，在法定溫室氣體排放和住宅目標以及其他自願性能目標方面會產生何種效果。該方案將成為一系列詳細規劃替代方案的制定、分析和討論的起點。

我們極力鼓勵地方司法管轄機構和公民參與2011年春季在各地舉辦的公眾專題討論會。從這些專題討論會搜集的意見和資料將為制定詳細的可持續社區戰略替代方案奠定基礎。



## 可持續性簡介 | 南灣區



聖克拉拉縣 (Santa Clara) 的森尼韋爾市 (Sunnyvale) 正在重新開發市中心商業區，使社區更適合居住、更緊密和更具有持續性。除加強本市的商業和居民區混合的特色外，該項計劃要求建立行人交通連接點，將本地區連接成統一的市中心商業區。公共交通選擇包括一個Caltrain車站和多條公交車路線。

# 加強住宅與交通之間的聯繫

在創建可持續社區的過程中，住宅與交通是兩個緊密關聯的問題。

儘管我們的長期規劃並非總是使這兩個問題緊密聯繫在一起。規劃灣區計劃將使這兩個因素聯繫在一起，以滿足我們不斷增長的人口需求。

## 住宅

住宅是規劃灣區計劃不可分割的一部分。ABAG必須在本地區確定足以容納地區住宅需求八年預測量的地區。這一法律要求稱為「地區住宅需求分配」

(RHNA)。所確定的地區必須與可持續社區戰略中的開發模式保持一致，規定足以容納逾二十五年後所有經濟層次人口的區域。

為了符合可持續社區的要求，新住宅計劃很可能會強調建立讓所有收入群體住在臨近公共交通設施的緊密社區。向居民提供更多的交通選擇和便於前往便利設施和服務設施將形成更強的社區凝聚力。此外，因為人們無需長時間駕車，他們可節省汽油費，並幫助降低汽車排氣造成的污染。



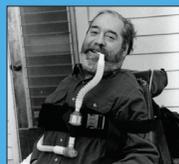
## 交通

MTC於2009年4月制定了最新地區交通計劃，稱為「2035年交通計劃：正在發生的變化」。該項計劃的名稱「正在發生的變化」預測和包括了規劃灣區計劃加強注重住宅和可持續社區的多種因素。

基於業績的方法將幫助我們注重可衡量的結果。規劃灣區計劃將應用從「2035年交通計劃」程序中獲得的四個重要的教訓：1) 我們能夠負擔的新基礎設施投資僅在地區層面產生最基本的利益；2) 道路定價和土地使用策略比上述基礎設施投資更有效；3) 技術是提高效率和降低擁堵的關鍵；以及 4) 個人必須改變自己的習慣，幫助實現可持續性目標。

## 灣區成就遺產 | 1972 - 1998 年

國會在馬林縣 (Marin)、三藩縣 (San Francisco) 和聖馬特奧縣 (San Mateo) 建立了金門國家娛樂區。



Ed Roberts領導的活動家在伯克萊創建了「獨立生活中心」— 第一個由殘障人士運營和為殘障人士服務的此類中心。

Steve Jobs和Steve Wozniak在加州球帕蒂諾 (Cupertino) 創建了蘋果電腦公司。



灣區選民批准了「1號地區議案」，將橋梁通行費提升為1美元，用於橋梁和公共交通改善。

MTC開展「適合居住社區交通」活動，為具有巨大影響力的小型改善項目提供資金，例如街景畫、照明和自行車道。



1972 年

1972 年

1976 年

1988 年

1998 年 ▶

# 規劃挑戰

即使是最優秀的規劃者也無法預測到所有的情況。

因此，儘管我們知道灣區的面貌到二十一世紀中期將有很大的變化，仍然會存在挑戰和不確定因素。

## 增長

儘管灣區的人口增長率是加州增長率最低的地區之一，預計從七百萬人增長到九百萬人意味著到2040年需要容納近30%的人口增長。

## 溫室氣體目標

加州空氣資源委員會為灣區規定了雄心勃勃的降低溫室氣體的目標。與2005年基準年相比，這些目標規定到2020年人均降低10%溫室氣體排放量，到2035年人均降低15%溫室氣體排放量。

## 填充開發區

緊密開發的最佳機會在都市化地區，但很多此類地區缺乏建立新設施的基礎設施資金。同樣，因為填充開發區通常會增加密度，新社區必須設計為保護現有居民和以後居民的生活品質。



## 健康與安全的必要條件

很多可能的填充開發區臨近高速公路，這些地區有更多的車輛排氣污染。必須降低吸入有毒氣體和煙塵的風險。

## 土地使用管理機構

地方政府擁有制定和實施土地使用計劃的專有管理權。本地區的九個縣和101個城市均需自行決定對自己的公民最適合的方案。我們需要創建合作的文化，以確保我們都履行自己的職責，使每個社區和本地區成為適合當代人和後代人居住的更有持續性的地區。



## 可持續性簡介 | 半島

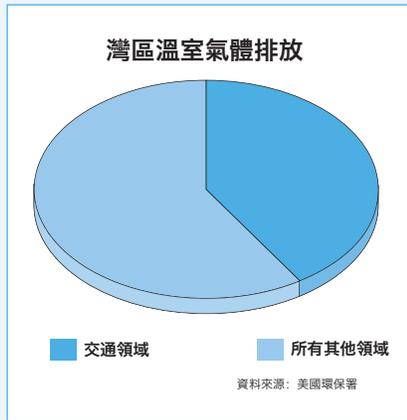


佔地83英畝的前海灣草地賽馬場目前正在作為聖馬特奧市 (San Mateo) 鐵路交通走廊公共交通主導開發 (TOD) 區的一部分被開發。聖馬特奧市已經批准開發1,066套住宅單元、747,000平方英尺辦公場地、93,000平方英尺零售場地和18英畝新公園和露天場地的開發場地和建築計劃。該專案位於緊鄰Hillsdale Caltrain車站的位置。

# 氣候變化

氣候變化指地球天氣模式的變化，包括因空氣中二氧化碳和其他吸熱「溫室氣體」(GHG)的增加導致地球平均溫度升高。氣象學家承認全球變暖是因大量燃燒汽油和煤等化石燃料人為造成的問題。交通佔灣區GHG排放的約40%。

預計氣候變化會透過海平面上升和極端氣候嚴重影響灣區的公眾健康、空氣品質和交通基礎設施。與氣候相關的氣溫升高將導致更多的煙霧天數以及與呼吸道和心臟相關的疾病。預計冰川融化會造成海平面升高，從而淹沒本地區很多低窪地區的交通基礎設施，包括三藩市和奧克蘭國際機場。氣候變化還會威脅我們的淡水供水供應系統，預計會增加如同1991年奧克蘭-伯克萊風暴大火等野火的發生頻率和嚴重程度。



# 我們共同的未來

規劃灣區計劃本身不會在全球範圍內降低溫室氣體排放。但如果該項計劃具有創新性和引人注目之處，我們能夠為其他人樹立榜樣。如同灣區的創新文化帶來的高科技和生物技術革命使電腦和治療方法傳播到世界各地一樣，我們也能在迅速發展清潔技術領域取得同樣的成果。

毫無疑問：我們能夠使世界變得更加美好，但利益從我們自己的國家開始。想一想清潔能源創新，例如，正在弗里蒙特 (Fremont) 前NUMMI工廠建造的電動車輛，以及灣區多家公司正在生產的光伏電池板。這些技術不僅有助於抵禦氣候變化，而且能夠吸引投資、新公司和工作，確保灣區的持續繁榮，並發展可持續社區和優質生活品質。

## 灣區成就遺產 | 2002 - 2010 年

ABAG以及姊妹地區機構發展了「智能發展戰略」，此項戰略是區域適合居住地區專案的一部分。



灣區選民批准《2號地區議案》，將橋梁通行費提升1美元，用於公共交通和高速公路改善。

MTC採納以公共交通為主導的開發政策，該項政策促進沿本地區主要新公共交通擴大專案地帶建造新住宅單元。



## FOCUS

FOCUSING OUR VISION

ABAG和MTC開展了FOCUS計劃，將發展集中在臨近公共交通的重要開發區，並在重要保護區保護具有地區重要性的露天場地。

灣區地區機構在地球日的一次地區峰會上創建了OneBayArea，以便協調地區環境計劃。

## OneBayArea

# 如何參與

2010年，地區機構採納了一項廣泛的公眾參與計劃。

該文件規定了機構讓居民參與影響灣區交通和土地使用政策的決策可以採納的步驟。

已經安排於2011年春季在所有九個縣召開規劃灣區計劃專題討論會，在2011年秋季以及透過2013年支持規劃灣區計劃活動還會有其他公眾參與機會。OneBayArea網站會定期更新，刊載即將召開的會議、聽證會和專題討論會通知以及其他內容。



詳情請洽：

[www.OneBayArea.org](http://www.OneBayArea.org)

[info@OneBayArea.org](mailto:info@OneBayArea.org)

510.817.5757

請追蹤我們的進展狀況：

[facebook.com/OneBayArea](https://facebook.com/OneBayArea)

[twitter.com/OneBayArea](https://twitter.com/OneBayArea)



## OneBayArea

OneBayArea是由四個地方機構 — ABAG、MTC、BAAQMD和BCDC — 在2010年開展的一項活動，這是對團結起來我們會更強大這一觀念的認可

— 所有101個城市、九個縣和七百萬居民！我們希望透過開展這項活動，利用我們共同的創造力、資源和意志力，解決環境和經濟方面的挑戰。規劃灣區計

劃是透過OneBayArea開展的第一項合作行動，這項計劃使我們開始對綜合土地使用和交通開展對話。



METROPOLITAN  
TRANSPORTATION  
COMMISSION



BAY AREA  
AIR QUALITY  
MANAGEMENT  
DISTRICT



Bay Conservation  
and Development  
Commission





# BayArea Plan

Construyendo sobre un Legado  
de Liderazgo Marzo de 2011

Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía  
Comisión Metropolitana de Transporte



## Un cambio se aproxima

### BayArea Plan

Se le invita a participar, comentar, ayudar a innovar, mientras lanzamos el Plan Área de la Bahía para un futuro próspero y sostenible.

Los 7 millones de personas que llamamos hogar a esta región de nueve condados tenemos un gran interés en proteger la integridad de las características que la convierten en una atracción para personas y negocios de todas partes. El plan que crearemos en los próximos dos años es con miras a 2040, con un patrón sostenible de crecimiento regional que ayudará a preservar la calidad de vida única en el Área de la Bahía. Éste cumplirá con los requisitos de la ley del clima de California (proyecto de ley 375 del Senado, Steinberg) para disminuir las emisiones de gases del efecto invernadero relacionadas con el transporte y albergar todo el crecimiento de viviendas necesario dentro de los límites de nuestra región.

El Área de la Bahía, es, después de todo, la economía número 19 más importante del mundo. La belleza natural de la Bahía de San Francisco y las comunidades que la rodean, nuestro clima mediterráneo, el extendido sistema de

parques interconectados y espacios abiertos, el sistema de transporte colectivo avanzado, las instituciones educativas de primer nivel, y la rica herencia cultural siguen atrayendo inversiones y personas de todo el mundo quienes buscan mejores oportunidades.

Aún así no podemos dar por sentado que podremos sostener y mejorar nuestra calidad de vida para las generaciones actuales y futuras.

Se espera que nuestra población crezca hasta cerca de 9 millones para 2040. Esto es como agregar otras dos ciudades del tamaño de San Jose, o cerca de cuatro Oaklands. Para albergar este crecimiento al mismo tiempo que creamos comunidades vibrantes y sostenibles, requeriremos una visión compartida, planificación y cooperación.

Esta colaboración es de lo que trata el Plan Área de la Bahía, pero no podemos hacerlo sin usted. Esperamos que la información siguiente sea un buen desencadenante de conversaciones, para que usted se nos una en esta emocionante empresa nueva.



JEFF CHEN KUO CHIH, WWW.VISTAPOINTSTUDIO.COM

## Un nuevo tipo de plan

**El Plan Área de la Bahía es uno de los esfuerzos de planificación más completos de nuestra región hasta la fecha.**

Es un esfuerzo conjunto dirigido por la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) y la Comisión Metropolitana de Transporte (MTC) en alianza con otras dos agencias gubernamentales regionales del Área de la Bahía, el Distrito de la Administración de la Calidad del Aire del Área de la Bahía (BAAQMD), y la Comisión de Conservación y Desarrollo de la Bahía (BCDC). Las cuatro agencias están colaborando en un nivel sin precedentes para producir un plan integral de uso de suelo / transporte. Y, por supuesto, nuestros asociados igualitarios son los nueve condados y las 101 ciudades

y pueblos que tienen autoridad de uso de suelo en sus respectivas jurisdicciones, y numerosos asociados de transporte que nos ayudan a planificar y administrar la red regional de transporte

Con el paso de los años, el Área de la Bahía ha producido e implementado planes de desarrollo de uso de suelo y de transporte. Hemos hecho una proyección de las necesidades futuras de empleo y vivienda, y planificamos actualizaciones y expansiones de infraestructura que alberguen nuestra población en crecimiento, incluyendo a personas de todos los grupos de antecedentes e ingresos. Desde un punto de vista ambiental, hemos protegido la calidad del aire al controlar las emisiones de contaminantes, y hemos comenzado

a revertir décadas de daño a los pantanos que son esenciales para conservar una bahía saludable.

El Plan Área de la Bahía es el siguiente paso en una progresión natural. Cubre el periodo de tiempo hasta 2040, y, además de integrar los planes de desarrollo de uso de suelo y transporte, inaugura un nuevo proceso: el desarrollo de una Estrategia de comunidades sostenibles. El transporte y el uso de suelo deben trabajar juntos para promover la sostenibilidad si vamos a dejar una mejor Área de la Bahía para nuestros hijos y nietos. Después de todo, estamos juntos en esto. Nos enorgullece cada una de nuestras comunidades, así como el Área de la Bahía que llamamos nuestro hogar.

## Un legado de logros en el Área de la Bahía | 1934–2010

La mayoría de nosotros está acostumbrada a decir que vivimos en el "Área de la Bahía". Esa sola frase dice muchas cosas. Esto muestra que ya compartimos una identidad regional. Debemos esto a nuestros líderes del pasado, quienes reconocieron que el Área de la Bahía es más grande que la suma de sus partes. Este pensamiento de perspectiva amplia ha resultado en un legado de logros que han contribuido con nuestra prosperidad y calidad de vida. Considere nuestro vasto sistema de parques interconectados y espacio abierto. El Distrito Regional de Parques de East Bay y el Área

Nacional de Recreo de Golden Gate protegen miles de acres en toda la región. Nuestra red de transporte, incluyendo el transporte público como BART y Caltrain, también cruza límites de condados. Nuestro espíritu empresarial y nuestra cultura de expresarnos nos han puesto a la vanguardia en todos los sentidos, desde los microchips hasta movimientos sociales. En las siguientes páginas resaltamos los puntos clave más importantes que han dado forma a nuestra identidad colectiva y han colocado el Área de la Bahía como una región en el mapa.

1934

2010 ▶



## Un legado de liderazgo

**El Área de la Bahía ha hecho de las planificaciones regionales a largo plazo una prioridad desde hace décadas.**

De hecho, una de las principales razones por las que nuestra región es un buen lugar para vivir hoy en día, se debe a las acciones que los líderes emprendieron en el pasado. Las generaciones anteriores reconocieron la necesidad de un sistema de transporte colectivo, incluyendo sistemas regionales como BART y Caltrain que han ayudado a hacer del Área de la Bahía una envidia para otras regiones metropolitanas. Nuestros puentes de transbahía también agregan cohesión a nuestro sistema regional de transporte al conectar comunidades por encima de la bahía. De la misma forma, le debemos nuestro sistema de parques y espacios abiertos a las generaciones pasadas de líderes, quienes se dieron cuenta de que para tener un ambiente

saludable y comunidades en las que se puede vivir es esencial un equilibrio entre áreas urbanizadas y espacios abiertos. Por ejemplo, los pioneros esfuerzos en las décadas de 1960 y 1970 llevaron a los primeros planes de administración ambiental, protección costera y espacios abiertos en el Área de la Bahía.

El Plan Área de la Bahía trata sobre construir con base en nuestro legado de liderazgo. Esto significa hacer más de lo que ya hemos hecho bien y descubrir cómo hacerlo mejor ante nuevos desafíos. Y aún más importante, trata sobre asociarnos con los funcionarios electos, planificadores, organizaciones comunitarias que representan equitativamente al ambiente, la economía y la sociedad, y el público en cada jurisdicción para garantizar que hagamos un plan apropiado tanto para nuestra región como para las comunidades en las que vivimos y trabajamos.

**“ En el nivel más simple, sostenibilidad significa cumplir con las necesidades de las actuales generaciones sin dañar la capacidad de las futuras generaciones para también cumplir con sus necesidades. ”**

### Vista rápida de la sostenibilidad | North Bay



En el Condado de Sonoma, la ciudad de Santa Rosa ha desarrollado una visión comunitaria para el área del centro. El plan ayudará a hacer de Santa Rosa una comunidad sostenible, creando un ambiente que apoye el transporte público dentro y en los alrededores de una estación de tranvía para pasajeros habituales en el centro de la ciudad. El plan promueve la mezcla de espacios residenciales, comerciales, de oficinas y abiertos en un ambiente urbano diseñado para el peatón, que incluya 3,250 nuevas unidades de vivienda, 296,000 pies cuadrados de espacio nuevo para comercios/tiendas, y 197,000 pies cuadrados de nuevo espacio para uso cívico/de oficinas.

# ¿Qué es diferente?

## El Plan Área de la Bahía es diferente ya que se enfoca en comunidades sostenibles.

El proyecto de ley 375 (Steinberg, 2008) del Senado requiere que las 18 regiones metropolitanas de California incorporen una Estrategia de comunidades sostenibles en sus planes regionales de transporte federalmente ordenados. La ley también requiere que la planificación de viviendas en el futuro sea consistente con la Estrategia de

comunidades sostenibles. En otras palabras, la sostenibilidad ahora es parte de la planificación de transporte y uso de suelo. En el nivel más simple, sostenibilidad significa cumplir con las necesidades de las actuales generaciones sin dañar la capacidad de las futuras generaciones para también cumplir con sus necesidades.

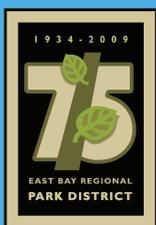
Mientras trabajamos para implementar el proyecto de ley 375 del Senado, el Área de la Bahía ofrece una oportunidad para abordar otras

metas. El proyecto de ley 375 del Senado pretende reducir las emisiones de gases del efecto invernadero por parte de autos y camionetas, lo cual es importantísimo en la lucha contra el cambio climático, pero los beneficios de las comunidades sostenibles se extienden más allá de estabilizar nuestro clima. La sostenibilidad está conectada de forma inextricable con una economía fuerte y próspera, con comunidades en las que se puede vivir y con una calidad de vida.



## Un legado de logros en el Área de la Bahía | 1934–1955

Formación del Distrito Regional de Parques de East Bay, el distrito regional de parques urbano más grande del país.



1934



Los compañeros de clase en Stanford, Bill Hewlett y Dave Packard lanzan Hewlett-Packard, preparando los cimientos para Silicon Valley y la revolución tecnológica.

1939

Creación del Consejo del Área de la Bahía, la organización patrocinada por negocios de la región para la defensa de políticas públicas.



1945



Se crea el Distrito de Administración de la Calidad del Aire en el Área de la Bahía (BAAQMD) para regular la contaminación en el aire.

1955

Los votantes del Área de la Bahía crean el primer distrito especial de transporte de California, el Distrito de Transporte de Alameda-Contra Costa (AC Transit), el cual proporciona servicios regionales de autobús.



1955

# ¿Qué son las Comunidades Sostenibles?



**Las comunidades sostenibles son lugares en los que las personas desean trabajar y vivir, ahora y en el futuro.**

Éstas cumplen con diversas necesidades para los residentes actuales y futuros, incluyendo vivienda y transporte, son sensibles con su ambiente natural, y contribuyen a una mejor calidad de vida. También son seguras e inclusivas, bien planificadas y construidas, operadas de forma eficiente, y ofrecen oportunidades equitativas y acceso a servicios para todos. La sostenibilidad se trata de crear comunidades vibrantes y completas que ayuden a nuestros

residentes a vivir en vecindarios más compactos y a pasar menos tiempo conduciendo, al promover el desarrollo de empleos, viviendas y servicios cerca del transporte público.

Aquí, en el Área de la Bahía, las generaciones que estuvieron antes que nosotros nos dieron un gran punto de partida para la creación de comunidades sostenibles. Con base en ese legado, existen nuevos esfuerzos como la iniciativa FOCUS de las agencias regionales. Esta estrategia regional de desarrollo y conservación promueve un patrón compacto de uso de suelo mediante la designación de Áreas Prioritarias

de Desarrollo (PDAs) en áreas urbanas existentes que tienen servicio de transporte público. También se identifican las Áreas Prioritarias de Conservación (PCAs), espacios abiertos importantes para la región sobre los cuales hay un consenso generalizado para su protección a largo plazo. El apoyo a FOCUS es el Programa de Transporte para Comunidades Habitables (TLC) de MTC, el cual proporciona fondos para proyectos que se desarrollan mediante un esfuerzo comunitario inclusivo de planificación, proporcionan un rango para opciones de transporte, y apoyan la conectividad entre las inversiones en transporte y usos de suelo.

## Vista rápida de la sostenibilidad | East Bay



La primera fase de Fruitvale Transit Village, en los alrededores de la Estación BART de Fruitvale en Oakland, fue terminada en 2004. Esta incluye 47 apartamentos, más de 30,000 pies cuadrados de espacio comercial, 60,000 pies cuadrados de espacio abierto, una clínica de salud, un centro de recursos comunitarios y una biblioteca. La Fase II incluirá hasta 450 unidades residenciales para distintos niveles de ingresos que reemplazarán una superficie de estacionamiento de BART de 3.5 acres. Las nuevas unidades tendrán edificios ecológicos de vanguardia y sistemas de ahorro de energía.

# Para beneficiar a las comunidades

Los tres principios en los que se basa la sostenibilidad son economía, ambiente y equidad.

Necesitamos los tres, y no son mutuamente excluyentes entre sí. Una economía fuerte beneficia a un ambiente saludable y viceversa. De la misma forma, una economía fuerte ayuda a garantizar oportunidades equitativas para todos. Las personas necesitan empleos para poder pagar sus viviendas, y la región necesita una economía diversificada para dar cabida a distintos niveles de habilidades y educación.

Por ejemplo, una comunidad no es sostenible si las personas que proporcionan servicios esenciales, como la policía y los bomberos, no pueden pagar por vivir ahí y tienen que viajar habitualmente en auto desde muy lejos, elevando los costos de transporte, congestionando nuestros caminos, contaminando el aire y desperdiciando tiempo que pudieran pasar con sus familias.

El hacer de las comunidades sostenibles una parte integral del Plan Área de la Bahía ofrece la oportunidad de promover un rango de factores para vivir bien:

## Calidad de vida

El planificar comunidades sostenibles se convertirá en el trabajo base para crear mejores lugares para vivir y trabajar, ahora y en las futuras generaciones.

## Acceso y movilidad

Las personas tendrán más opciones de transporte, facilitando su llegada a otros lugares, ya sea para ir al trabajo, a la escuela, de compras, de paseo o para visitar a familiares y amigos.

## Salud pública

Con el desarrollo compacto, las personas no tienen que viajar tan lejos, reduciendo así la necesidad de conducir. Esto significa menos contaminación, aire más limpio, y una población físicamente con mejor condición, ya que las personas de todas las edades y capacidades físicas eligen caminar o andar en bicicleta para ir a sus destinos.

## Comunidades vibrantes

Las comunidades compactas en las que el transporte público, los empleos, los servicios y los centros de recreación están ubicados convenientemente cerca de los hogares de las personas, no sólo son mejores para vivir; también son más seguras y generan un sentido más fuerte de comunidad.



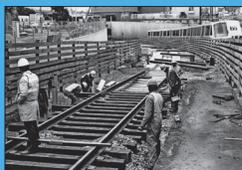
## Un legado de logros en el Área de la Bahía | 1961–1970



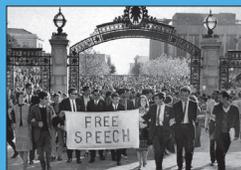
Se forma la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía para juntar los esfuerzos colaborativos de los condados, pueblos y ciudades del Área de la Bahía.

1961

Los votantes del Área de la Bahía aprueban el financiamiento para comenzar con la construcción del sistema de Transporte Rápido del Área de la Bahía.



1962



Algunos estudiantes lanzan el Movimiento de Libertad de Expresión en la Universidad de California, Berkeley.

1964

La Legislación de California crea la Comisión de Conservación y Desarrollo de la Bahía de San Francisco (BCDC).



1965



La Legislatura Estatal aprueba la ley 363, del congresista John Foran, la cual crea la Comisión Metropolitana del Transporte (MTC).

1970

# Una visión para llegar de aquí a ahí

## La planificación para el futuro del Área de la Bahía necesita de cooperación y de una visión compartida.

No decimos que tenemos todas las respuestas, y no hay una garantía de éxito. La participación y opiniones del público serán cruciales para crear una visión compartida para nuestra región.

Uno de los primeros pasos es crear un "Escenario inicial de la visión". Este escenario tiene la finalidad de iniciar discusiones públicas sobre cómo y dónde colocar futuros empleos y

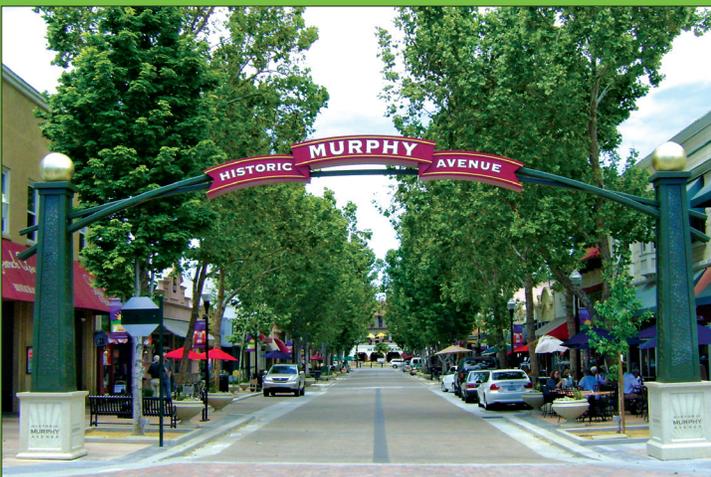
viviendas, y cómo garantizar que el desarrollo futuro sea apoyado por nuestra red regional de carreteras, transporte público y centros para bicicletas y peatones. Éste comenzará a articular la visión del Área de la Bahía sobre futuros usos de suelo y demostrará cómo los cambios en el uso de suelo, cuando se integren con las mejoras en el transporte, se desempeñarán en cuanto a los objetivos por estatutos en gases de efecto invernadero y vivienda, así como en otros objetivos voluntarios de desempeño. Servirá como un

punto de partida para el desarrollo, análisis y discusión de un rango de alternativas detalladas de planificación.

Las jurisdicciones locales y los ciudadanos son alentados energicamente para que participen en talleres públicos de toda la región en el verano de 2011. Las opiniones y los datos recolectados en estos talleres proporcionarán la base para desarrollar alternativas detalladas para la estrategia de comunidades sostenibles.



## Vista rápida de la sostenibilidad | South Bay



En el condado de Santa Clara, la ciudad de Sunnyvale redesarrolla su centro para hacer la comunidad más habitable, compacta y sostenible. Además de mejorar la mezcla de espacio comercial y residencial de la ciudad, el plan hace un llamado para crear conexiones para peatones que vinculen el área en un centro unificado. Las opciones de transporte público incluyen una estación de Caltrain y una variedad de rutas de autobús.

# Para fortalecer la conexión entre vivienda y transporte

**Cuando se trata de crear comunidades sostenibles, la vivienda y el transporte van de la mano.**

Aún así, nuestros planes para largo plazo no siempre han hecho este vínculo lo suficientemente fuerte. El Plan Área de la Bahía juntará estos elementos para cumplir con las necesidades de nuestra población en aumento.

## Vivienda

La vivienda es una parte integral del Plan Área de la Bahía. ABAG debe identificar áreas dentro de la región suficientes para albergar la proyección a ocho años de la necesidad regional de viviendas. Este requisito legal es conocido como la Asignación regional ante la necesidad de vivienda (RHNA). Las áreas identificadas deben ser consistentes con el patrón de desarrollo en la Estrategia de comunidades sostenibles, la cual especificará áreas suficientes para dar vivienda a todos los sectores económicos de la población en un plazo de 25 años.



Conforme al llamado por comunidades sostenibles, los nuevos planes para vivienda probablemente enfatizarán en vecindarios compactos para todos los grupos de ingresos y que estén cercanos al transporte colectivo. Proporcionar a los residentes más opciones de transporte y un fácil acceso a servicios públicos, creará una mayor cohesión comunitaria. Y dado que las personas no tendrán que conducir mucho, ellos ahorrarán dinero en la gasolina y ayudarán a reducir la contaminación del tubo de escape.

## Transporte

El MTC adoptó su último plan regional de transporte, llamado Plan de Transporte 2035: Cambio en Movimiento, en abril de 2009. El nombre del plan, Cambio en Movimiento, anticipó e incluyó muchos elementos del enfoque creciente que tiene el Plan Área de la Bahía en vivienda y comunidades sostenibles.

Un enfoque basado en el desempeño nos ayudará a enfocarnos en resultados mensurables. El Plan Área de la Bahía aplicará cuatro importantes lecciones del proceso de Transporte 2035: 1) las nuevas inversiones en infraestructura que podemos pagar producen sólo beneficios modestos a nivel regional; 2) las estrategias de precios de las carreteras y de uso de suelo son más eficaces que las inversiones aisladas en infraestructura; 3) la tecnología es clave para aumentar la eficacia y reducir el congestionamiento; y 4) las personas deben cambiar sus conductas personales para ayudar a lograr las metas de sostenibilidad.

## Un legado de logros en el Área de la Bahía | 1972–1998

El Congreso crea el Área Nacional de Recreo de Golden Gate, en los condados de Marin, San Francisco y San Mateo.



1972



Algunos activistas, liderados por Ed Roberts, fundan el Centro para Vida Independiente en Berkeley, el primer centro de su naturaleza atendido por y dirigido para personas con discapacidades.

1972

Steve Jobs y Steve Wozniak fundan Apple Computer en Cupertino, California.



1976



Los votantes del Área de la Bahía aprueban la Medida Regional 1, elevando la cuota del peaje a \$1 para hacer mejoras en puentes y transporte público.

1988

MTC lanza Transporte para Comunidades Habitables, con el fin de financiar pequeñas mejoras con un gran impacto, como mejorías en los paisajes de las calles, iluminación y caminos para bicicletas.



1998

# Desafíos de la planificación

## Ni siquiera los mejores planificadores cuentan con bolas de cristal.

Así que a pesar de saber que el Área de la Bahía se verá muy diferente a mediados del siglo XXI, aún hay desafíos e incertidumbres.

### Crecimiento

Aunque la tasa de crecimiento del Área de la Bahía se encuentra entre las menores de California, un aumento proyectado de 7 a 9 millones de personas significa dar albergue a un aumento de cerca del 30 por ciento de la población para 2040.

### Objetivos para gases de efecto invernadero

El Consejo de Recursos Aéreos de California establece objetivos ambiciosos para la reducción de emisiones en el Área de la Bahía. En relación al año de referencia de 2005, los objetivos representan una reducción del 10 por ciento per cápita para 2020 y una reducción del 15 por ciento per cápita para 2035.

### Desarrollo de áreas internas

Las mejores oportunidades para desarrollo compacto están en las áreas urbanizadas, pero muchos de esos



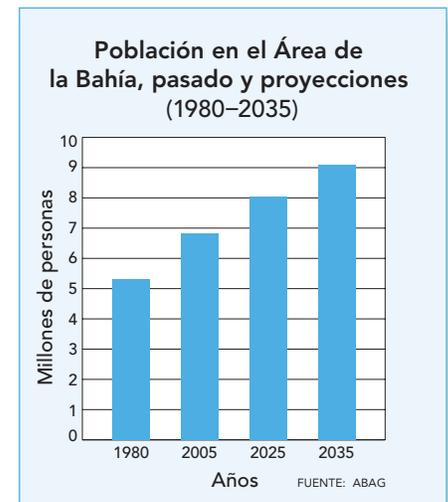
lugares carecen de financiamiento de infraestructura para nuevos servicios. De la misma forma, debido a que el desarrollo de áreas internas conlleva un aumento en la densidad de la población, las nuevas comunidades deben estar diseñadas para proteger la calidad de vida de los residentes actuales y futuros.

### Imperativos de salud y seguridad

Muchas áreas internas potenciales para desarrollo se ubican cerca de carreteras en las que hay más contaminación por tubos de escape. Los riesgos de respirar gases tóxicos y partículas de hollín deben ser mitigados.

## Autoridad de uso de suelo

Los gobiernos locales tienen la autoridad única para crear e implementar planes de uso de suelo. Cada uno de los nueve condados y 101 ciudades en la región deben decidir por sí mismos sobre qué es lo mejor para sus ciudadanos. Se necesita de una cultura de cooperación para garantizar que todos hagamos nuestra parte mientras hacemos que nuestras comunidades individuales y nuestra región sean más sostenibles para la generación actual y las futuras.



## Vista rápida de la sostenibilidad | Península

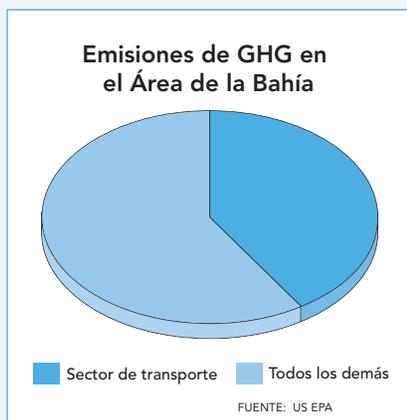


Lo que antes fue el hipódromo Bay Meadows de 83 acres ahora es desarrollado como parte del área de Desarrollo Orientado al Transporte (TOD) en el Rail Corridor de la ciudad de San Mateo. La ciudad ha aprobado los planes para el sitio y arquitectura del desarrollo de 1,066 unidades de vivienda, 747,000 pies cuadrados de espacios para oficinas, 93,000 pies cuadrados de espacio para comercios, y 18 acres de nuevas tierras para espacio abierto y parques. Este proyecto está ubicado directamente al lado de la estación Hillsdale de Caltrain.

## Cambio climático

El cambio climático se refiere a cambios en los patrones climatológicos de la Tierra, incluyendo el aumento en la temperatura promedio de la Tierra, provocado por un aumento en el dióxido de carbono y otros "gases del efecto invernadero" (GHGs) que atrapan calor en la atmósfera. Los científicos especializados en el clima están de acuerdo en que el calentamiento global es un problema provocado por el hombre gracias a la excesiva quema de combustibles fósiles como el petróleo y el carbón. El transporte contribuye con cerca del 40 por ciento de las emisiones de GHG en el Área de la Bahía.

Se espera que el cambio climático afecte de forma importante la infraestructura de transporte, calidad de aire y salud pública del Área de la Bahía mediante un aumento en el nivel del mar y un clima extremoso. El aumento en temperaturas relacionado con el cambio climático resultará en días



con más smog y enfermedades respiratorias y cardíacas asociadas. Se predice que el derretimiento de los glaciares provoque un aumento en el nivel del mar, lo cual pudiera inundar una gran parte de la infraestructura de transporte en las áreas bajas de la región, incluyendo los aeropuertos internacionales de San Francisco y Oakland. El cambio climático también afecta nuestro suministro de agua potable y se espera un aumento en la frecuencia y gravedad de incendios forestales como la tormenta de fuego de Oakland-Berkeley en 1991.

## Nuestro futuro compartido

El Plan Área de la Bahía por sí mismo no reducirá las emisiones de gases del efecto invernadero a escala mundial. Pero si es innovador y atractivo, podemos dirigir poniendo el ejemplo. Al igual que la cultura de innovación del Área de la Bahía creó las revoluciones tecnológica y biotecnológica, diseminando las computadoras y las curas por todo el mundo, podemos hacer lo mismo en el floreciente sector de tecnología limpia.

No cometer errores: Podemos hacer del mundo un mejor lugar para vivir, pero los beneficios comienzan en casa. Considere las innovaciones de energía limpia, como los vehículos eléctricos que se fabrican en la que fue la planta NUMMI en Fremont, y los paneles fotovoltaicos que se fabrican por distintas compañías del Área de la Bahía. Estas tecnologías no sólo ayudarán a combatir el cambio climático; también pueden atraer inversiones, nuevas compañías y empleos para garantizar la prosperidad continuada del Área de la Bahía, y promover comunidades sostenibles y una alta calidad de vida.

## Un legado de logros en el Área de la Bahía | 2002–2010

ABAG y las agencias hermanas regionales dan por iniciada su Estrategia de Crecimiento Inteligente como parte del Proyecto Regional de Huella para Habitabilidad.



Los votantes del Área de la Bahía aprueban la Medida Regional 2, elevando la cuota del peaje en \$1 para hacer mejoras en transporte colectivo y autopistas.

MTC adopta su política de Desarrollo Orientado para el Transporte Público, el cual promueve la construcción de nuevas unidades a lo largo de los nuevos proyectos más importantes de extensión de transporte público de la región.



### FOCUS

FOCUSING OUR VISION

ABAG y MTC lanzan el programa FOCUS para enfocar el crecimiento en las Áreas Prioritarias de Desarrollo cercanas al transporte público con el fin de proteger los espacios abiertos regionalmente importantes en las Áreas Prioritarias de Conservación.

Las agencias regionales del Área de la Bahía fundan OneBayArea en una cumbre regional sobre el Día de la Tierra para coordinar iniciativas regionales sobre el ambiente.

**OneBayArea**

2002

2004

2005

2006

2010

# Cómo participar

**En 2010, las agencias regionales adoptaron un extensivo Plan de Participación del Público.**

El documento delinea los pasos que las agencias emprenderán para involucrar a los residentes en las decisiones que afectan el transporte en el Área de la Bahía y las políticas de uso de suelo.

Los talleres del Plan Área de la Bahía están programados en los nueve condados para verano de 2011, y habrá oportunidades adicionales para la participación pública durante el otoño y durante la adopción del Plan Área de la Bahía en 2013. El sitio de OneBayArea es actualizado regularmente con avisos y agendas de reuniones próximas, audiencias y talleres, así como de otros contenidos.



Para obtener mayor información, comuníquese con nosotros:  
[www.OneBayArea.org](http://www.OneBayArea.org)  
[info@OneBayArea.org](mailto:info@OneBayArea.org)  
510.817.5757

**Síguenos:**  
[facebook.com/OneBayArea](https://facebook.com/OneBayArea)  
[twitter.com/OneBayArea](https://twitter.com/OneBayArea)



## OneBayArea

Lanzado por cuatro agencias regionales — ABAG, MTC, BAAQMD y BCDC — en 2010, OneBayArea es un reconocimiento de que somos más fuertes cuando nos juntamos ¡Las 101 ciudades, nueve condados y 7 millones

de personas que somos! Mediante esta campaña esperamos abordar los desafíos ambientales y económicos al juntar nuestra creatividad, recursos y fuerza de voluntad.

Como primera colaboración bajo la estela de OneBayArea, el Plan Área de la Bahía comienza la conversación sobre cómo integrar el uso de suelo y el transporte.



Association  
of Bay Area  
Governments



METROPOLITAN  
TRANSPORTATION  
COMMISSION



BAY AREA  
AIR QUALITY  
MANAGEMENT  
DISTRICT



Bay Conservation  
and Development  
Commission



## 規劃灣區虛擬講習會 完整社區的品質調查

[結束此調查問卷](#)

**1. 新的開發案（住房）和交通投資需要審慎規劃，以便為居民謀求最大的福祉。對於以下福利，請選擇您的兩大優先考慮。**

- A. 透過照明、基礎設施修繕和在街上安排更多巡防，使鄰里更安全。
- B. 透過更好的步行和腳踏車基礎設施，改善民眾健康。
- C. 由於人口增多以及行人對零售店的支持，增設更多零售店，使民眾更容易獲取食物。
- D. 透過規劃和開發影響費，增加開放空間和公園。
- E. 由於社區吸引各種收入的居民，而使學校品質提升；學校影響費，以及共用城市／學校設施。
- F. 如果您不同意或是有其他建議請，在此註明，並鍵入您的意見或建議。

[完成](#)

[SurveyMonkey 提供技術支援](#)  
[即刻建立屬於您自己的免費線上調查問卷！](#)

## Taller Virtual del Plan Área de la Bahía

### Encuesta de Calidad de las Comunidades Completas

Salir de esta encuesta

**1. Es necesario diseñar cuidadosamente las nuevas inversiones en transporte y desarrollo (vivienda) para maximizar los beneficios para los residentes. De los siguientes beneficios, seleccione sus dos mayores prioridades.**

A. Vecindarios más seguros debido a mejoras en la infraestructura e iluminación, y una mayor vigilancia en las calles.

B. Una mejor salud mediante una mejor infraestructura para caminar y andar en bicicleta.

C. Más tiendas de menudeo y acceso a alimentos debido a la mayor población, así como apoyo a los peatones para comprar al menudeo.

D. Más parques y un mayor espacio abierto mediante la planificación y cuotas de impacto de desarrollo.

E. Mejores escuelas dentro de las comunidades para que atraigan a residentes con distintos ingresos; cuotas de impacto escolar; y uso compartido de las instalaciones de la ciudad/escuela.

F. Indique aquí si usted está en desacuerdo o tiene otras sugerencias, y por favor escriba sus comentarios o sugerencias.

Listo

Desarrollado por SurveyMonkey  
[¡Cree su propia encuesta gratuita en línea ahora!](#)

## 規劃灣區虛擬講習會 舊金山灣區 – 2040年調查

[結束此調查問卷](#)

1. 灣區應該如何因應預計的人口成長？採用1到5的量表，1代表「強烈支持」，5代表「強烈反對」，請註明您對每個潛在選項的支持程度。您也可以選擇「無意見」。

1 – 強烈支持      2      3      4      5 - 強烈反對      無意見

A. 允許在市鎮中心以及大眾捷運附近興建新的住房、辦公室和商店。

B. 在大眾捷運附近為沒有車而依靠大眾捷運的居民興建更多平價住房，同時保留單一家庭住宅區的特色。

C. 在已經有穩健工作族的社區興建更多平價住房。

D. 如果您反對以上三種成長模式，請提供您對於區域如何因應預計成長的建議。

完成

SurveyMonkey 提供技術支援  
[即刻建立屬於您自己的免費線上調查問卷！](#)



## Taller virtual sobre el Plan Bay Area

### Área de la Bahía de SF – Encuesta 2040

[Salir de esta encuesta](#)

**1. ¿Cómo debe distribuir el Área de la Bahía el crecimiento proyectado de la población? En una escala del 1 al 5, donde 1 es “Estoy totalmente a favor”, y 5 es “Estoy totalmente en contra”, indique su nivel de apoyo para cada opción potencial. También puede votar por “Sin opinión.”**

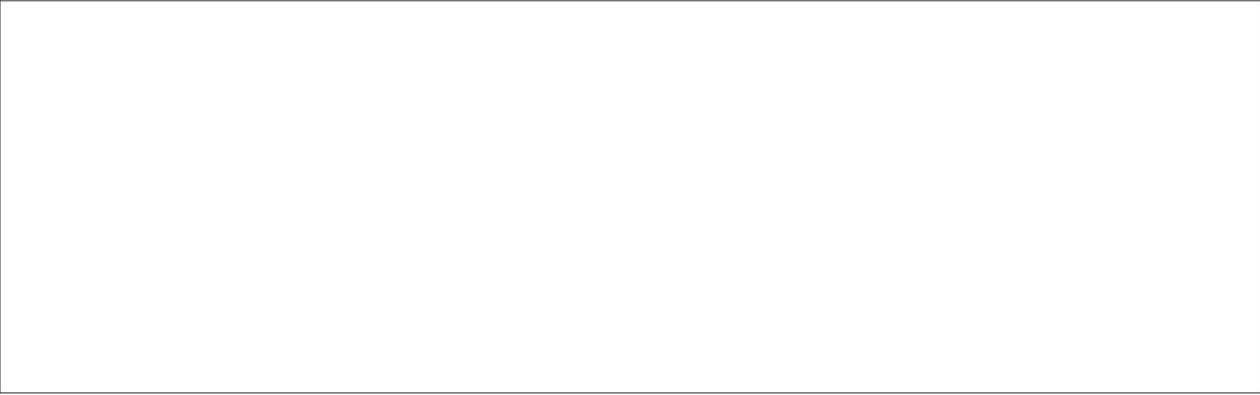
|                                    |   |   |   |                                      |             |
|------------------------------------|---|---|---|--------------------------------------|-------------|
| 1 - Estoy<br>totalmente a<br>favor | 2 | 3 | 4 | 5 - Estoy<br>totalmente en<br>contra | Sin opinión |
|------------------------------------|---|---|---|--------------------------------------|-------------|

A. Permitir la construcción de nuevas viviendas, oficinas y tiendas en los centros de las ciudades y pueblos cerca del transporte público.

B. Construir más viviendas económicas cerca del transporte público para residentes sin autos que dependen del transporte público, al mismo tiempo que se conserva el carácter de los vecindarios de residencias unifamiliares.

C. Construir más viviendas económicas en las comunidades existentes que ya tienen una sólida base de empleos.

D. Si usted se opuso a los tres patrones de crecimiento mencionados, por favor ofrezca sus sugerencias sobre cómo la región puede acomodar el crecimiento proyectado.



Listo

Desarrollado por SurveyMonkey  
[¡Cree su propia encuesta gratuita en línea ahora!](#)

規劃灣區虛擬講習會  
區域規劃調查

結束此調查問卷

**1. 「規劃灣區」是一個正在為舊金山灣區九個縣擬定的長期策略，目的是因應該區域未來30年的住房和交通需求，並減少該區域對汽車的依賴。「規劃灣區」的重點在於：改善當地經濟、減少開車和溫室氣體，並且為有需要的每個人提供住房和交通運輸。**

採用**1到5**的量表，**1**代表「強烈支持」，**5**代表「強烈反對」，請註明您對制定這一類區域計劃的支持程度。您也可以選擇「無意見」。

1 – 強烈支持      2      3      4      5 - 強烈反對      無意見

1. 一般說來，您支持制定這一類的區域計劃嗎？

**2. 為什麼您支持或不支持這一類的區域計劃？（請在方格內註明您的意見。）**

**3. 採用1到5的量表，1代表「強烈支持」，5代表「強烈反對」，請註明您對以下陳述的支持程度。您也可以選擇「無意見」。**

1 – 強烈支持      2      3      4      5 - 強烈反對      無意見

我的社區和我的生活方式必須做出改變，才能改善灣區未來的生活品質。

完成

SurveyMonkey 提供技術支援  
即刻建立屬於您自己的免費線上調查問卷！



Taller virtual de Plan Bay Area  
Encuesta de planificación regional

Salir de esta encuesta

**1. Plan Bay Area es una estrategia a largo plazo para los nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco que actualmente se encuentra en desarrollo. La idea es dar lugar a las necesidades de transporte y vivienda de la región para los próximos 30 años, y reducir la dependencia de la región con respecto a los automóviles. El Plan Bay Area se enfoca en: mejorar la economía local, reducir los gases de efecto invernadero emitidos por los automoviles, y proporcionar acceso a vivienda y transporte para todas las personas que lo necesiten.**

**En una escala del 1 al 5, donde 1 es "Estoy totalmente a favor" y 5 es "Estoy totalmente en contra", por favor indique su nivel de apoyo para el establecimiento de este tipo de plan regional. También puede votar "Sin opinión."**

|   | 1 - Estoy<br>totalmente a<br>favor | 2                     | 3                     | 4                     | 5 - Estoy<br>totalmente en<br>contra | Sin opinión           |
|---|------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------------------|-----------------------|
| 1. En general,<br>¿apoya la creacion<br>de este tipo de plan<br>regional? | <input type="radio"/>              | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>                | <input type="radio"/> |

**2. ¿Por qué apoya o no apoya este tipo de plan regional? (Ingrese sus comentarios en el cuadro.)**

**3. Indique su nivel de acuerdo o desacuerdo con la siguiente declaración en una escala de 1 a 5, donde 1 es "Estoy totalmente de acuerdo" y 5 es "Estoy totalmente en desacuerdo." También puede votar por "Sin opinión."**

|   | 1 - Estoy<br>totalmente de<br>acuerdo | 2                     | 3                     | 4                     | 5 - Estoy<br>totalmente en<br>desacuerdo | Sin opinión           |
|---|---------------------------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|--|-----------------------|
| Se necesitarán<br>cambios en mi<br>comunidad y en mi<br>estilo de vida para<br>mejorar la calidad | <input type="radio"/>                 | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/> | <input type="radio"/>                    | <input type="radio"/> |

de vida en el Área  
de la Bahía en el  
futuro.

Listo

Desarrollado por SurveyMonkey  
[¡Cree su propia encuesta gratuita en línea ahora!](#)

## 規劃灣區虛擬講習會 交通運輸的權衡調查

[結束此調查問卷](#)

1. 哪些交通投資對您最重要？以下是您可以考慮的十項潛在投資。您可以選出五種優先事項，包括「其他」。如果您的選擇包括「其他」，請在意見欄鍵入您自己的優先事項和建議。

- A. 為共乘車者和公車乘客增加更多高速公路車道
- B. 擴充腳踏車道和人行道
- C. 延長通勤鐵路線，例如BART或Caltrain
- D. 維修高速公路和本地道路，包括修補坑洞
- E. 提供更頻繁的公車服務
- F. 向城市提供財務激勵，在大眾捷運附近興建更多多住戶住房
- G. 資助紓解交通擁擠專案，例如在道路增加轉向道或是重新設定高速公路上的交流道和駛進匝道
- H. 為無法用車的低收入居民增加大眾捷運服務
- I. 投資改善主要公車或輕軌通道的速度和可靠性
- J. 其他（請鍵入您的建議）

2. 目前正在考慮各種策略來鼓勵減少駕駛和相關的車輛排放。選擇五種您認為減少車輛排放的最適當政策。跟前面一樣，如果您選擇「其他」，請在意見欄鍵入您自己的建議。

- A. 鼓勵「聰明」駕駛
- B. 完成區域腳踏車網
- C. 擴充安全上下學道路/行人網
- D. 增加廂型車共乘的獎勵
- E. 擴大電動車輛策略
- F. 擬定通勤者福利法令
- G. 增加電子通勤
- H. 設定停車附加費
- I. 將高速公路速限設定為時速55英里
- J. 其他（請鍵入您的建議）

**3. 目前正在考慮一些政策來改善顧客搭乘大眾捷運的體驗，並使現有的大眾捷運系統運作更順暢。這一次請選出您認為改善大眾捷運最重要的四種政策。再一次，選擇「其他」可讓您輸入自己的意見。**

- A. 時機更恰當的轉乘
- B. 更多即時資訊
- C. 更清潔／新的車輛和更乾淨的車站
- D. 全區採行標準車資政策
- E. 固定價格的每月通行證可在所有火車、公車和渡輪使用
- F. 更頻繁更快的捷運服務
- G. 更準時
- H. 增加顧客設施，例如公車和火車上的WiFi
- I. 其他（請輸入您的建議）

完成

SurveyMonkey 提供技術支援  
[即刻建立屬於您自己的免費線上調查問卷！](#)



## Taller Virtual del Plan Bay Area

### Encuesta de las alternativas del transporte

[Salir de esta encuesta](#)

**1. ¿Cuáles inversiones de transporte son las más importantes para usted? A continuación una lista de 10 inversiones potenciales para su consideración. Usted puede votar por sus cinco mayores prioridades, incluyendo “Otra.” Si “Otra” es una de sus elecciones, entonces por favor escriba sus propias prioridades y sugerencias en el cuadro de comentarios.**

A. Aumentar el número de carriles de autopista para autos compartidos y autobuses

B. Expandir las rutas para bicicletas y peatones

C. Extender las líneas de tren para ir hacia y desde el trabajo, como BART o Caltrain

D. Mantener las autopistas y los caminos locales, incluyendo la reparación de baches

E. Proporcionar un servicio de autobús más frecuente

F. Proporcionar incentivos financieros para que las ciudades construyan más viviendas multifamiliares cerca del transporte público

G. Financiar proyectos para disminuir el tráfico, como agregar nuevos carriles a los caminos para dar vuelta o reconfigurar los intercambios viales y las rampas de entrada a las autopistas

H. Aumentar el servicio del transporte público para los residentes de bajos ingresos que no tienen acceso a un auto

I. Invertir en mejorar la velocidad y confiabilidad en los mayores corredores de tranvía o autobús

J. Otra (por favor escriba sus sugerencias)

**2. Se están considerando diferentes estrategias para alentar la reducción de vehículos que se conducen y las emisiones asociadas con los mismos. Seleccione las que considere las cinco políticas más adecuadas para reducir las emisiones de automóviles. Nuevamente, si vota por “Otra”, por favor ingrese sus propias sugerencias al cuadro de comentarios.**

A. Alentar la conducción "inteligente"

B. Completar la red regional para bicicletas

C. Expandir las Rutas Seguras a las Escuelas / la red de caminos peatonales

D. Aumentar los incentivos para compartir viajes en camionetas (vans)

E. Expandir las estrategias para vehículos eléctricos

F. Desarrollar ordenanzas de beneficios para quienes viajan hacia y desde el trabajo

- G. Aumentar el uso de telecomunicaciones para trabajar a distancia
- H. Instituir un recargo por estacionamiento
- I. Establecer el límite de velocidad en las autopistas a 55 mph
- J. Otra (por favor escriba sus sugerencias)

**3. Se están considerando diferentes políticas para mejorar la experiencia de los clientes del transporte público y para operar nuestro sistema existente de transporte público de forma más eficiente. Esta vez, seleccione las que usted considere que sean las cuatro más importantes políticas para mejorar el transporte público. De nuevo, la opción de “Otra” le da la oportunidad de ingresar sus propios comentarios.**

- A. Conexiones mejor sincronizadas
- B. Más información en tiempo real
- C. Vehículos más limpios/nuevos y estaciones más limpias
- D. Normas estándares de tarifas en toda la región.
- E. Pase mensual de precio fijo válido para todos los trenes, autobuses y barcos de transbordo.
- F. Servicio de transporte público mas frecuente y más rápido.
- G. Mejor desempeño en cuestión de puntualidad.
- H. Más servicios para los clientes, tales como WiFi en autobuses y trenes.
- I. I. Otra (por favor ingrese sus sugerencias)

Listo

Desarrollado por SurveyMonkey  
¡Cree su propia encuesta gratuita en línea ahora!

# 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.

## BayArea Plan

**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.

*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.*

**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

# 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 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**



Simon Marcus, Corbis Images

## 介紹Plan Bay Area: 可持續發展區域策略

對於大多數生活在九縣舊金山灣的我們來說，習慣稱我們生活在“灣區”。

這一簡單的稱呼包含很高的分量—強調了一個共享的區域特性。對於700萬將九縣舊金山灣區稱為家的居民，我們有著強烈的意願去保護我們區域的特色，使之持續吸引著來自全球的人才和商業機會。

灣區是世界第21大經濟體。舊金山灣和周邊社區的自然風光，我們的地中海氣候，廣泛連接的公園和空地系統，先進的公共交通系統，頂級教育機構，和豐富的文化傳承持續吸引著人們來探索更好的機會。但是我們不能想當然的認為我們有能力為當今和後代人們保護和改善生活質量。

灣區人口預計在2040年達到900萬，Plan Bay Area繪制了一個方案，在容納增長的同時，創建一個創新，繁榮和具有競爭力的經濟體；保護健康和安全的環境，並且允許灣區居民通過高效以及維護良好的交通網絡分享這個生機勃勃並且可持續發展的社區。

## 領導力的傳承

Plan Bay Area是一份全面，具有前瞻性同時又具有革命意義的文件。灣區在過去數十年間將長期區域規劃列為首要目標。前輩們意識到公共交通系統的重要性，包括例如BART和Caltrain這些區域系統，這些是其他大都會地區無法匹及的。我們的跨灣大橋為連接社區的區域交通系統增添了凝聚力。同樣，我們將現有公園和空地系統歸功於我們的前輩領導人們，因為他們意識到城市化區域和空地之間的平衡對於一個健康的環境和有生機的社區是至關重要的。

Plan Bay Area延伸了領導力的傳承，繼續致力於我們已經展開的工作，同時面對新挑戰，發展新策略。在這些新挑戰中，加州標誌性的2008年氣候法案(SB 375, Steinberg)要求：減少由汽車和輕型卡車產生的溫室氣體排放，並且供應九個縣全部住房增長。通過我們的長期交通投資協調未來土地使用，Plan Bay Area迎接挑戰——並且沒有折中當地政府對於土地決策的管控力。在灣區九個縣和101個市中，每一個成員都必須為他們的居民和社區作出最好的決策。

## 建立在當地計劃和策略的基礎上

十年來，當地政府和區域機構已經合力在基礎設施支持的區域內去鼓勵工作增長和房屋建設。2008年，灣區政府協會



San Francisco-Oakland 海灣大橋

Caltrans

(ABAG)和大都會交通運輸委員會(MTC)創建了一個區域倡導，稱為FOCUS，從而來支持當地工作。近年來，這項倡導已經成功的將當地社區發展意願和區域土地使用和交通規劃目標連接起來。當地政府已經確認了首要發展區域(PDAs)和首要保護區域(PCAs)，這些為Plan Bay Area形成了實施框架。

PDAs是那些新開發項目，它們在一個適宜步行並且有公共交通的環境內支持居民和職工們的日常需求。PDAs初始建立時只是在填充地社區強調住房需求，它們如今的範圍已經被拓寬到支持就業增長。當地司法管轄部門已經根據現存條件和未來期望定義了他們的PDAs，作為區域中心，城市中心，郊區中心或公共交

通鎮中心。PCAs是那些具有區域重要意義的空地，對於長期保護和近期發展壓力存在著廣泛共識。PDAs 和PCAs有著互補關係，因為促進PDAs的發展可以減少區域空地和農業用地的發展壓力。

建立在由FOCUS創設的合作基礎上，當地工作驅動了一系列的代替方案，繼續著Plan Bay Area的發展。非盈利和商業社區也在發展規劃中起到重要作用。商業組織強調了可負擔雇員住房的需求，解除了對填充地發展的政策限制，並且強調了在快速發展的就業中心附近的基礎設施需求。環境組織強調了改善公共交通，保護空地，提供充分住房供給從而減少從鄰近縣通勤的人員，並且引導自主決定的交通撥款投入PDA的社區房屋建設。權益機構注重於為區域內所有不同收入水平的居民加強住房和就業，並且制定政策，限制現有居民在PDAs發展和成長過程中遷移。所有不同的聲音加強了

這項計劃。

### 保持當地土地使用的控制力

Plan Bay Area的採納對當地分區，通用規劃或者項目審批不造成變動。該區域的城市，鄉鎮和縣保有採納規劃或否定開發項目的權力。同樣的，Plan Bay Area的預測工作和住房數量不充當該地區發展的直接或間接配額。SB 375要求該類預測，因為預測反映了作為Plan Bay Area基礎的區域和當地合作意願。

這一規劃幫助那些尋求在當地範圍內實施該規劃的管理部門提供了PDA規劃和交通項目的撥款。該規劃也為那些與規劃和SB 375要求相一致的項目提供了提高開發過程效率的方案。



Sergio Ruiz

# 加州375號參議院法案：結合區域規劃與州溫室氣體減排目標

Plan Bay Area是由“2008加州可持續社區和氣候保護法案”(加州375號參議院法案)發展而來的,它要求州內的18個大都會區域—包括灣區—減少由汽車和輕型卡車產生的溫室氣體排放量。由州長Arnold Schwarzenegger簽署,法律要求可持續社區戰略(SCS)促進密集,混合用途的商業和居民區發展。為實現SB 375的目標,Plan Bay Area將更多未來發展導向那些可步行或騎車的區域,鄰近公共交通,工作,學校,購物,公園,休閒場所和其他設施。SB 375關鍵要素包括以下:

- 法律要求灣區和其他加州區域發展可持續社區戰略(SCS)---一個新的區域交通計劃(RTP)要素---努力達到由加州空氣資源委員會為每個區域制定的溫室氣體(GHG)減排目標。灣區的目標是在2020年實現百分之七的人均減排量,在2035年達到百分之十五的人均減排量。Plan Bay Area是區域內第一個SB 375的RTP議題。
- 在灣區,灣區政府協會(ABAG)負責為SCS提供土地使用和住房預測,ABAG為RTP增加了三個新要素: (1) 土地使用要素,指出了區域如何在未來25年內為所有人口提供住房; (2) 關於資源和農場區域的決定; 和 (3) 如何協調發展模式和交通網絡,減少溫室氣體排放的示範。
- 當地政府官員的廣泛宣傳是至關重要

的,政府還需出臺公眾參與計劃,包括每個縣的最少研討會數量,以及在採納最終規劃之前關於SCS草案的三個公眾聽證會。

- 法律同步了區域住房需求分配(RHNA)過程---該過程在1980年採納---連同區域交通規劃過程一並採納。
- 最後,SB 375精簡了加州環境質量法案(CEQA),針對那些符合SCS並且達到特定標準(例如距離公共交通的遠近)的住房和混合用途項目。

Plan Bay Area 是加州在減少溫室氣體排放的眾多努力中的一個組成部分。Plan Bay Area 著重於在區域增長迅速的地區加大交通投資來支持增長,第32號議會法案創建了一套整體框架,通過新型潔淨燃料,更加高效的汽車和卡車,更低的碳建築規範,更潔淨的電力系統以及協調區域規劃來減少溫室氣體排放。此外,加州交通部還會根據參議院法案391 (2009) 在州範圍內減少由交通產生的溫室氣體排放,包括貨運交通。這些策略列於加州空氣資源委員會 (CARB) 的2008年轄區計劃內,表明了沒有唯一治理溫室氣體的方案。為了我們的後代,我們必須共同努力來達到目標。



Noah Berger

## 確立我們的視野

為覆蓋了7000平方英里跨越9個灣區縣的加州第二大都市區域制定一個長期土地使用和交通規劃，不是一個簡單的任務。我們將視野聚焦在這項挑戰上，通過強調一個公開的公眾宣傳過程和根據聯邦及州的要求採納客觀的表現標準從而衡量我們在規劃過程中的進展，我們在此挑戰中確立了我們的視野。

### 拓展

我們向那些最相關的人群進行宣傳——他們是生活在該區域的700萬人。數千人參與了利益相關者會議，公共研討會，電話和網絡調查等。在灣區，公眾宣傳的過程並不容易。關鍵利益相關方還包括區域的101個市和9個縣；我們的夥伴區域機構，灣區保護和發展委員會和灣區空氣質量管理區；以社區為主的機構和權利群體，和36個區域交通夥伴。除此之外，我們還與灣區的原著部落交流，內容請見部落諮詢報告（見“促進Plan Bay Area

交通和住房的堅定對話”，第一章）。

### 建立表現性能指標

在提議一個土地使用分配方式或建議一個交通投資策略之前，規劃者必須具體制定預期目標。對於Plan Bay Area，表現指標是通告和允許一個定量指標討論的最基本方式。在數月的討論和辯論之後，ABAG 和MTC在2011年採納了10個指標，反映了參與此過程中利益相關方的廣泛意見。

其中的兩個指標不但非常具有挑戰性，而且也被加州法律所要求。第一個強制性目標是氣候保護，要求灣區在2040年以前將汽車和輕型卡車人均二氧化碳排放量減少百分之十五。第二個強制性指標是為區域預計增長的所有人口提供住房，按不同收入劃分。Plan Bay Area在實現指標的過程中穩步前進。

## 考慮公平性

大約五分之一的灣區總人口生活在低收入和少數族裔地區。通過努力使這些人更好的獲取住房，工作和交通不僅可以推動Plan Bay Area的強化公平性指標，也可以增加我們達到其他表現指標的幾率。MTC 和 ABAG採納了5個公平性分析措施去評估公平性問題：住房和交通可負擔性，轉移潛能，健康社區，工作機會，和公平的出行。（見第一章，表5：“Plan Bay Area公平性表現措施”）。



Noah Berger

8個自主指標探尋減少空氣污染導致的嬰兒過早死亡，減少由於碰撞引起的傷害和死亡，增加人們步行和騎車時間，並且保護空地和農業用地，通過以上這些來促進健康和安全的社區。其他指標強調了公平性，經濟活躍性和交通系統的效率。Plan Bay Area達到了部分自主指標要求。（見第一章，表四的所有Plan Bay Area表現指標總結）。

### 規劃方案旨在達到表現指標

總而言之，Plan Bay Area的表現指標構建了一個框架，允許我們更好的了解不同的項目和政策會如何影響區域的未來。通過明確的指標，MTC 和 ABAG創建了一些可行方案--土地使用形式和交通投資的結合一來衡量這些從而觀測是否（多少），它們達到了（或未達到）表現指標。一個方案測試的重復過程在2010年開始，創建了針對交通投資和土地使用策略的首選選擇。MTC和ABAG於2012年五月採納，它們形成了Plan Bay Area草案。

### 展望未來

ABAG 和 MTC記錄和預測區域人口和經濟趨勢，從而通知和指導Plan Bay Area的投資和政策決策。預測反映了灣區2040年的面貌，所以今天的決策可能與明日的預期交通和住房需求相一致。這些預測為Plan Bay Area可持續發展社區策略的發展區域土地使用規劃和交通投資策略形成基礎。



Joyce Benna

以下三個主要方面表達了規劃的發展：人口、就業和住房。下面是幾個重點。

- **人口：**到2040年，舊金山灣區人口將增長210萬，由現有區域人口720萬增長到930萬，總體百分之三十的增長或大約每年百分之一的增長。這個增長表示灣區將持續作為加州第二大人口和經濟中心。
- **就業：**在2010年和2040年之間，工作數量預計將增長110萬個，大約為百分之三十三的增長。和之以前的預計相比，這是一個較慢的工作增長率。
- **住房：**在同一個時間段，預計家庭數目將增長百分之27，達到700000個，住房單元將增長百分之24，達到660000個。

這些人口統計背線數字的含義深遠，一些趨勢在Plan Bay Area的發展中特別重要。這些都會在以下提到，並且在第二章詳細說明。

## 老齡化的生育高峰期人群將改變出行和發展模式

美國統計局將生育高峰人群定義為出生在1946至1964年之間的第二次世界大戰後高峰。到2040年，年齡最大的生育高峰人群將達到90多歲，年齡小的70多歲。現今，超過65歲的人群占灣區人口百分之12，但在2040年，老年人將占百分之22。是1比5的比例。這些老年人將會移居到更小的住房，居住在更城市化的環境，從而可以更方便的使用基本服務設施以及灣區方便的公交系統。

行動力對於那些失去駕駛能力的老年人來講是一個很大的挑戰。MTC的生命線交通方案支持那些為區域低收入和殘疾人士增強行動力和使用性的項目。在2006年和2012年之間，政府投資約1.72億元撥款支持220個項目。另一個類似的MTC方案是根據美國殘疾人法案(ADA)，提供撥

到2040年，舊金山灣區  
人口將增加210萬。

款去維持和改善老年人和殘疾人的行動力。這類項目包括出行訓練，改善步行道和巴士車站，支持騎車項目和其他社區倡導。Plan Bay Area通過為生命線方案在28年的規劃時期內增加八億的自主決定撥款，和大約2.4億的老年人和殘疾人項目撥款，重新確認了生命線和老年人殘疾人項目的重要性。

### 種族和民族多樣性將增加

灣區和加州是國家歷史上人口變化最大的前沿區域：拉丁人口的增長。在2013年一月加州金融部門預測的州拉丁裔人口將在2013年年中與白人人口持平。在2014年初，預計加州拉丁裔人口將在州歷史上第一次達到多數。

州預測與Plan Bay Area的2040年灣區人口將極度多樣性的預測相一致，拉丁裔將成為最大的種族群體，由人口比例百分之二十三達到百分之三十五。亞裔數目也將增加，人口比例由百分之二十一達到百分之二十四。

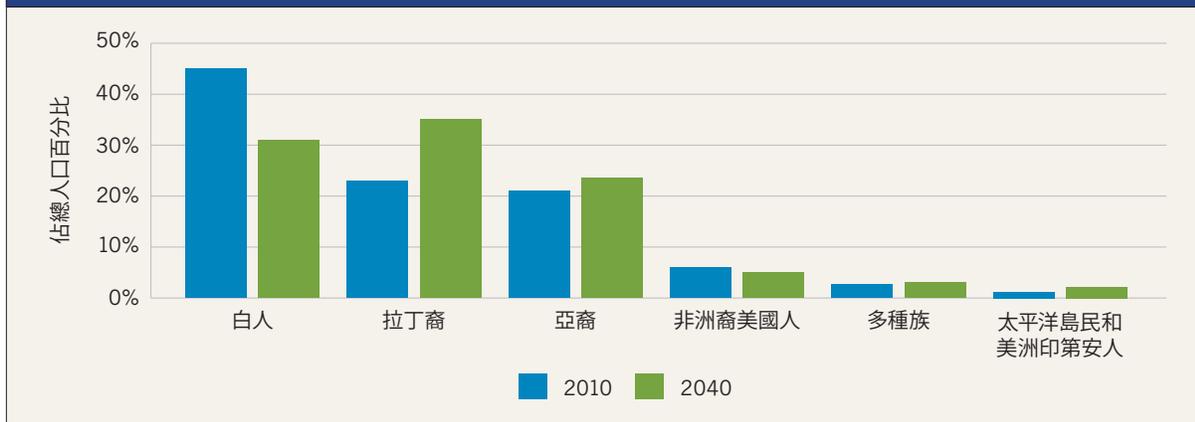


Noah Berger

### 在公共交通附近的城市多單元住房需求將會增加

單一家庭住房代表著數十年來主要住房建造，但近來趨勢表明，城市再一次成為人口增長中心。城市地帶的多家庭住房建造增長由90年代的百分之三十五到

圖 1: 2010 年和 2040年種族民族人口份額



數據來源: 2010 人口普查, 加州金融部, ABAG

## 交通項目的項目水平表現評估

通過發展首選土地使用和交通投資策略，ABAG 和MTC可以回答很多關於灣區未來的整體問題。例如，區域是否應該專注拓展交通系統或維持現有狀態？灣區是否應該為下一代投資公共交通，還是應該專注於高速路項目，從而為通勤司機改善路況？還有我們的交通投資應該如何支持未來就業和住房發展？

Plan Bay Area也是建立在個體交通項目評估承諾的基礎上，確保撥款被最

有效的利用。為了更進一步認清這些主要交通項目，MTC完成了一個項目表現評估，在那些有潛力的交通項目中鑒別那些表現最優的區域項目。大部分項目專注於利用現有資源和改善的使用效率，同時支持未來發展。其中顯著的項目包括BART Metro，它在那些高需求的線路上增加車次，還有舊金山市的堵塞收費倡議。（見第五章一系列表現良好的項目。）



Ron Finger

2000年以來的百分之五十。2010年，它占所有住房建設的百分之六十五。

如上述所討論，隨著老年人增多和尋求更多城市區域的住房，多家庭住房需求預計增長。增長的拉丁裔和亞裔家庭數量也創造了一個住房市場的類似變化。最後，34歲

以下的年青人增長也預計有同樣效果，因為這個人口群體體現了多家庭住房的傾向。綜上所述，灣區家庭人口數量將由2010年的平均2.69人增長到2040年的2.75人。新住房的市場需求體現在公共交通，商店和服務附近的連排住房，公寓。

## 建造一個與我們的生活和工作相一致的發展模式

Plan Bay Area高瞻遠矚，將持續保持和增強居民生活質量，使得灣區持續作為一個生活和工作的好地方。我們傳承了前輩們的工作。事實上，灣區的種種獨特之處——強有力的經濟，受保護的自然資源，多樣性的社區網絡——如果沒有我們前輩的前瞻性行動，都不可能實現。

展望灣區未來數十年增長，我們還面臨很多問題，也面臨很多挑戰，例如我們區域經濟活躍性和生活質量的新挑戰。我們的經濟仍然在2007至2009年金融危機的恢復過程中，這造成了我們區域工作增長的不均衡，增加了收入差距，以及居高不下的贖回房率。同時，租金在不斷上漲，房價也小幅度的增長。最後，在灣區社區面臨這些挑戰的同時，可投資在公

共設施，公共交通，可負擔住房，學校和公園的公共資源也更少。

### 一個更加聚焦的未來

在Plan Bay Area過程中的規劃方案和土地使用和交通投資策略探尋去強調每一個灣區管轄機構的需求和願景，總體規劃和分區條例認定了該類需求。它們也旨在達到Plan Bay Area表現指標和公平性表現標準。發展這些方案的框架包含了大部分由當地政府建議的優先發展地區(PDAs)和優先保護地區(PCAs)。在第三章中被判定的首選土地使用方案是一個適應長期增長的可行方案。將該發展模式與第四章的交通投資相匹配，使得Plan Bay Area成為第一個區域增長整合型土地使用交通規劃。



Peter Beeler

**表 1： 2010 - 2040 年灣區工作增長, 前15個城市**

| 排名 | 管轄區           | 工作數量    |         | 2010 - 2040 年工作增長 |       |
|----|---------------|---------|---------|-------------------|-------|
|    |               | 2010    | 2040    | 增長                | 增長百分比 |
| 1  | San Francisco | 568,720 | 759,500 | 190,780           | 34%   |
| 2  | San Jose      | 377,140 | 524,510 | 147,380           | 39%   |
| 3  | Oakland       | 190,490 | 275,760 | 85,260            | 45%   |
| 4  | Santa Clara   | 112,890 | 146,180 | 33,290            | 29%   |
| 5  | Fremont       | 90,010  | 120,000 | 29,990            | 33%   |
| 6  | Palo Alto     | 89,690  | 119,470 | 29,780            | 33%   |
| 7  | Santa Rosa    | 75,460  | 103,940 | 28,470            | 38%   |
| 8  | Berkeley      | 77,110  | 99,330  | 22,220            | 29%   |
| 9  | Concord       | 47,640  | 69,450  | 21,810            | 46%   |
| 10 | Sunnyvale     | 74,810  | 95,600  | 20,790            | 28%   |
| 11 | San Mateo     | 52,540  | 72,950  | 20,410            | 39%   |
| 12 | Hayward       | 68,140  | 87,820  | 19,680            | 29%   |
| 13 | Redwood City  | 58,080  | 77,480  | 19,400            | 33%   |
| 14 | Walnut Creek  | 41,720  | 57,380  | 15,660            | 38%   |
| 15 | Mountain View | 47,950  | 63,590  | 15,640            | 33%   |

數據來源: ABAG, 2013

### 2040年就業分配重點

Plan Bay Area的區域工作分配受行業地點變化趨勢和灣區商業地點類型影響。這些趨勢變現了不斷變化的人口成分，以及勞動力成分和員工傾向。就業分配指引工作增長出現在那些區域最大的城市，以及有著強大的現有就業基礎和知識性工作機會的優先發展地區。

2010年至2040年大約百分之四十的新增工作將分布在區域三個最大的城市-- San Jose, San Francisco 和Oakland—這

將占區域2010年工作數目的三分之一。另外三分之二的工作增長預計出現在區域優先發展地區。由於知識領域的力量，經歷高就業增長的15個城市中的9個聚集在區域西部和南部的矽谷附近。其余的高工作增長社區在東灣和北灣，因為它們在現有經濟中扮演的重要角色，以及多樣性的就業基礎和充足的勞動力。到2040年，這15個有著高工作增長的城市將提供700,000個工作，涵蓋了超過百分之六十的區域新增工作。（見上表1）

## 2040年住房分配重點

Plan Bay Area住房分配是由ABAG執行委員會政策方向引導的，它在2011年7月選舉通過支持公平和可持續發展，通過“為所有收入水平人群提供方便的就業，最大化的拓展區域公共交通網和減少溫室氣體排放”。這一點由分配住房增長數量實現：1) 分配工作到工作充裕有PDAs或者其他類似PDA區域的城市；2) 區域連接現有公共交通設施；和3) 區域缺少足夠的可負擔住房來滿足低收入通勤者。住房分配將增長指導向那些可以更充分利用公共交通的地區，以及那些工人們可以更好的通向工作場所的地區，居民們可以更多的享有高質量

服務。

大量的住房建設預計將出現在半島和南灣，那裡排名前15名城市中的8個都有顯著的住房增長。區域全部住房建設的三分之二將在這15個城市裡，其他的90個區域管轄區只能吸收有限的增長。這個發展模式通過在少於百分之5的土地上發展增長，保存了區域百分之95的特色。(見下述表2)。

## 交通投資

Plan Bay Area通過系統的方式構建了一個公共設施投資計劃，支持區域長期土地使用策略，依賴於方案和個體項目的表現評估。該計劃將在那些出現工作增

**表 2： 2010-2040年灣區住房單元增長，前 15 個城市**

| 排名 | 管轄區           | 住房單元    |         | 2010 - 2040 年住房單元增長 |       |
|----|---------------|---------|---------|---------------------|-------|
|    |               | 2010    | 2040    | 增長                  | 增長百分比 |
| 1  | San Jose      | 314,040 | 443,320 | 129,280             | 41%   |
| 2  | San Francisco | 376,940 | 469,430 | 92,480              | 25%   |
| 3  | Oakland       | 169,710 | 221,160 | 51,450              | 30%   |
| 4  | Sunnyvale     | 55,790  | 74,820  | 19,030              | 34%   |
| 5  | Concord       | 47,130  | 65,200  | 18,070              | 38%   |
| 6  | Fremont       | 73,990  | 91,620  | 17,630              | 24%   |
| 7  | Santa Rosa    | 67,400  | 83,430  | 16,030              | 24%   |
| 8  | Santa Clara   | 45,150  | 58,930  | 13,780              | 31%   |
| 9  | Milpitas      | 19,810  | 32,430  | 12,620              | 64%   |
| 10 | Hayward       | 48,300  | 60,610  | 12,320              | 26%   |
| 11 | Fairfield     | 37,180  | 48,300  | 11,120              | 30%   |
| 12 | San Mateo     | 40,010  | 50,200  | 10,180              | 25%   |
| 13 | Livermore     | 30,340  | 40,040  | 9,700               | 32%   |
| 14 | Richmond      | 39,330  | 49,020  | 9,690               | 25%   |
| 15 | Mountain View | 33,880  | 43,280  | 9,400               | 28%   |

數據來源: ABAG, 2013



Tom Tracy

長和住房增長的區域交通網絡上投資，通過投資維持和促進現有公共交通和路網系統的效率。Plan Bay Area大膽向前邁進，通過投資來支持優先發展地區的聚焦增長，包括新的One Bay Area撥款方案。

Plan Bay Area交通收入預計在未來28年間達到\$2890億。三分之二(百分之68)的撥款來自區域和當地資源，主要是消費稅項目和過橋費。其餘的部分是聯邦收入(主要來自於燃油稅)。所有收入中，570億是“自主決定”的撥款，或者是Plan Bay Area的可行項目或方案。

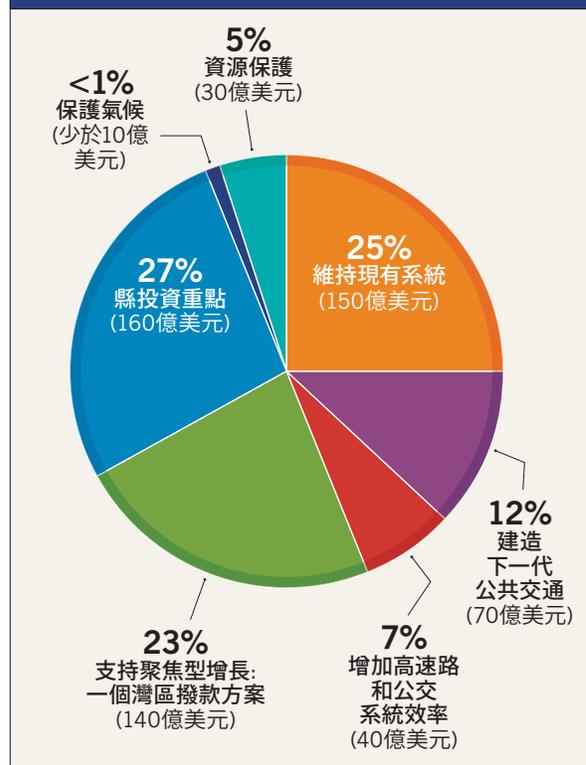
可通過六個主要投資策略來投資這些自主決定項目，圖2和第四章詳細描述該過程。(見表三，整體“大票”計劃投資概覽)。前兩個自主決定策略特別值得一提。

### 維持我們現有系統

儘管撥款方式有所不同，Plan Bay Area

的主要投資方向簡單明了，那就是“先維修”，這是重中之重，該計劃應當幫助維持灣區的交通系統在良好狀態。Plan Bay

圖2： Plan Bay Area — 自主決定投資總結  
(在財年內投資600億)



# “前十” Plan Bay Area 投資, 按項目分類

(包括承諾和自主決定撥款)

表 3: 10 個最大的Plan Bay Area 投資項目

| 排名 | 項目  | 投資<br>(按百萬計YOE) |
|----|---|-----------------|
| 1  | BART to Warm Springs, San Jose and Santa Clara                          | \$8,341         |
| 2  | MTC Regional Express Lane Network                                       | \$6,057         |
| 3  | Transbay Transit Center/Caltrain Downtown Extension (Phases 1 and 2)    | \$4,185         |
| 4  | Integrated Freeway Performance Initiative (FPI)                         | \$2,729         |
| 5  | Presidio Parkway/Doyle Drive US 101 seismic replacement                 | \$2,053         |
| 6  | Caltrain Electrification and Operational/Service Frequency Improvements | \$1,843         |
| 7  | SF MUNI Central Subway: King Street to Chinatown                        | \$1,578         |
| 8  | Valley Transportation Authority (VTA) Express Lane Network              | \$1,458         |
| 9  | San Jose International Airport Connector                                | \$753           |
| 10 | Hunters Point and Candlestick Point: New Local Roads                    | \$722           |

\*YOE = 支出年份

Area的著重點“先維修”確保我們維持現有區域核心的交通資產，它強化了計劃的聚焦增長策略。

總體來講，Plan Bay Area貢獻了百分之八十七的可用撥款（承諾的和自主決定的），來維持現有交通網絡。根據現有很多交通資產的使用年齡—BART使用年齡40年，S. F. Muni已經使用了100年—這並不出乎意料。

## 支持聚焦型增長-- One Bay Area撥款方案

OneBayArea Grant (OBAG)方案是一個全新的撥款方式，它更好的整合了區域交通撥款方案和SB375，以及第三章描述的土地使用模式。OBAG方案獎勵那些在優先發展地區(PDAs)通過規劃和分區政策增加住房，並且實現住房單元建造的管轄區。OBAG方案通過改善適宜生活社區的交通，包括自行車和行人條件，當地街

道和道路保護，以及規劃活動提供撥款從而使得投資社區交通基礎設施變得更加簡便可行，同時為通往學校的安全路線項目和優先保護區域提供了特定撥款機會。

## Plan Bay Area達到主要表現指標

如同之前所描述的，Plan Bay Area 是由一個客觀的表現指標框架發展而來的，這些指標或強制或自願。如同長期交通規劃的情況一樣，沒有一個策略是可以達到所有規劃的表現指標的。一個針對10個主要指標和5個次要指標（一共15個表現指標）的分析清晰的證明了這一點。具體來講，草案規劃達到了6個指標，包括法定的溫室氣體排放量和住房指標，基本達到三個指標，與兩個指標有差距，與其他4個指標相差甚遠。換而言之，規

劃草案在15個表現指標中的9個取得了重大進展，這是一個牢固的開端。區域需要集中注意力，通過突破性的策略概念化，從而實現4個我們沒有達到的目標。

*更多關於規劃表現的個體目標討論，請見第五章。*

## 持續改進規劃

Plan Bay Area是一個不斷變化前進的過程，每四年更新一次，從而反映新倡導和亮點。它建立在過去工作的基礎上，融合了不斷進步的工作，並且構建了基礎工作，為了進一步檢查那些可以使區域迎接未來挑戰的關鍵問題。規劃重點強調了交通投資和土地使用規劃的關係，並且展示了區域最新的嘗試，來定位自身從而更好的利用未來所帶來的一切。

政府很難將所有可以使灣區變得更加強有力要素一一加以強調。它需要在多種多樣的合作中協同互助，從而促使區域

經濟發展，適應氣候變化，為自然災害做準備，為灣區居民提供可負擔住房的創意，確保社區幹淨和健康的空氣，以及為那些將改變人們工作和出行的新興技術做準備。我們還需要通過更多的步驟從而實現Plan Bay Area的遠見以及實施那些前瞻性的計劃和政策。（見第六章，關於“下一步”的討論）

我們已經具備了強有力的開端。看一看Plan Bay Area，你會看到一個已經大步向前的規劃：

處理那些跨邊界和需要區域解決方案的問題

住房，空氣質量，交通，工作，經濟發展，空地保護——以及若幹其他問題。

展現當地願景

優先發展地區由當地政府推薦，土地使用和交通策略與當地投入和重點相關；不同種類的投資和發展由不同的區域表



Arlene Finger

現。

### 確保為我們的子孫後代提供一個生機勃勃和健康的區域

更潔淨的空氣，更少的溫室氣體排放，更多的住房選擇，改善的基礎設施，更好的工作機會，和更多的空地和休閒空間——這些是鑄造一個更好未來的鋪路石。

### 使灣區的商業變得更有競爭力

一個構造良好的可持續區域規劃可以幫助我們吸引私營部門的投資和競爭聯邦和州撥款。

### 提供一系列的住房和交通選擇

更廣泛的多家庭和單一家庭住房將出現在那些有著更好的公共交通，改善的步行條件和更多的當地服務社區。

### 通過明智的投資充分利用稅收收入

通過充分利用現有基礎設施，以表現為主的方式來進行交通投資和通過交通投資協調未來住房和工作地點，我們可以更好的利用我們的公共資金。

### 保護空地，自然資源，農業和農耕地

通過發展現有市中心，主要街道和社區，我們可以節約使用空地，減少在水資源，能源和道路地區的開發。



Jay Jones

### 建造健康社區

通過該規劃所進行的基礎工作，我們可以使更多人能夠生活在那些能步行去商店，公共交通和當地公園的社區。

Plan Bay Area不能保證所有以上結果，但我們相信它大大提高了區域達到這些結果的機會。作為一個整體區域，我們必須共同努力，促進可持續性，並且為我們的後代留下一個更好的灣區。通過幫助協調當地決策和區域目標，通過更好的整合交通投資和土地規劃，通過更進一步使我們的政策和願景相一致——簡而言之，通過為可持續區域創建一個策略——Plan Bay Area給了我們這個機會。



Simon Marcus, Corbis Images

Presentando Plan Bay Area

## Estrategia para una Región Sustentable

La mayoría de quienes vivimos en los nueve condados que colindan con la Bahía de San Francisco estamos acostumbrados a decir que vivimos en “el Área de la Bahía.”

Esta simple frase dice mucho — y enfatiza una identidad regional compartida. Los 7 millones de personas que llamamos hogar a los nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco tenemos un gran interés en proteger la riqueza de características que hacen de nuestra región un imán para personas y negocios de todo el mundo.

El Área de la Bahía es, después de todo, la economía número 21 más grande del mundo. La belleza natural de la Bahía de San Francisco y de las comunidades colindantes, nuestro clima mediterráneo, el gran sistema de parques interconectados y lugares al aire libre, el sistema avanzado de transporte público, las instituciones educativas de primer nivel y la rica herencia cultural siguen atrayendo a personas que buscan mejores oportunidades. Pero no podemos dar por sentado que podremos sostener y mejorar nuestra calidad de vida para las generaciones actuales y futuras.

Con la estimación de que la población de nuestra región aumentará a 9 millones de personas para 2040, Plan Bay Area esquematiza un proceso para dar cabida a este crecimiento al mismo tiempo que fomenta una economía competitiva, próspera e innovadora; conservando un ambiente seguro y saludable; y permitiendo que todos los residentes del Área de la Bahía compartan los beneficios de comunidades vibrantes y sustentables conectadas por una red de transporte eficiente y bien conservado.

## Un legado de liderazgo

Plan Bay Area, al mismo tiempo que es integral y con vista al futuro, es un documento evolutivo. El Área de la Bahía ha dado prioridad a las planificaciones regionales a largo plazo durante décadas. Las generaciones previas reconocieron la necesidad de un sistema de transporte colectivo, incluyendo sistemas regionales como BART y Caltrain que han ayudado a nuestra región a ser la envidia de otras áreas metropolitanas. Nuestros puentes que cruzan la bahía aportan cohesión al sistema regional de transporte al conectar a las comunidades a lo largo de la bahía. De igual forma, debemos nuestro sistema de parques y lugares al aire libre a las pasadas generaciones de líderes que se dieron cuenta de que un equilibrio entre las áreas urbanizadas y los lugares al aire libre era esencial para un ambiente saludable y comunidades vibrantes.

Plan Bay Area extiende este legado de liderazgo, haciendo más de lo que hemos hecho, al mismo tiempo que generamos nuevas estrategias para enfrentar los nuevos desafíos. Entre los nuevos desafíos se encuentran los requisitos de la histórica ley californiana del clima de 2008 (SB 375, Steinberg): disminuir las emisiones de gas del efecto invernadero de los autos y camionetas, y dar cabida a todo el crecimiento necesario de viviendas dentro de nuestros nueve condados. Al coordinar los futuros usos de suelo con nuestras inversiones a largo plazo en transporte, Plan Bay Area enfrenta estos desafíos directamente — sin poner en riesgo el control local de las decisiones del uso del suelo. Cada uno de los nueve condados y las 101 ciudades del Área de la Bahía debe decidir por sí mismo lo que es mejor para sus ciudadanos y sus comunidades.



Puente San Francisco-Oakland Bay Bridge

Caltrans

## Desarrollado a partir de estrategias y planes locales

Durante más de una década, los gobiernos locales y las agencias regionales han trabajado juntos para alentar el crecimiento de empleo y la producción de viviendas en áreas que cuentan con servicios e infraestructura. En 2008, la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) y la Comisión Metropolitana del Transporte (MTC) crearon una iniciativa regional para apoyar estos esfuerzos locales, llamada FOCUS. En los años recientes, esta iniciativa ha ayudado a vincular las aspiraciones de desarrollo de la comunidad local con los objetivos regionales de planificación de transporte y uso de suelo. Los gobiernos locales han identificado las Áreas de Prioridad para el Desarrollo (PDAs) y las Áreas de Prioridad para la Conserva-

ción (PCAs), y éstas forman el marco de trabajo de implementación de Plan Bay Area.

Las PDAs son áreas en las que el desarrollo apoyará las necesidades diarias de los residentes y trabajadores en un ambiente para peatones atendido por el transporte público. Aunque las PDAs se establecieron originalmente para abordar las necesidades de vivienda en las comunidades con crecimiento interno, se han ampliado para hacer avanzar el crecimiento enfocado de empleo. Las jurisdicciones locales han definido el carácter de sus PDAs de acuerdo con las condiciones existentes y las expectativas a futuro como centros regionales, centros municipales, centros suburbanos o centros de transporte público, entre otros lugares. Las PCAs son lugares al aire libre importantes para la región y para los cuales existe un amplio consenso para su protección a largo plazo pero una presión a corto plazo para su desarrollo. Las PDAs y las PCAs se complementan entre sí porque la promoción del desarrollo dentro de las PDAs quita presión de desarrollo a los espacios abiertos de la región y a las tierras para la agricultura.

Aprovechando el enfoque colaborativo establecido mediante FOCUS, la opinión local ha impulsado un

conjunto de escenarios alternativos que precedieron y sustentaron el desarrollo de Plan Bay Area. Las comunidades de organizaciones sin fines de lucro y los negocios también desempeñaron un papel clave en dar forma al plan. Los grupos empresariales resaltaron la necesidad de más viviendas asequibles para los trabajadores, de eliminar las barreras regulatorias para el desarrollo interno, y de abordar las necesidades de infraestructura en los centros de empleo que tienen un crecimiento rápido. Las organizaciones ambientales enfatizaron la necesidad de mejorar el acceso al transporte público, de conservar espacios abiertos, de proporcionar una oferta adecuada de viviendas para limitar el número de personas que viajan al trabajo a través de la región desde los condados cercanos, y de dirigir fondos de transporte a discreción para comunidades que construyen viviendas en PDAs. Las organizaciones de equidad se enfocaron en aumentar el acceso a viviendas y empleos para los residentes de todas las categorías de ingresos en la región, y a establecer políticas para limitar el desplazamiento de los residentes existentes tras el crecimiento y evolución de las PDAs. Todas estas voces diversas fortalecieron este plan.



Sergio Ruiz

## Ley 375 del senado de California: Vincular los planes regionales con las metas estatales de reducción de gases de efecto invernadero

Plan Bay Area surgió de la “Ley de Protección del Clima y Comunidades Sustentables de California de 2008” (Ley 375 del senado de California, Steinberg), que requiere a cada una de las 18 áreas metropolitanas — incluyendo el Área de la Bahía — reducir las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de autos y camionetas. Firmada por el anterior gobernador Arnold Schwarzenegger, la ley requiere que la Estrategia para Comunidades Sustentables (SCS) promueva el desarrollo residencial y comercial de uso mixto y compacto. Para cumplir con las metas de la Ley 375, Plan Bay Area dirige el desarrollo futuro a áreas que son o serán transitables a pie o en bicicleta y cercanas al transporte público, empleos, escuelas, tiendas, parques y otras instalaciones de recreación y servicios. Los elementos clave de SB 375 incluyen los siguientes.

- La ley requiere que el Área de la Bahía y otras regiones de California desarrollen una Estrategia de Comunidades Sustentables (SCS) — un nuevo elemento del plan regional de transporte (RTP) — para intentar alcanzar el objetivo de reducción de gases de efecto invernadero (GHG) establecido para cada región por parte del Consejo de Recursos del Aire de California. La meta del Área de la Bahía es una reducción de 7 por ciento per capita para el año 2020 y de un 15 por ciento per capita para el año 2035. Plan Bay Area es el primer RTP de la región que está sujeto a la Ley 375.
- En el Área de la Bahía, la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) es responsable del uso del suelo y las proyecciones de vivienda del SCS, el cual aporta tres nuevos elementos al RTP: (1) un componente de uso de suelo que identifica cómo la región pudiera albergar a toda la población de la región durante los próximos 25 años; (2) una discusión sobre las áreas agrícolas y recursos naturales; y (3) una demostración de cómo el patrón de desarrollo y la red de transporte pueden trabajar en

conjunto para reducir las emisiones de GHG.

- Requiere más acercamiento con los funcionarios del gobierno local y un plan de participación del público que incluya un número mínimo de talleres en cada condado, así como tres audiencias públicas sobre el anteproyecto del SCS antes de la aplicación del plan final.
- La ley sincroniza el proceso de asignación regional para la necesidad de vivienda (RHNA) — adoptado en la década de los 80s — con el proceso de planificación regional de transporte.
- Por último, SB 375 agiliza la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) para los proyectos de vivienda y uso mixto que son consistentes con el SCS y cumplen con los criterios especificados, como la cercanía al transporte público.

Plan Bay Area es un solo elemento de un esfuerzo más amplio de California para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Si bien el Plan Bay Area se centra en dónde se espera que la región crezca y cuáles inversiones de transporte apoyarán ese crecimiento, la Ley 32 de la Asamblea (2006) crea un marco general para reducir los gases de efecto invernadero con nuevos combustibles más limpios, autos y camiones más eficientes, códigos de construcción que exigen menos carbono, una generación de energía más limpia, así como la planificación regional coordinada. Además, Caltrans dirigirá los esfuerzos de conformidad con la ley SB 391 (2009) para reducir los gases de efecto invernadero generados por el sector de transporte, incluyendo el transporte de carga, en todo el estado. Estas estrategias se resumen en el Plan de alcance del Consejo de Recursos del Aire de California 2008 (CARB), lo que demuestra que no hay forma única alguna de reducir los gases de efecto invernadero. Cada sector debe contribuir si el estado va a lograr sus objetivos hoy y para las generaciones del mañana.



Noah Berger

## Conservando el control local del uso de suelo

La adopción del Plan Bay Area no exige ningún cambio de zonificación local, planes generales o revisión del proyecto. Las ciudades, los pueblos y los condados de la región conservarán el control de todas las decisiones de adoptar planes y autorizar o rechazar los proyectos de desarrollo. Del mismo modo, los números previstos de empleos y vivienda de Plan Bay Area no operan como un tope directo o indirecto en los lugares de desarrollo de la región. Las proyecciones son requeridas conforme a la ley SB 375 y reflejan la intención de la colaboración regional y local, que es el fundamento del Plan Bay Area.

El plan ayuda a las jurisdicciones que tratan de aplicarlo a nivel local mediante la financiación de proyectos de planificación y transporte en Áreas de Prioridad para el Desarrollo (PDAs). El plan también ofrece a las jurisdicciones la opción de aumentar la eficiencia del proceso de desarrollo de proyectos que sean coherentes con el plan y otros criterios incluidos en la ley SB 375.

## Estableciendo nuestras metas

Desarrollar un plan de transporte y uso de suelo a largo plazo para la segunda región metropolitana más grande de California, que cubra cerca de 7,000 millas cuadradas a lo largo de nueve condados del Área de la Bahía, no es una tarea simple. Establecimos nuestras miras en este desafío al enfatizar un proceso de participación del público inclusivo y abierto y al adoptar estándares objetivos de desempeño con base en los requisitos estatales y federales para medir nuestro progreso durante el proceso de planificación.

### Inclusión

Nos acercamos con las personas que más importan — los 7 millones de personas que viven en la región. Miles de personas participaron en las sesiones para interesados, en talleres para el público y en entrevistas por internet y teléfono, entre otras cosas. Haciendo honor al Área de la Bahía, el proceso de participación fue bullicioso y polémico. Las partes interesadas clave incluían además a las 101 ciudades y los nueve condados de la región; nuestras agencias regionales homólogas, la Comisión de Desarrollo y Protección de la

## Tomando en cuenta la equidad

Alrededor de una quinta parte de la población total del Área de la Bahía vive en áreas con grandes números de poblaciones pertenecientes a minorías o de bajos ingresos. El promover el acceso de estas personas a viviendas, empleos y transporte no sólo hace avanzar el objetivo de Plan Bay Area de hacer avanzar la equidad en la región, además aumenta nuestras oportunidades de cumplir con otros objetivos de desempeño. MTC y ABAG adoptaron cinco medidas de Análisis de Equidad para evaluar las preocupaciones de equidad: asequibilidad del transporte y vivienda, potencial de desplazamiento, comunidades saludables, acceso a empleos y movilidad equitativa.



Noah Berger

Bahía y el Distrito de Administración de Calidad del Aire del Área de la Bahía; organizaciones comunitarias y grupos de defensa, y aproximadamente tres docenas de asociados regionales del transporte. Además, hubo varias rondas de consulta con las tribus americanas nativas del Área de la Bahía, según se detallan en el informe de la consulta tribal.

### Estableciendo objetivos de desempeño

Antes de proponer un enfoque para la distribución del uso de suelo o recomendar una estrategia de inversión en el transporte, los planificadores deben formular en términos concretos los resultados que esperan. Para el Plan Bay Area, los objetivos de desempeño son un medio esencial para dar forma y permitir una discusión sobre las medidas cuantitativas. Después de meses de discusión y debate, ABAG y MTC adoptaron 10 objetivos en enero de 2011, los cuales reflejaban la opinión del amplio rango de partes interesadas que participaron en el proceso.

Dos de los objetivos no sólo son ambiciosos, además son obligatorios por parte de la ley estatal. El primer objetivo obligatorio aborda la protección del clima al requerir que el Área de la Bahía reduzca sus emisiones de CO<sub>2</sub> per capita proveniente de autos y camionetas un 15 por ciento para 2040. El segundo objetivo obligatorio aborda la suficiencia de viviendas al requerir que la región albergue al 100 por ciento de su crecimiento proyectado de población por nivel de ingresos. El Plan Bay Area logra ambos hitos importantes.

Los ocho objetivos voluntarios buscan promover comunidades seguras y saludables al reducir las muertes prematuras por contaminación del aire, reducir las lesiones y muertes por choques, aumentar la cantidad de tiempo que las personas caminan o andan en bicicleta para su transporte, y proteger



Joyce Benna

los lugares al aire libre y las tierras agrícolas. Otros objetivos abordan las preocupaciones de equidad, la vitalidad económica y la eficacia del sistema de transporte. El Plan Bay Area cumple con algunos, pero no con todos, de estos objetivos voluntarios.

## Escenarios de planificación apuntan a los objetivos de desempeño

Tomados en conjunto, los objetivos de desempeño de Plan Bay Area establecen un marco de trabajo que nos permite comprender mejor cómo políticas y proyectos distintos pudieran afectar el futuro de la región. Con los objetivos claramente identificados, MTC y ABAG formularon posibles escenarios — combinaciones de patrones de uso de suelo e inversiones de transporte — que pudieran evaluarse juntos para ver si (y por cuánto), ellos lograron (o fallaron en lograr) los objetivos de desempeño. De un proceso iterativo de pruebas de escenarios que se inició en 2010 surgieron las alternativas preferidas, tanto para las inversiones de transporte como para la estrategia de uso de suelo. Adoptadas por

los Consejos de MTC y ABAG en mayo de 2012, conforman este Plan Bay Area.

## Viendo a futuro

ABAG y MTC dan seguimiento y pronostican la demografía de la región así como sus tendencias económicas para informar y guiar las inversiones y las decisiones de políticas de Plan Bay Area. Los pronósticos reflejan la mejor imagen que tenemos de cómo podría verse el Área de la Bahía en 2040, de forma que las decisiones de hoy sean consistentes con las necesidades de vivienda y transporte esperadas para el mañana. Estos pronósticos forman la base del desarrollo del plan regional de uso de suelo para la Estrategia de Comunidades Sustentables (SCS) del Plan Bay Area, y, a la vez, de la estrategia de inversión en transporte de la región.

Las proyecciones en tres áreas principales dieron forma al desarrollo del plan: población, empleo y vivienda. Aquí hay algunas cosas sobresalientes de cada una de ellas.

- **Población:** Para 2040, se proyecta que el Área de la Bahía de San Francisco agregue 2.1 millones de personas, aumentando la población total regional de 7.2 millones a 9.3 millones, un aumento de un 30 por ciento o de casi 1 por ciento por año. Este crecimiento significa que el Área de la Bahía seguirá siendo la segunda población y centro económico de California.
- **Empleo:** El número de trabajos se espera que crezca en 1.1 millones entre 2010 y 2040,

Se espera que para el 2040 el Área de la Bahía de San Francisco agregue 2.1 millones de personas.

un aumento de 33 por ciento. Esta es una

tasa menor de crecimiento de trabajo que en pronósticos previos.

- **Vivienda:** Durante este mismo periodo de tiempo, el número de viviendas se espera que aumente en un 27 por ciento a 700,000, y el número de unidades de vivienda se espera que crezca en un 24 por ciento a 660,000.

Las implicaciones demográficas de estos números brutos son de gran alcance, y algunas tendencias en particular tuvieron un gran impacto en el desarrollo del Plan Bay Area.

### Se espera que la generación “baby boom” cambie los patrones de desarrollo y viajes al envejecer

La Oficina de Censo de los EE.UU. define a la generación “baby boom” como las personas que nacieron entre 1946 y 1964 durante el crecimiento de población de la época posterior a la Segunda Guerra Mundial. Para 2040, los más viejos de la generación del “baby boom” tendrán aproximadamente 90, y los más jóvenes tendrán aproximadamente 70. Hoy en día, las personas que tienen 65 años o más representan un 12 por ciento de la población total del Área de la Bahía, pero para 2040 el número de adultos mayores aumentará al 22 por ciento. Eso es más de 1 de cada 5 personas en nuestra región. Se espera que muchos de estos

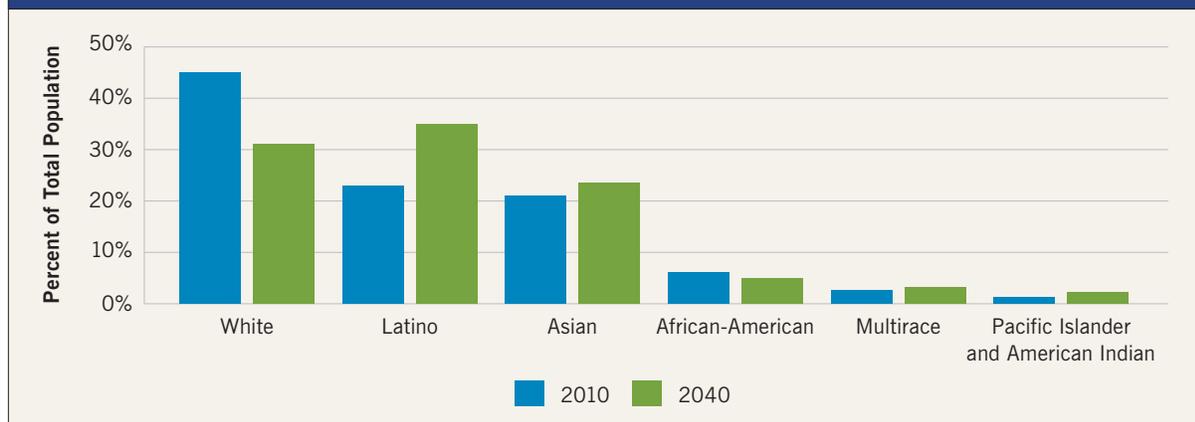


Noah Berger

adultos se reubiquen a hogares más pequeños en ubicaciones más urbanas para tener un acceso más sencillo a los servicios esenciales y amenidades, y al sistema extensivo de transporte público del Área de la Bahía.

La movilidad será un desafío especial para los adultos mayores que pierdan la capacidad de conducir. El Programa de Transporte Lifeline de

**FIGURA 1: Porción de la población por raza y etnicidad, 2010 y 2040**



Fuentes: 2010 Census, California Department of Finance, ABAG

# Evaluación de desempeño a nivel proyecto para los proyectos de transporte

Al desarrollar el uso de suelo preferido y las estrategias de inversión en transporte, ABAG y MTC fueron capaces de responder muchas preguntas sobre el panorama general del futuro del Área de la Bahía. Por ejemplo, ¿la región debe enfocarse en expandir el sistema de transporte o en conservar lo que está construido? ¿Debe el Área de la Bahía invertir más en transporte público para las generaciones futuras o debe enfatizar proyectos de autopistas para mejorar los viajes de los conductores de hoy en día? ¿Cómo deben nuestras inversiones en transporte apoyar el crecimiento futuro de los empleos y viviendas?

Plan Bay Area también se basa en un compromiso para evaluar los proyectos individuales de transporte para

asegurarse de que el dinero se está asignando a los proyectos más eficaces en costos. Con el fin de ver más de cerca los proyectos más importantes de transporte, MTC realizó una evaluación de desempeño de proyecto, y examinó miles de millones de dólares en posibles proyectos de transporte para identificar las inversiones de mejor desempeño en toda la región. Esto permitió asignar prioridades a los fondos para los proyectos de mejor desempeño. La mayoría de ellos se enfocaron en capitalizar los bienes existentes y mejorar su eficiencia, al mismo tiempo que apoyan el desarrollo futuro. Proyectos importantes incluyen BART Metro, el cual aumentará la frecuencia del servicio en el segmento de mayor demanda del sistema BART, y las iniciativas de precios según los embotellamientos en San Francisco.



Ron Finger

MTC apoya proyectos que aborden las necesidades de accesibilidad y movilidad de personas discapacitadas y de bajos ingresos en toda la región. Entre 2006 y 2012, se invirtieron unos \$172 millones de dólares para apoyar alrededor de 220 proyectos. Muy relacionados se encuentran los programas de MTC para proporcionar fondos para apoyar y mejorar la movilidad para los adultos mayores y las

personas discapacitadas de acuerdo con, e incluso más allá de, los requisitos de la Ley para Norteamericanos con Discapacidades (ADA). Estos tipos de proyectos han incluido capacitación de viaje, mejoras a paradas de autobús y aceras/banquetas, programas de viajes de apoyo y otras iniciativas comunitarias. Plan Bay Area reafirma la importancia de los programas Lifeline y para Adultos Mayores y

Discapacitados al añadir más de \$800 millones de dólares en fondos a discreción para el programa de Lifeline, y casi \$240 millones de dólares para los programas para Adultos Mayores y Discapacitados durante el periodo de los 28 años del plan.

## Se espera que aumente la diversidad racial y étnica

El Área de la Bahía y California están entre los primeros en enfrentar uno de los cambios demográficos más grandes en la historia de nuestra nación: el crecimiento en la población latina. En enero de 2013, el Departamento de Finanzas de California proyectó que la población hispanica del estado igualará a la población blanca no hispanica para mediados de 2013. Para principios de 2014 se espera que la población hispanica de California se habrá convertido en mayoría por primera vez en la historia del estado.

Este pronóstico estatal es consistente con la proyección de Plan Bay Area de que para 2040 la población del Área de la Bahía se habrá convertido en una sustancialmente más diversa étnica y racialmente. Los latinos emergerán como el grupo étnico más grande, aumentando del 23 por ciento

al 35 por ciento de la población total. El número de asiáticos también aumentará, creciendo del 21 por ciento a aproximadamente el 24 por ciento de la población.

## Se espera que aumente la demanda de viviendas de varias unidades en áreas urbanas cercanas al transporte público

Los hogares unifamiliares representan la mayoría de la producción de viviendas en las décadas recientes, pero las tendencias recientes sugieren que las ciudades una vez más se están convirtiendo en los centros de crecimiento de la población. La construcción de viviendas multifamiliares en ubicaciones urbanas en el Área de la Bahía aumentó de un promedio de 35 por ciento en el total de la construcción de viviendas en la década de 1990 a casi 50 por ciento en la década de 2000. En 2010 representaba un 65 por ciento de toda la construcción de viviendas.

Como se discutió anteriormente, se proyecta un aumento en la demanda de viviendas multifamiliares conforme los adultos mayores van buscando viviendas más pequeñas en ubicaciones más



Peter Beeler

**TABLA 1: Crecimiento de Empleo en el Área de la Bahía 2010–2040, Primeras 15 ciudades**

| Rango | Jurisdicción  | Empleos |         | Crecimiento de Empleo 2010–2040 |                            |
|-------|---------------|---------|---------|---------------------------------|----------------------------|
|       |               | 2010    | 2040    | Crecimiento                     | Porcentaje del crecimiento |
| 1     | San Francisco | 568,720 | 759,500 | 190,780                         | 34%                        |
| 2     | San Jose      | 377,140 | 524,510 | 147,380                         | 39%                        |
| 3     | Oakland       | 190,490 | 275,760 | 85,260                          | 45%                        |
| 4     | Santa Clara   | 112,890 | 146,180 | 33,290                          | 29%                        |
| 5     | Fremont       | 90,010  | 120,000 | 29,990                          | 33%                        |
| 6     | Palo Alto     | 89,690  | 119,470 | 29,780                          | 33%                        |
| 7     | Santa Rosa    | 75,460  | 103,940 | 28,470                          | 38%                        |
| 8     | Berkeley      | 77,110  | 99,330  | 22,220                          | 29%                        |
| 9     | Concord       | 47,640  | 69,450  | 21,810                          | 46%                        |
| 10    | Sunnyvale     | 74,810  | 95,600  | 20,790                          | 28%                        |
| 11    | San Mateo     | 52,540  | 72,950  | 20,410                          | 39%                        |
| 12    | Hayward       | 68,140  | 87,820  | 19,680                          | 29%                        |
| 13    | Redwood City  | 58,080  | 77,480  | 19,400                          | 33%                        |
| 14    | Walnut Creek  | 41,720  | 57,380  | 15,660                          | 38%                        |
| 15    | Mountain View | 47,950  | 63,590  | 15,640                          | 33%                        |

Fuente: ABAG, 2013

urbanas. Finalmente, el crecimiento de la población de las personas de 34 años y menores se espera que tenga un efecto similar, ya que el grupo demográfico además demuestra una mayor preferencia por viviendas multifamiliares. Dicho esto, se espera que el número de personas por vivienda en el Área de la Bahía aumente de 2.69 en 2010 a 2.75 en 2040. La demanda del mercado de nuevos hogares se inclinará por casas adosadas (town-homes), condominios y departamentos en áreas desarrolladas cerca al transporte público, las tiendas y servicios.

## Construyendo un patrón de desarrollo que concuerde con donde vivimos y trabajamos

Plan Bay Area proporciona una visión sobre cómo retener y mejorar las cualidades que hacen del Área de la Bahía un gran lugar para vivir, trabajar y jugar. Se genera a partir del legado de liderazgo que nos dejaron las generaciones previas. De hecho, muchos de los atributos que hacen especial al Área de la Bahía — una economía fuerte, recursos naturales protegidos, una red de comunidades diversas — no hubiera sido posible sin las acciones

de nuestros antepasados que pensaron a futuro.

Al ver a futuro el crecimiento esperado en el Área de la Bahía durante las próximas décadas, nos enfrentamos a muchos problemas similares que las pasadas generaciones, al mismo tiempo que afrontamos nuevos desafíos que amenazan a la vitalidad económica y calidad de vida de la región. Nuestra economía aún se está recuperando de la Gran Recesión de 2007-2009, la cual resultó en un crecimiento de empleos desigual a lo largo de la región, aumentó la disparidad de ingresos y las tasas altas de ejecución de hipotecas. Al mismo tiempo, los costos de vivienda se han elevado para los arrendatarios y, en un menor grado, para algunos compradores cerca de centros de empleo de la región. Finalmente, las comunidades del Área de la Bahía enfrentan estos desafíos en un momento en el que hay menos recursos públicos disponibles que en las décadas pasadas para

inversión en infraestructura, transporte público, viviendas asequibles, escuelas y parques.

## Un futuro más enfocado

Los escenarios de planificación y las estrategias de inversión en transporte y uso de suelo desarrollados durante el proceso del Plan Bay Area buscan abordar las necesidades y aspiraciones de cada jurisdicción del Área de la Bahía, tal y como se identifican en las ordenanzas de zonificación y los planes generales adoptados localmente. Ellos también buscan cumplir con los estándares de desempeño de equidad y los objetivos de desempeño de Plan Bay Area. El marco de trabajo para estos escenarios consistió en gran medida de las Áreas de Prioridad para el Desarrollo (PDAs) y las Áreas de Prioridad para la Conservación (PCAs) recomendadas por los gobiernos locales. El escenario preferido de uso de suelo es un proyecto flexible para dar cabida al crecimiento a lo largo del tiempo. Empa-

**TABLA 2: Crecimiento de unidades de vivienda en el Área de la Bahía 2010-2040, primeras 15 ciudades**

| Rango | Jurisdicción  | Unidades de vivienda |         | Crecimiento de unidades de vivienda 2010–2040 |                            |
|-------|---------------|----------------------|---------|---|----------------------------|
|       |               | 2010                 | 2040    | Crecimiento                                   | Porcentaje del crecimiento |
| 1     | San Jose      | 314,040              | 443,320 | 129,280                                       | 41%                        |
| 2     | San Francisco | 376,940              | 469,430 | 92,480  | 25%                        |
| 3     | Oakland       | 169,710              | 221,160 | 51,450  | 30%                        |
| 4     | Sunnyvale     | 55,790               | 74,820  | 19,030  | 34%                        |
| 5     | Concord       | 47,130               | 65,200  | 18,070  | 38%                        |
| 6     | Fremont       | 73,990               | 91,620  | 17,630  | 24%                        |
| 7     | Santa Rosa    | 67,400               | 83,430  | 16,030  | 24%                        |
| 8     | Santa Clara   | 45,150               | 58,930  | 13,780  | 31%                        |
| 9     | Milpitas      | 19,810               | 32,430  | 12,620  | 64%                        |
| 10    | Hayward       | 48,300               | 60,610  | 12,320  | 26%                        |
| 11    | Fairfield     | 37,180               | 48,300  | 11,120  | 30%                        |
| 12    | San Mateo     | 40,010               | 50,200  | 10,180  | 25%                        |
| 13    | Livermore     | 30,340               | 40,040  | 9,700   | 32%                        |
| 14    | Richmond      | 39,330               | 49,020  | 9,690   | 25%                        |
| 15    | Mountain View | 33,880               | 43,280  | 9,400   | 28%                        |

Fuente: ABAG, 2013



Tom Tracy

tar este patrón de desarrollo con las inversiones en transporte es lo que hace del Plan Bay Area el primer plan verdaderamente integral de transporte y de uso de suelo para el crecimiento esperado en la región.

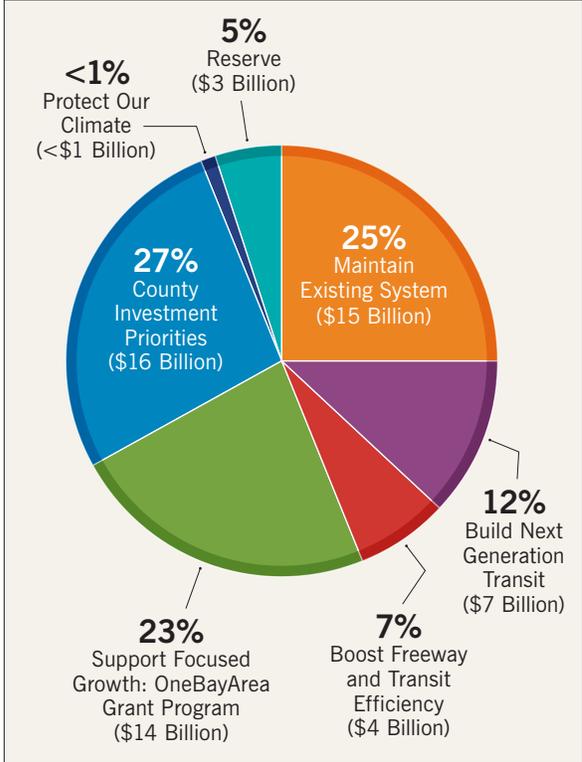
### Datos sobre la distribución de empleos en 2040

La distribución de empleos del Plan Bay Area a lo largo de la región está formada por tendencias cambiantes en las preferencias de cada lugar de un amplio rango de sectores de la industria y los tipos de lugares de negocios en el Área de la Bahía. Estas tendencias capturan los cambios geográficos actuales, así como los cambios en la composición de la fuerza laboral y las preferencias de los trabajadores. La distribución de empleos dirige el crecimiento de trabajos hacia las ciudades más grandes de la región y a las Áreas de Prioridad para el Desarrollo con una base sólida de empleos existentes y a comunidades con mejores oportunidades para trabajos en el sector del conocimiento.

Casi el 40 por ciento de los empleos añadidos de 2010 a 2040 serán en las tres ciudades más grandes de la región — San Jose, San Francisco y Oakland — las cuales tenían alrededor de un tercio de los empleos de la región en 2010. Dos tercios

del crecimiento general en empleos se espera que sea en las PDAs de la región. Debido a la fuerza del sector del conocimiento, nueve de las 15 ciudades que esperan tener el mayor crecimiento en empleos

**FIGURA 2: Plan Bay Area — Resumen de Inversión a Discreción (\$60 mil millones en dolares del año de gasto)**



## “Primeras 10” Inversiones de Plan Bay Area, por proyecto

(incluye fondos ya comprometidos y a discreción)

| Rango | Proyecto   | Inversión<br>(YOE* Millones de \$) |
|-------|--|------------------------------------|
| 1     | BART a Warm Springs, San José y Santa Clara                                      | \$8,341                            |
| 2     | Red de Carriles Exprés de MTC  | \$6,057                            |
| 3     | Centro de Transporte Público Transbay/Extension Caltrain al Centro (Fases 1 y 2) | \$4,185                            |
| 4     | Iniciativa Integral de Desempeño de Carreteras (FPI)                             | \$2,729                            |
| 5     | Reemplazo sísmico de Presidio Parkway/Doyle Drive US 101                         | \$2,053                            |
| 6     | Electrificación de Caltrain y Mejoras de Operación/Frecuencia de Servicio        | \$1,843                            |
| 7     | SF MUNI Central Subway: King Street a Chinatown                                  | \$1,578                            |
| 8     | Red de Carriles Exprés de Valley Transportation Authority (VTA)                  | \$1,458                            |
| 9     | Conector al Aeropuerto Internacional de San José                                 | \$753                              |
| 10    | Hunters Point y Candlestick Point: Nuevos Caminos Locales                        | \$722                              |

\*YOE = Costo en el año de gasto

están en la parte oeste y sur de la región, alrededor del Valle del Silicio. Las comunidades restantes que esperan altos niveles de crecimiento en empleos están en el este y norte de la bahía, debido a sus papeles importantes en la economía actual, en su base de empleos diversa, y en su cercanía con una base más grande de trabajadores. Las 15 ciudades que esperan tener un mayor crecimiento en empleos tendrán casi 700,000 empleos, o un poco más del 60 por ciento de los empleos nuevos añadidos a la región para 2040. (Ver la Tabla 1 anterior.)

### Datos sobre distribución de vivienda para 2040

La distribución de viviendas del Plan Bay Area tiene como guía la dirección de políticas del Consejo Ejecutivo de ABAG, el cual votó en julio de 2011 para apoyar el desarrollo sustentable y equitativo al “maximizar la red regional de transporte público y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al proporcionar acceso conveniente a empleos para personas de todos los niveles de ingresos.” Esto se logró al distribuir los números totales de crecimiento de viviendas a: 1) las ciu-

dades con muchos empleos que tengan PDAs o áreas adicionales que sean parecidas a PDAs; 2) áreas conectadas a una infraestructura existente de transporte público; y 3) áreas que carezcan de suficientes viviendas asequibles para dar cabida a los viajantes diarios de bajos ingresos. La distribución de vivienda dirige el crecimiento a ubicaciones en las que el sistema de transporte se pueda utilizar de forma más eficaz, donde los trabajadores puedan estar mejor conectados a los empleos, y donde los residentes puedan tener acceso a servicios de alta calidad.

En la Península y el sur de la bahía se espera una importante producción de viviendas, donde se ubican ocho de las 15 ciudades donde se espera el mayor crecimiento de viviendas. Dos tercios de la producción general de viviendas de la región se dirigen a estas 15 ciudades, lo cual deja a las jurisdicciones restantes en la región, que son más de 90, para que absorban sólo un crecimiento limitado. Este patrón de desarrollo conserva el carácter de más del 95 por ciento de la región al enfocar el crecimiento en menos del 5 por ciento del área. (Ver la Tabla 2 anterior.)

## Inversiones de transporte

Plan Bay Area estructura un plan de inversión en infraestructura de forma sistemática para apoyar la estrategia de uso de suelo de la región a largo plazo, dependiendo de una evaluación de desempeño de los escenarios y de los proyectos individuales. El plan hace inversiones en la red regional de transporte que apoyan el crecimiento de empleos y nuevos hogares en comunidades existentes al enfocar la mayor parte de la inversión a conservar y mejorar la eficacia del sistema existente de caminos y transporte público. El Plan Bay Area también da un paso audaz con las inversiones estratégicas que proporcionan apoyo al crecimiento enfocado en las Áreas de Prioridad para el Desarrollo, incluyendo el nuevo programa de subvenciones One Bay Area.

Los pronósticos de ingresos para el transporte en Plan Bay Area dan un total de \$292 mil millones de dólares durante el periodo de 28 años. Más de dos tercios (68 por ciento) de estos fondos son de fuentes locales y regionales, principalmente de programas exclusivos de impuestos sobre la venta y los peajes de los puentes. El resto de los fondos lo completan ingresos federales y estatales (principalmente derivados de impuestos al combustible).

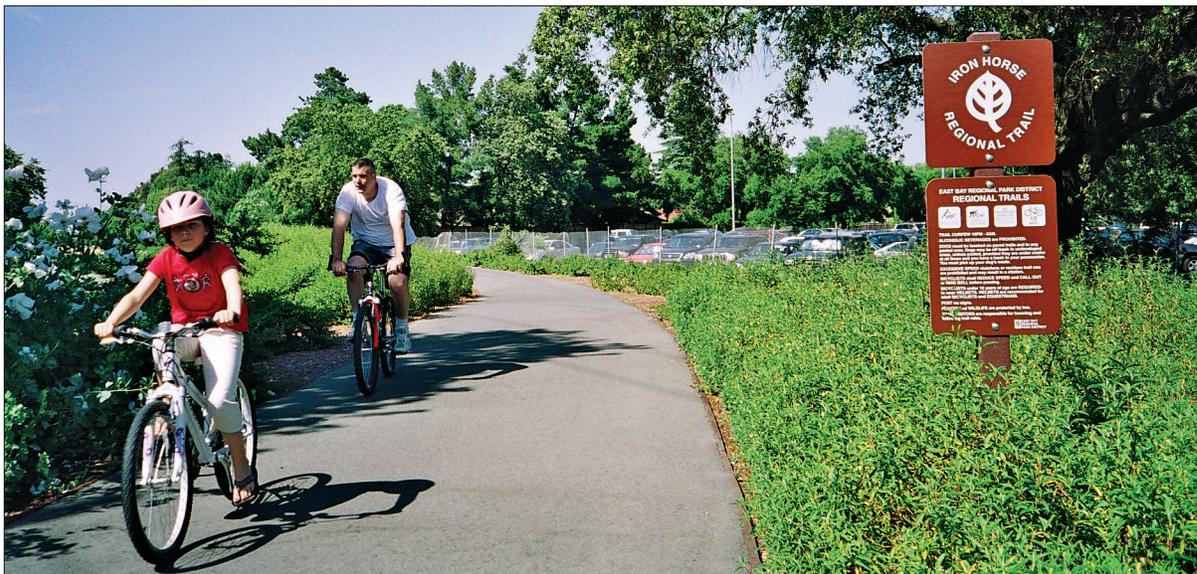
De los ingresos totales, \$60 mil millones de dólares son “a discreción,” o disponibles para asignación a proyectos y programas mediante el Plan Bay Area.

El plan invierte esos fondos a discreción mediante seis estrategias clave de inversión, como se muestra en la Figura 2. (Ver la Tabla 3 para conocer las inversiones de costo elevado del Plan, en general.) Las primeras dos estrategias a discreción ameritan una mención especial.

## Conservar el sistema existente

Aunque sus fuentes de fondos son muchas y variadas, la prioridad predominante del Plan Bay Area en la inversión de esos fondos se puede expresar de forma simple: “Arréglarlo primero.” Primero y principalmente, este plan debe ayudar a mantener el sistema de transporte del Área de la Bahía en un buen estado de funcionamiento. El enfoque del Plan Bay Area en “arréglarlo primero” garantiza un mantenimiento a los bienes existentes de transporte, principalmente concentrados en el corazón de la región, lo cual refuerza la estrategia de crecimiento enfocado del plan.

En total, Plan Bay Area dedica el 87 por ciento de todos los fondos disponibles (comprometidos y a discreción) para conservar la red existente de trans-



Arlene Finger

porte. Dada la antigüedad de muchos de los bienes importantes — el año pasado BART cumplió 40 años y Muni de S.F. cumplió 100 — esto no debe ser una sorpresa.

### **Apoyo para el crecimiento enfocado — programa de subvenciones OneBayArea**

El Programa de Subvenciones OneBayArea (OBAG) es un nuevo enfoque de financiación que integra mejor el programa de fondos para transporte de la región con la ley SB 375 y el patrón de uso de suelo establecido. El programa OBAG recompensa a las jurisdicciones que enfocan el crecimiento de viviendas en las Áreas de Prioridad para el Desarrollo (PDAs) mediante sus políticas de zonificación y planificación, y la producción real de unidades de vivienda. El programa OBAG permite la flexibilidad para invertir en la infraestructura de transporte de la comunidad al proporcionar fondos para Transporte para Comunidades Habitables, mejoras para infraestructura para bicicletas, mantenimiento de caminos y calles locales y planificación de actividades, mientras proporciona oportunidades específicas de financiación para proyectos de Rutas Seguras a la Escuela y Áreas de Prioridad para la Conservación.

## **Plan Bay Area logra los objetivos clave de desempeño**

Como se describió anteriormente, el Plan Bay Area se desarrolló dentro de un marco de metas de desempeño, tanto obligatorios como voluntarios o de aspiración. Como ha sido el caso en planes de transporte a largo plazo del pasado, ninguna estrategia sola es capaz de lograr todos los objetivos de desempeño del plan. Un análisis de los 10 principales objetivos y de cinco subobjetivos (para un total de 15 medidas de desempeño) claramente confirma esto. Específicamente, el plan cumple o



Jay Jones

supera seis objetivos, incluyendo los objetivos de vivienda y de emisión de gases de efecto invernadero según los estatutos, falla por poco en tres objetivos, falla por mucho en dos objetivos y por desgracia se mueve en la dirección contraria en cuatro de los objetivos. En otras palabras, el plan hace grandes avances en nueve de las 15 medidas de desempeño, lo cual representa un primer esfuerzo sólido. La región deberá enfocar su atención a futuro en conceptualizar las estrategias emergentes para alcanzar los cuatro objetivos que se están quedando atrás.

## **Un plan sobre el cual construir**

Plan Bay Area es un trabajo en progreso que será actualizado cada cuatro años para reflejar nuevas iniciativas y prioridades. Construye sobre el trabajo de iniciativas previas, complementa el trabajo en

marcha y proporciona la base para un examen más cercano de ciertos problemas cruciales que pueden preparar más a la región para enfrentar los desafíos del futuro. El plan resalta la relación entre las inversiones en transporte y la planificación de uso de suelo, y representa el esfuerzo más reciente de la región para posicionarse y aprovechar de mejor forma lo que el futuro nos depara.

Ningún nivel de gobierno solo puede esperar abordar todos los componentes cruciales necesarios para crear un Área de la Bahía más fuerte y resistente. Será necesario un esfuerzo coordinado entre los distintos asociados para promover un desarrollo económico regional, adaptarnos al cambio climático, prepararnos para los desastres naturales, ser creativos sobre cómo proporcionar viviendas asequibles para todos los residentes del Área de la Bahía, garantizar un aire saludable y limpio para nuestras comunidades, y prepararnos para tecnologías emergentes que cambiarán la forma en que las personas trabajan y se relacionan. Serán necesarios más pasos para realizar en su totalidad la visión de Plan Bay Area e implementar algunas de sus políticas y planes a futuro.

Pero hemos comenzado bien. Lea de cerca Plan Bay Area, y verá un plan que da grandes pasos hacia:

### **Abordar los problemas que traspasan fronteras y requieren soluciones regionales**

Vivienda, calidad del aire, tráfico, empleos, desarrollo económico, conservación del espacio abierto — la lista es larga.

### **Incorporar las visiones locales**

Los gobiernos locales recomendaron las Áreas de Prioridad para el Desarrollo, y las estrategias de transporte y uso del suelo están vinculadas con las opiniones y las prioridades locales; distintos tipos de inversión y desarrollo se contemplan para distintas partes de la región.

### **Ayudar a garantizar una región saludable y vibrante para nuestros hijos y nietos**

Aire más limpio, menos emisiones de gases de efecto invernadero, más opciones de vivienda, mejor infraestructura, mejor acceso a empleos, y acceso a lugares al aire libre y recreación — estos son los simientos para un mejor futuro.

### **Hacer los negocios del Área de la Bahía más competitivos**

Un plan regional sustentable y bien elaborado puede ayudarnos a atraer la inversión al sector privado y competir por fondos estatales y federales.

### **Proporcionar un rango de opciones de transporte y vivienda**

Una mayor variedad de viviendas familiares y multifamiliares estará disponible en lugares con mejor acceso al transporte público, así como mejores servicios locales y condiciones para caminar.

### **Aprovechar al máximo los ingresos por impuestos mediante inversiones inteligentes**

Al aprovechar al máximo la infraestructura existente, utilizar un enfoque basado en el desempeño para las inversiones en transporte y coordinar la ubicación de futuras viviendas y empleos con las inversiones más importantes en transporte, podemos aprovechar mejor nuestro dinero en gastos públicos.

### **Conservar los lugares al aire libre, recursos naturales, y lugares agrícolas**

Al enfocar el nuevo desarrollo en los centros de ciudades existentes, las principales calles y vecindarios, no necesitamos desarrollar espacios abiertos ni en lugares que sobreutilicen nuestras reservas de agua, recursos energéticos y capacidad de carreteras.

### **Ayudar a crear comunidades saludables**

Más personas podrán vivir en vecindarios en los que puedan caminar a las tiendas, el transporte público y los parques locales debido al trabajo preliminar de este plan.

El Plan Bay Area no puede garantizar estos resultados, desde luego, pero creemos que puede impulsar en gran medida las probabilidades de la región para lograrlos. Lo que es seguro es que debemos trabajar juntos como región para promover la sustentabilidad, y dejar una mejor Área de la Bahía para nuestros hijos y nietos. Al ayudar a generar armonía entre la toma de decisiones y las metas regionales, al integrar mejor la inversión en transporte y la planificación del uso del suelo, al alinear más de cerca nuestras políticas con nuestra visión — en resumen, al crear una estrategia para una región sustentable — el Plan Bay Area nos da una oportunidad de hacerlo.

# 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](http://OneBayArea.org)

請在Plan Bay Area市政廳參與在線對話。

# Plan Bay Area

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。

<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](http://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**



# BayArea Plan

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>



# 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.

## 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

### 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.*



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

Participe por Internet en **Plan Bay Area Town Hall.**

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





# 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.

## 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

**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

### 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

*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>



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

