

大都會交通委員會 準備“規劃灣區 2040” 環境影響報告草案的通知



大都會交通委員會 (MTC) 和灣區政府協會 (ABAG) 邀請有興趣的人士對環境影響評估的範圍和內容提出意見，以更新“規劃灣區”，它是為三藩市灣區九個縣至 2040 年的土地使用和交通進行的一個綜合規劃。本通知附帶一張區域圖。

MTC 是準備“規劃灣區 2040” (“Plan Bay Area 2014”) 項目級環境影響報告草案 (DEIR) 的主導機構。“規劃灣區 2040” (或簡稱“該規劃”) 是區域交通計劃/可持續發展社區戰略 (RTP/SCS) 的更新，是

平衡未來交通及住房需求與其他經濟、環境和公共健康目標的一個長期計劃。它確定了區域交通計劃的需要、優先項目和資金，並使項目主辦方有資格獲得公共交通、街道和公路以及自行車和行人設施的聯邦資金。“該規劃”必須達到州溫室氣體減排目標的區域份額，而且需要每四年更新一次。

按照加州環境質量法 (CEQA) 指南 (第 15082 節)，本通知的目的是尋求有關環境影響評估的範圍和意見，並將其用於更新“該規劃”。如果您是代表可能依賴於 EIR 獲得項目批准和/或分層的機構，則 MTC 和 ABAG 對哪些信息可能對這些目的有幫助特別感興趣，也對 EIR 中應解決的問題徵求各組織和個人的意見。

該規劃的採納和實施對 CEQA 中確定的所有環境影響區域會有潛在的環境影響。出於這個原因，“規劃灣區 2040”的 EIR 將是一個“全範圍”的文件，並會分析所有所需的 CEQA 環境問題領域。這些包括：審美和視覺資源；農業和林業資源；空氣質量（包括有毒空氣污染物）；生物資源；文化資源；地質、地震、土壤和礦產資源；能源消耗；溫室氣體排放和氣候變化（包括海平面上升）；危害和危險物品；水文和水質；土地使用和規劃；噪音和振動；人口和住房；公共服務和娛樂；交通；水電及其他服務體系。

歡迎對此感興趣的所有機構、組織和個人提出意見和/或參加 EIR 草案的範圍界定會議。將在以下三個區域範圍界定會議上接受口頭意見：

星期四，2016 年 5 月 26 日

上午 11 點至下午 1 點

Dr. Martin Luther King Jr. 圖書館
One Washington Square, 225 室
聖荷西(San Jose), 加州

星期二，2016 年 5 月 31 日

晚上 6 點 30 分至晚上 8 點 30 分

MetroCenter 大禮堂
101 8th Street
奧克蘭(Oakland), 加州

星期四，2016 年 6 月 2 日

上午 11 點至下午 1 點

Finley 社區中心
2060 W. College Avenue
聖羅莎(Santa Rosa), 加州

可通過以下方式提交書面意見：在範圍界定會議上；郵寄至 MTC Public Information, 375 Beale Street, Suite 800, San Francisco, CA 94105; 5月19日之前傳真至 510.817.5848 (5月23日開始, 傳真至 415.536.9800); 或電郵至 eircomments@mtc.ca.gov。書面意見必須在**2016年6月15日**之前遞交給 MTC 辦公室。欲了解更多信息, 請在5月19日之前致電 MTC 新聞辦公室 510.817.5757 (5月23日開始, 請致電 415.778.6757)。注意: MTC 和 ABAG 從5月23日開始將使用新的電話號碼。

您參加 MTC 或 BATA 的會議時需要大體字或盲文的書面材料嗎? 您需要手語翻譯員或其他協助嗎? 英語是您的第二語言嗎? 您需要我們翻譯哪些文件嗎? 您在參加我們其中一次會議時需要講您語言的口譯員到場嗎?

我們可以提供幫助! 您可以在5月19日之前致電 510.817.5757 請求協助 (5月23日開始請致電 415.778.6757) 或請在5月19日之前致電 510.817.5769 聽障專線 TDD/TTY (5月23日開始 TDD/TTY 號碼是 415.778.6769)。請上網站 www.mtc.ca.gov 了解詳情。我們要求至少提前3天通知以提供合理的輔助服務。如果可能的話, 我們希望提前更多幾天通知。我們將全力盡快安排協助服務。

###



準備通知書
大都會交通委員會
三藩市灣區區域交通規劃/
可持續發展的社區策略
環境影響報告書
附件 A

背景

大都會交通委員會(MTC)是一間負責為三藩市灣區九個縣規劃交通、分配撥款和協調的機構(其中包括阿拉米達縣、康特拉科斯塔縣、馬林縣、納帕縣、三藩市縣、聖馬刁縣、聖克拉拉縣、索拉諾縣和索諾瑪縣)。由州立法機關創建於1970年, MTC的作用是州府指定作為區域交通規劃機構(RTPA), 同時也是聯邦政府指定作為該地區的大都市規劃機構(MPO)。根據州立法機關(政府法規第65080節等以下各節)和聯邦法規(第23章USC第134節)的規定, MTC負責為三藩市灣區準備區域交通規劃(RTP)。RTP是確定策略和投資的一項長期計劃, 以維持、營運及改善該區域的交通網絡。

根據加州可持續發展的社區和氣候保護法案, 又被稱為參議院第375號法案(Stats. 2008, ch. 728) (SB 375) 的規定, 可持續發展的社區策略(SCS)是RTP中必需的元素。在側重改變燃料和車輛使用效率來努力減少溫室氣體(GHG)排放的同時, SB 375旨在通過結合土地使用和交通規劃來減少車輛出行的總體里程數, 以更有效地減少氣體排放。通過制定SCS及伴隨著RTP, 將可確定政策和策略, 以減少人均乘用車輛產生的溫室氣體排放。SCS將確定該區域內土地用途的一般位置、住宅密度和建築強度; 確定該區域內足以容納該區全部人口的地區; 確定該區域內足以容納8年區域住房需求預測; 確定交通網絡以滿足區域交通需求; 收集和審議關於該區域資源地區和農田的最佳實踐科學信息; 考慮本州住房目標; 設定該地區的發展格局展望; 並使區域交通規劃遵守聯邦清潔空氣法案(Gov. Code, § 65080, subd. (b)(F)(2)(B))。如果RTP更新中的SCS沒有達到加州空氣資源委員會(CARB)設定的溫室氣體減排目標, 則必須制定一個策略規劃(APS)替代方案, 以展示如何實現這些目標。

三藩市灣區的RTP/SCS可制定政策來引導交通決定, 及對直至2040年所需的資金、營運和管理的改善提議一個計劃。此外, 如果SCS實現其溫室氣體排放的目標, 並且CARB接受MTC的決定, 即如果實施SCS, 則將實現其溫室氣體排放量的目標, 那麼, 某些土地開發項目就可能獲得CEQA的精簡資格, 如果它們與所採用的SCS的一般使用、密度、強度和適用政策相一致。

規劃灣區2040 (Plan Bay Area 2040)

Plan Bay Area 2040是該區域的第一個RTP / SCS和Plan Bay Area的更新，由大都會交通委員會和政府協會(ABAG)共同主導，並與灣區的其他兩個區域政府機構，即灣區空氣質量管理區(BAAQMD)和海灣保護和發展委員會(BCDC)，建立了合作夥伴關係。Plan Bay Area 2040通過努力開發一個集成的RTP / SCS計劃，以滿足SB375的要求，並力爭實現人均溫室氣體減排目標 – 從2005年的水平到2020年的7%及到2035年的15%。

Plan Bay Area 2040將根據SB375的規定，加強土地利用和交通整合，並展現到2040年灣區的土地利用模式和交通網絡的願景。Plan Bay Area 2040的目標包括：

- 氣候保護
- 開放空間與農業保護
- 交通系統效能
- 充足住房
- 健康和社區
- 公平使用
- 經濟活力

Plan Bay Area 2040預測在2010年與2040年之間灣區將增加超過240萬人，130萬個新的就業機會和82萬3000套住房單位。為了規劃這一未來的增長並實現SB375中規定的目標，Plan Bay Area 2040通過使用188本地採用的優先發展地區(PDA)和灣區九個縣的165優先保護區域(PCAs)的架構，努力進行地方和區域規劃工作。優先發展地區是在行人交通便利的地方開發一些設施和服務，以滿足居民每天的需求。Plan Bay Area 2040 努力幫助優先發展領域成為“完整社區”，很大部分立足於本地願望和社區背景。PCA是具有廣泛社區支持和需要保護的重大區域。它們提供了重要的農業、自然資源、風景、文化、娛樂和/或生態價值和生態系統功能。

Plan Bay Area 2040還包括州和聯邦規劃條例所要求的受資金約束的交通投資計劃。它包括通過該區域24年規劃期內合理獲得的現有和未來預測收入來資助的交通項目和計劃，以支持所採納的增長模式。總共\$299億美元的收入可用於受資金約束的 Plan Bay Area 2040。

如需了解有關Plan Bay Area 2040的詳情，請查閱網站: <http://planbayarea.org/plan-bay-area.html>。

方案分析

MTC和ABAG已制定下述三個土地使用和交通的方案，以說明不同的住房、土地使用和交通策略對區域採用的目標和績效目標的效果。MTC和ABAG將評估這三種方案，將確定其中之一或其組合為首選方案，並作為EIR的項目進行分析。其他方案可能作為EIR的替代方案加以分析。

每個方案都使用相同的區域增長控制總量，即240萬新人口，130萬新就業機會和82萬3000套新住房單位，連同可自由支配的同等交通收入以支持增長。

主要街道方案

主要街道方案的目標期待灣區每個市中心的人口和就業機會有所增長。這個方案酷似傳統的郊區增長，以及目前經濟不發達地區增長更多。在這三個方案中，此方案在PDA的住房增長率最小(54%); 和其他方案相比，最小新建住房率預計在聖何塞、三藩市和奧克蘭這三個大城市(43%); 預計Bayside社區新住房率類似社區相連方案(21%); 與其他方案相比，新建住房率應分佈在內陸、沿海和三角洲社區(35%)。具體的土地使用策略包括：提升所選郊區用途以增加住宅和商業開發能力；讓城市邊界增長預期比過去趨勢更快；減少PDA沿區域軌道交通沿線的停車最低限定；通過包容性分區、商業發展費及其他稅收政策鼓勵可負擔住房。

此方案要求擴展按堵塞程度定價的高佔用收費通道及加寬高速公路，以管理增加的汽車數量。在這三個方案中，此方案對維護和運營現有系統所投入的自由支配收入額最大(53%)，其次是重大項目(24%)和系統改進(23%)的投資。支持增長方式的具體策略包括：策略性交通投資，特別是公交車的改進，以提供到達日益分散的工作中心的便利性；技術進步以更有效地使用道路通行能力，同時強調高速公路為重點的定價，如快速車道/受管車道以作為補充策略；策略性增加公路通行能力；投資保持良好的維修狀態（尤其是所有九個縣的高速公路和當地街道）；技術進步(如清潔汽車)和激勵計劃鼓勵優選出行方式，以幫助實現溫室氣體減排目標。

社區相連方案

社區相連方案專注於按城市排序的主要交通走廊附近的人口和就業機會預期增長的地區，以作為最佳新開發區。在這三個方案中，此方案預計PDA的住房增長率最大(69%); 預計在聖何塞、三藩市和奧克蘭這三個大城市中，新住房率與主要街道方案類似(44%); 預計Bayside社區的新住房率較為溫和(22%); 在內陸、沿海和三角洲社區的新住房率最大(35%)。具體的土地使用策略包括：通過基於當地確定的PDA類型來增加PDA住宅開發容納力，以鼓勵開發新住房；提高三藩市辦公區的發展上限；避免開發通過的PCA及配合現有城市增長邊界和城市界線內的所有新增長，若無擴張管轄限制，可利用城市邊界作為限定；降低PDA停車最低限定，在El Camino Real 和東灣交通要道上提供高便利公交服務；通過包容性分區鼓勵可負擔住房。

道路擴建將是有限的，更注重現代化和擴大我們的交通系統。對自行車和行人基礎設施進行投資將有助於使市中心更適合步行和騎自行車。與主要街道方案相比，此方案對維護和運營現有系統的自由支配收入的投資率較小(46%)，但對重大項目投資率較多(31%)，對系統改進率相同(23%)。支持增長方式的具體策略包括：策略性交通效率投資，以提高整個地區主要公交線路的頻率及減少出行時間；有限的高性能公路效率的投資，包括策略性改進公路通行能力以解決瓶頸問題及在城市核心地段提供高速公路緩解途徑；最經濟有效的公交擴建項目以支持該地區增長最快的PDA；所有模式的良好維修狀態需要擴大和效率優先；找准機會調整維修狀態，通過重鋪街道和升級服務這些社區的公交車，來支持PDA的增長；技術進步(如清潔汽車)及激勵計劃以鼓勵優選出行方式，幫助實現溫室氣體減排目標。

大城市方案

大城市方案專注於預期增長的灣區最大的三大城市：聖何塞、三藩市和奧克蘭。與這些城市早已連接的鄰近城鎮也將出現增長，特別是這些城市已定的優先發展區。在這三個方案中，此方案預計與主要街道方案在PDA的住房增長率相似(55%); 預計最高新住房率在聖何塞、三藩市和奧克蘭(72%)這三個大城市；預計Bayside社區新住房率較小(17%); 在內陸、沿海、三角洲社區的新住房率最小(11%)。具體的土地使用策略包括：通過在主要的PDA、TPA和所選地點增加居住密

度，以提升對高便利公交地區的開發力；消除三藩市辦公區的發展上限；避免開發通過的PCA及配合現有城市增長邊界和城市界線內的所有新增長，若無擴張管轄限制，可利用城市邊界作為限定；減少三個大城市及其周邊社區的停車最低限定；通過包容性分區、住宅開發費用和其他稅收政策鼓勵更多可負擔住房。

將對服務於核心區域的城市街道、自行車道、鐵路及其他交通基礎設施進行維修、維護和擴展，以滿足日益增長的需求。與前兩個方案相比，此方案用於維護和運營現有系統的自由收入的投資率最小(39%)，用於重大項目的投資率最大(38%)，用於系統改進的比率相同(23%)。支持增長模式的具體策略包括：擴大南灣公交系統，以支持整個矽谷的高密度發展，同時優先投資三藩市和奧克蘭的核心能力項目，以促進高密度發展；將區域鐵路系統接入灣區最大的兩個城市的核心地區 - 三藩市和聖何塞 - 同時提高服務頻率，以支持日益增長的城市通勤模式；所有模式的良好維修狀態需要擴大和效率優先；通過實施警戒線定價和利用駕駛人過橋費支付健全的和有時間競爭力的公交服務，支持三藩市的發展；調整運行和維護資金以優先投資於高增長城市和高客流量系統；技術進步(如清潔汽車)和激勵計劃以鼓勵優選出行方式，幫助實現溫室氣體減排目標。