



PUBLIC OUTREACH and PARTICIPATION PROGRAM

Volume 4

Phase Four: Draft Plan Bay Area (2013)

September 2013

APPENDIX F: Community-Hosted Focus Groups



METROPOLITAN
TRANSPORTATION
COMMISSION



Association of
Bay Area Governments

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

(510) 817-5700
info@mtc.ca.gov
www.mtc.ca.gov
510.817.5769

phone
e-mail
web
TDD/TTY

(510) 464-7900
info@abag.ca.gov
www.abag.ca.gov

PROJECT STAFF

Ann Flemer

MTC Deputy Executive Director, Policy

Bradford Paul

ABAG Deputy Executive Director

Patricia Jones

ABAG Assistant Executive Director
(Retired May 2013)

Randy Rentschler

Director, MTC Legislation and Public Affairs

Ellen Griffin

Manager, MTC Public Engagement

**Catalina Alvarado, Pam Grove,
Leslie Lara, Terry Lee, Craig Noble,
Ursula Vogler**

MTC Outreach Team

**Joe Curley, John Goodwin,
Brenda Kahn, Georgia Lambert**

MTC Public Information Officers

Kathleen Cha

ABAG Senior Communications Officer

JoAnna Bullock

ABAG Senior Regional Planner

ACKNOWLEDGEMENT

Consultant assistance from
MIG, Inc. (Berkeley, California) and
Davis & Associates Communications
(San Francisco, California).



Public Outreach and Participation Program

Phase Four: Draft Plan Bay Area (2013)

NOTE: Appendix F is bound separately from the rest of the report.

Appendix F. Community-Hosted Focus Groups

1. Written Comments	4
2. Sample Agenda.....	12
· English	
· Spanish	
· Chinese	
3. Background Resource Booklet.....	15
· English	
· Spanish	
· Chinese	
· Vietnamese	
4. Sample Focus Group Presentation	87
· English	
· Spanish	
· Chinese	
5. Sample Flyer Used by Community Organizations to Advertise the Upcoming Open House/Public Hearing in Their County	131
6. Comment Sheet	132
7. Evaluation Form.....	133
8. Guide to the Draft Transportation Improvement Program	134

Plan Bay Area Public Outreach and Involvement Program

Volume 4

Phase Four: Draft Plan Bay Area (2013)

Appendix F1

Participants in the Spring 2013 focus groups submitted the following written comments at the conclusion of each of the meetings. Please note these are only the *written* comments received at these meetings.

ALAMEDA COUNTY

There were no written comments received at the Alameda County focus group.

CONTRA COSTA COUNTY

- **Concord – April 15**
 - How about combination public transportation with used bicycle?
 - - I'd like to know if a traffic light or cross light can be installed where O'Reilly's and 7-11 is.
 - Also, create a program for teenagers to be able to get driving classes at a reduced price.
 - – We need more programs for our children.
 - Better bus service.
 - Discount fares for our children.
 - Streetlights in areas that don't have any (like Ellis Street).
 - There is a concern that new housing near transit may replace low-income housing like what happened near the Pleasant Hill BART.
- **Richmond – March 20**
 - I would like to continue to learn more about Plan Bay Area and MTC.
 - - Routine police patrols on every BART train
 - Clean restrooms on BART trains & at stations
 - General routine cleaning of BART trains
 - So glad I participated – it was really great to hear about the plans that are in the works to improve transit in the Bay Area – especially public transportation. One thing I wasn't able to mention is affordable housing assurances in the "Support Focused Growth" strategy with any transit-centric housing in (downtown) Richmond. I think that one issue (downtown) Oakland has is that the majority of the housing near BART is not affordable for the local population. I would hate to see that happen in Richmond.
 - More ferries in the bay to and from more destinations.

MARIN COUNTY

- **Marin County – March 21**

- I would like to see regional agencies use funding incentives as a way to motivate local governments to be inclusive and equitable in how funds are allocated & public projects are implemented.
- - Needs to review statistics
 - Include ethnicity and minorities
 - Make sure statistics reflect the reality
 - Include parking spaces
 - Invest in education and information
- Thanks for holding this meeting & for including me.
- - Access & collective impact
 - Do you integrate these findings and suggestions with community master planners (smaller communities)?
 - “Collective impacts” is a framework used for social change planning. Concept is trending across America.
 - See Stanford Review Collective Impact for Social Change on www.fsg.org. Also Google/see “Sonoma Upstream Investments”—a collective impact used by the county.
 - Very good.
 - This would have been an interesting forum a year ago – during the public meeting process.
 - Prior knowledge to attendance about the influence of County vs. Plan Bay Area.
 - Prior knowledge of attendee stakeholders would have been interesting.
 - Follow up: A list of all attendees. This is a great opportunity for this group to continue to organize & use this forum as a springboard.
- I feel that the plan presented will be great for the Bay Area but in Marin County we need more in terms of transportation services along with a supply of affordable housing and a train to the city.
- - Plan for all communities; take inputs before the plan
 - Small, big, healthy, wealthy, low-income, educational, needs, jobs, safety – all of these aspects have more factors than were mentioned
 - All agencies who are involved need to be familiar what job they all do – partnership

MONOLINGUAL SPANISH (including monolingual Spanish-speaking participants from Contra Costa County, San Francisco and Sonoma County)

• **San Francisco – April 3**

- Yes, they should modify the plan so that transit service is cheaper and that way we can stop driving and help the environment; that way we can have better economic development and good service.
- The meeting was clear and informative. I had the fortune of learning different comments and answers; everything is very important for the Latino community. I'm very excited to have learned so much at this meeting. Everybody's voice counts so that we are heard. Thank you for all the information and your good disposition.
- Well, I liked everything that was discussed. And I hope to be in the next meetings so I can learn more because to me it was very, very important. Thank you all, the meeting was very important.
- Please do not forget that we need more invitations for meetings like this so that our opinions and our voice are heard in order to improve our needs.
- The importance of having more people represented from each of the counties would be more relevant to support these types of programs. Thank you for your support and collaboration.
- Thank you for giving the community the opportunity to give their voice and opinion and that they are informed about what is happening around them.

SAN FRANCISCO

• **Chinatown CDC – March 14**

- There is a lack of understanding of low-income immigrant communities and needs and daily patterns of jobs, services, transit/transportation needs. Presentation doesn't reflect these communities.
- - To improve the bus service, increasing the spending on current bus operator's training is more efficient than increasing the routes and schedules.
- Other than reducing the noise level of public transit facilities near residential areas, it's more important to fix the safety problem. Homeless people tend to gather around those public transit facilities and it strongly impacts the area's safety.
- Many investment projects are focused on improving and increasing the tourism facilities, but less on improving the residential facilities.
- It's mostly important to improve the traffic condition in the Bay Area. There is too much congestion.
- We hope that during the Plan Bay Area implementation process, there will be more coordination between different agencies and fewer conflicts.
- - Cleaner and safer buses.
- Reduce delays; better to be on time.
- I hope to find a job locally so I don't need to take the bus to commute.

- I like the idea of the Plan Bay Area, but I think the “funding” is very important, as well as the execution – to ensure equity amongst stakeholders.
 - A more coherent explanation of tools being used to accomplish Plan goals.
 - Thank you for helping me see projected growth in the City.
- **POWER (Bayview Hunters Point/Mission District) – March 27**
 - A wide overview of transit concepts was well displayed to people at hand.

SAN MATEO COUNTY

- **Redwood City – March 6**
 - - PDAs and TOD are positioned still in conflict with air quality requirements for residential building near major roadways
 - Does the Bay Area community accept as a cultural norm that our young adults, seniors and working families with modest incomes will find a spectrum of housing priced to be accessible to many income levels?
 - What new income streams for housing/transit can be developed with gas tax, vehicle registration fees, etc.?
 - Local hiring as a way of shortening commutes?
 - Good meeting and well organized. A couple of questions came up for me throughout the meeting:
 - 1a) How do we get this information out to communities that speak other languages other than English?
 - 1b) Can we do this same meeting in Spanish, Tongan, Mandarin, Tagalog?
 - 2) The faith community has a lot of influence in communities of color—and many faith leaders lead community churches. How about a meeting with just faith leaders?
 - How about displaying your website address at all Bay Area bridge toll crossings?
 - Please consider the following when planning:
 - access to healthy food near transportation sessions
 - walkability to and from stations
 - extended operating hours for public transit
 - better lighting near transportation
 - smoke-free housing units
 - more affordable public transit
 - Discussions were very useful and I appreciate any opportunity to hear what matters locally. Regional plans can be hard to understand or relate to because it seems too large-scale but the presentations included local impacts/examples which made it easier to understand. A meeting space closer to public transit may have been better, but otherwise the logistics of the meeting worked well. I appreciate the emphasis on discussion time.
 - - Health services accessibility.
 - Awareness around public transportation.

- Policy that holds local government accountable to fulfilling goal of providing low-income housing/affordable/adequate.
- Continued outreach on the plan. Build foundation
 - 1) People need to know they have a voice.
 - 2) Take back to community neighborhood.
 - 3) Invest/Inclusion/Respect.
- Dialogue with labor about employer subsidized transit.
- o I think it's imperative to include in these meetings a section on how to communicate about these issues in a comprehensible and compelling way to our neighbors and community, along with specially designed materials—as hard copies, supported with a website. There should also be a way for people to share their personal stories as they relate to these issues.
- o Two thoughts:
 - 1) In addition to the “trip” count for employers, the length of the trip is very important. Facebook agreed to limit “trips” but should limit trip miles.
 - 2) Employment and housing should be encouraged to be more closely aligned. Prioritize local hiring.
- o In order to get grassroots, community resident buy-in to engaging in this process, you must make the impact(s) relevant to their communities. Most folks living in underserved communities are struggling to make ends meet and aren't necessarily concerned with regional matters. If you can present or break-down this information down to the local level, I believe that you'll get more resident buy-in.

SANTA CLARA COUNTY

- **VIVO (San Jose, Vietnamese Community) – March 15**
 - o PDA and community meeting process re zoning & policies for seniors.
 - o The information was appreciated. I recommend shortening the presentation. Two hours is a long meeting.
 - o - Concern:
 - (1) “Rocketship schools” – dropped in the middle of neighborhood = causes for family to drive to school, not walk/bike to school.
 - (2) Safe routes to school.
 - Questions: Will VTA/MTC work at the policy level, at school district or city jurisdictional level? Implementation of Safe Routes to School is difficult and policy changes can work better than just infrastructure improvements alone. What about working w/enforcement agencies?
 - o Great presentation, all sounds promising. However, I feel the need to underline the need for senior adults to be taken into account. There are several areas where there used to be business and have been traditionally commercial. But now they

are senior residential zones. We need to ready our areas to be more pedestrian friendly, especially towards senior community.

- Great workshop! I'm glad we had a chance to voice our concern in this focus group.
- Focus on senior needs: - Access, - Isolation, - Safety
 - More linguistic sensitive materials (signage, etc.)
 - Zoning and planning with senior housing near cultural shopping areas.

- **San Jose Downtown Association (San Jose Downtown) – March 19**

- - Well done – everyone had time to both give and elaborate their ideas and opinions.
 - Education cannot be overstressed. Everyone needs to gain a perspective of the present situation and how each person's future will be improved.
- I think that information with approved projects/actual funding (timeline) would help in educating the public re the Plan. I agree that the VTA website needs more user friendly capabilities for those interested in certain areas/projects.
- Good meeting format. I encourage these meetings as future PDAs are up. Find local leaders and get in on their meetings and newsletters. Great resources. Very informative and easy to understand. Please provide PDFs of materials so we can pass along.
- This was a good broad-brush introduction to what happens "up there" versus what we're used to dealing with "down here" when the dirt starts flying in the neighborhoods when new development starts. We really do need to champion Plan Bay Area in our neighborhoods as leaders to whom others look for education and direction.
- Residents of downtown San Jose are enthusiastic for expanded transportation options (BART, BRT, light rail, etc.). Generally the demographics that come into downtown for work/live are progressive & open to mass/public transit options; they want to drive less, walk more, be outside in open/green spaces. Their main concerns are centered around safety and access. They want these areas to be clean, safe and easily accessible for as close to 24/7 as is realistic.
- The information presented was very clear. The Plan Bay Area concept is not only good for the region but needed in order to create a sustainable future. More influence for ABAG and MTC to establish standards for PDA development is key.
- The efforts of MTC and ABAG on "Plan Bay Area" are truly inspiring. The information presented was great and depicts the concerns and interests of many people in the Bay Area. I feel that the strategies and initiatives fall in line with what the Bay Area needs and currently lacks. SJSU supports Plan Bay Area 100%!

SOLANO COUNTY

- **Dixon – March 7**
 - Informative meeting; well-presented information.
 - Please enroll me on any upcoming information meetings.

SONOMA COUNTY

- **Santa Rosa – March 12**
 - Interested in seeing more being done toward electrification of mass transit. Need to identify ways to shift budgets from capital improvements/expansion to ongoing maintenance – identify how that can happen – where pressure needs to be in the political process. Keep expanding part of budget for additional mass transit services.
 - - I would suggest the financial pie chart directly represent the investment strategies. It is not that I found it confusing or irrelevant, but I think it would help speed up this particular conversation.
 - Please share my contact information with SCTA.
 - One thing I didn't mention in the meeting...I drive an electric vehicle and it is the Wild West out there in terms of EV charging station standardization, availability, signage, security, access, guidelines or rules for use, etc., etc. For example, some people "hog" the only station around by being there 5+ hours. Some stations are poorly designed where there might be three chargers but room to pull up for only 1.5 cars.
 - This was extremely informative and the presenters listened well.
 - I do have a concern about how we're going to continue to ramp up transit over this time but perhaps the escalating fuel prices will motivate that.
 - I am encouraged by the direction this plan is going; the priorities seem sound to me.
 - Feel free to forward my contact info to SCTA.
 - Fund incentives for alternate methods of transportation such as ride shares, public transport, bike, etc.; especially in "rural" counties like Sonoma.
 - Thank you for this opportunity. Please provide my contact to SCTA.
 - Good process today. Consider doing this with Taxpayer's Association. We should double transit service in this county.
 - Thank you. I appreciate this process, and the interest in improving transit and the environment in our community and Bay Area as a whole. Great presentations. Thanks!
 - A bicycle/pedestrian overpass over Highway 101 at Steele Lane is in need of funding. This is a huge priority for so many of us, as it will connect the east and west sides of town in a way that will make it much safer for pedestrians and cyclists.
 - - Community comment: Sustainable growth limiting sprawl. Stop seeing transit as a fee for service and more like a utility that delivers a public good. Transit oriented developers need to be a priority. We need more connectors between the

bike to buses to train. The 101 overcrossing in Santa Rosa is very important for pedestrians and cyclists; pedestrian safety is important. The impact on reducing traditional traffic while improving convenience to outlying areas. Connect stuff.

- I would really like that pricing program be installed in Santa Rosa.
- Please share my contact info w/SCTA.



SAN FRANCISCO COMMUNITY-BASED WORKSHOP

POWER

WEDNESDAY, MARCH 27, 2013

5:30 PM – 8:00 PM

AGENDA

5:30-6:00 CHECK IN, PICK UP REFRESHMENTS AND HANDOUTS

6:00-6:10 BRIEF INTRODUCTIONS

**6:10-6:30 WHAT WE HAVE HEARD FROM YOUR COMMUNITY
*(Pam Grove, MTC Staff)***

6:30-7:15 DRAFT PLAN BAY AREA DISCUSSION

**Background on Draft Plan Bay Area;
What to Expect When Plan Is Released**

(Vikrant Sood, MTC Staff; JoAnna Bullock, ABAG Staff)

Facilitated Discussion/Q & A

(Zach Klos, Davis & Associates)

7:15-7:45 IMPLEMENTATION AND INVOLVEMENT

Ways to stay involved in local and regional planning issues

*(Liz Brisson, San Francisco County Transportation Authority;
MTC and ABAG staff)*

7:45-8:00 NEXT STEPS, FINAL QUESTIONS AND WRAP UP

(Zach Klos)

Thank you for your participation!



GRUPO DE ENFOQUE EN ESPAÑOL
CON ORGANIZACIONES COMUNITARIAS
MIÉRCOLES 3 DE ABRIL DE 2013
6:00 PM a 8:30 PM

ORDEN DEL DÍA

- 6:00-6:30 REGISTRACIÓN, CENA Y RECOGER MATERIAL
- 6:30-6:40 PRESENTACIONES BREVES
(Zach Klos, Davis & Associates)
- 6:40-7:00 LO QUE ESCUCHAMOS
(Pam Grove, MTC Staff)
- 7:00-8:20 CONVERSACIÓN SOBRE EL BORRADOR DE PLAN BAY AREA

Antecedentes sobre el Plan Bay Area;
Que está incluido en el Plan
(Leslie Lara, personal de MTC; Marisa Raya, personal de ABAG)

Conversación facilitada/Preguntas
(Zach Klos y Leslie Lara)

Como continuar participando en la planificación local y regional
(Leslie Lara, personal de MTC)
- 8:20-8:30 SIGUIENTES PASOS, PREGUNTAS FINALES Y CONCLUSIÓN
(Leslie Lara, personal de MTC)

¡Gracias por su participación!



舊金山社區為基礎的研討會

華協中心

週四, 2013 年 3 月 14 日

4 PM – 6:30 PM

議程

4:00-4:30 報到, 領取點心和講義

4:30-4:40 簡要介紹

4:40-5:00 我們從您的社區聽到了什麼
(Pam Grove, MTC Staff)

5:00-5:45 PLAN BAY AREA 草案討論

Plan Bay Area 草案背景;
計劃發佈時我們期待些什麼
(Dave Vautin, MTC Staff; Gillian Adams, ABAG Staff)

有組織的討論/Q & A
(Zach Klos, Davis & Associates)

5:45-6:15 實施和參與

如何參與當地和區域規劃事宜
(Liz Brisson, San Francisco County Transportation Authority;
Sarah Dennis-Phillips, San Francisco Planning Department;
MTC and ABAG staff)

6:15-6:30 下一步, 最後問題和結語
(Zach Klos)

感謝參與!



Association of
Bay Area Governments



Metropolitan Transportation
Commission

BayArea Plan

**Background Resource Material for
Community-Based Organization
Outreach
February/March 2013**

Contents

1. What is Plan Bay Area?

2. Why do we need Plan Bay Area?

3. Why should I care about Plan Bay Area?

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

5. How can I participate in Plan Bay Area?

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

7. What does that mean? Plan Bay Area Glossary

follow us on
Facebook and Twitter

1 What is Plan Bay Area?



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



promote the economy



improve air quality



promote healthy communities



provide housing for all Bay Area residents



keep the region's transportation system moving

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

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

Did you know?

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

Since spring of 2010, Plan Bay Area — being developed jointly by the Association of Bay Area Governments (ABAG) and the Metropolitan Transportation Commission (MTC) — has brought together regional agencies, local governments, county congestion management agencies, public transit agencies, community members and

stakeholder groups. The aim is to focus on a forward-looking plan to keep what is special about our region and address major challenges, so that we can pass on a vibrant and healthy region to our children and grandchildren.



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



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



Targets Required by Senate Bill 375

- 1 Reduce per-capita carbon dioxide emissions from cars and light-duty trucks by 7 percent by 2020 and by 15 percent by 2035
- 2 House, by 2035, 100 percent of the region's projected 25-year growth by income level, without displacing current low-income residents

Other eight targets adopted by ABAG & MTC:



Healthy & Safe Communities

- 3 Reduce premature deaths from exposure to particulate emissions
 - o Reduce premature deaths from exposure to fine particulates (PM 2.5) by 10 percent
 - o Reduce coarse particulate emissions (PM 10) by 30 percent
 - o Achieve greater reductions in highly impacted areas
- 4 Reduce by 50 percent the number of injuries and fatalities from all collisions (including bike and pedestrian)
- 5 Increase the average daily time of walking or biking per person for transportation by 60 percent (for an average of 15 minutes per person per day)



Transportation System Effectiveness

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



Transportation System Effectiveness

- 8 Increase non-auto mode share by 10 percent and decrease automobile vehicle miles traveled per capita by 10 percent
- 9 Maintain the transportation system in a state of good repair
 - o Increase local road pavement condition index (PCI) to 75 or better (in other words, maintain local streets and roads to a satisfactory standard)
 - o Decrease distressed lane-miles of state highways to less than 10 percent of total lane-miles
 - o Reduce average transit asset age to 50 percent of useful life (in other words, replace buses and rail cars more frequently)

Equitable Access

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

Open Space and Agricultural Preservation

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

**BayArea
Plan**

PLAN BAY AREA PUBLIC OUTREACH and PARTICIPATION

5

PHASE FOUR: 2013 SUMMARY -- Page 19

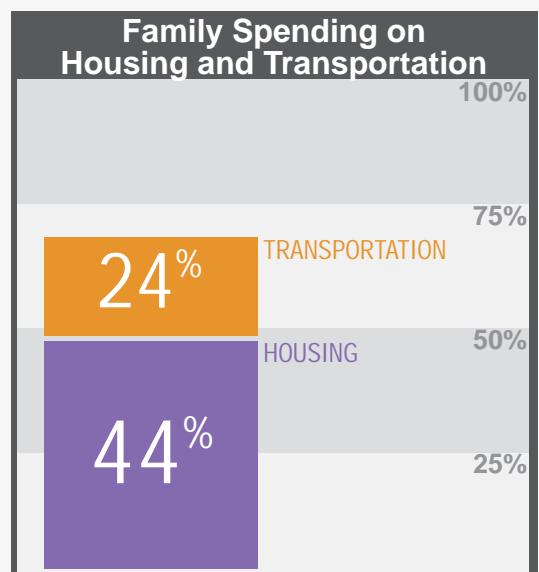
2 Why do we need Plan Bay Area?

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

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

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

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



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



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



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

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



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



Priority Development Areas

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

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

Did you know?

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

Priority Conservation Areas

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

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

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

Local Leaders

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

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



3 Why should I care about Plan Bay Area?



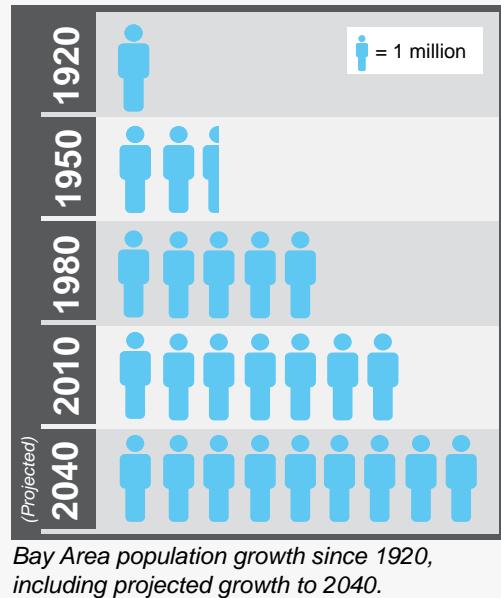
Our region's investments in housing, transportation and other infrastructure needs can have a major impact in creating more jobs, economic opportunities and protecting the environment for all of us. Plan Bay Area considers how to align investments in housing and transportation in order to positively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

Did you know?

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

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

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



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



How should we invest in transportation?

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

Plan Bay Area has been in the works since 2010, when ABAG and MTC began the work to measure and evaluate various land use and transportation options for managing growth. Also in 2010, the California Air Resources Board (CARB) set targets for the Bay Area to aim for in reducing emissions from cars and light-duty trucks. Five alternative land use and

transportation scenarios were approved for study in June 2011. The resulting analysis led to a preferred Jobs-Housing Connection (land use scenario) and transportation investment strategy that comprise the *Preferred Land Use and Transportation Investment Strategy*, approved by the ABAG and MTC boards in May 2012. The *Preferred Land Use and Transportation Investment Strategy* recognizes that many communities in the Bay Area will remain largely unchanged but in other strategic locations promotes



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

compact, mixed-use development that combines both residential and commercial uses and is located close to public transit, jobs, schools, shopping, parks, recreation and other amenities.



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



5 How can I participate in Plan Bay Area?

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

Want to learn about upcoming informational workshops and meetings?

Visit www.OneBayArea.org

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

Visit www.OneBayArea.org

Want access to agendas, presentations and other materials?

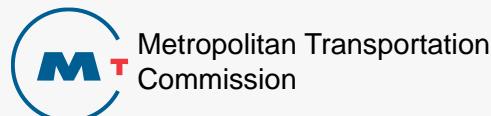
Visit www.OneBayArea.org

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

Want updates and information about Plan Bay Area?

Follow us on  Facebook and  Twitter.

Timeline of Upcoming Plan Bay Area Steps



6 More questions...? Plan Bay Area FAQ

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

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

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

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

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

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

Why the emphasis on automobiles and light trucks?

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

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

What is a Priority Development Area?

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

What is social equity?

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

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

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

7 What does that mean? Plan Bay Area Glossary

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

SB 375 – Senate Bill 375 (Steinberg): SB 375 became law in 2008. It includes two main statutory requirements and a host of voluntary measures. It is designed to complement

 AB 32, which requires the state to reduce its GHG emissions to 1990 levels by 2020. The first requirement is to reduce per-capita carbon dioxide (CO₂) emissions from cars and light duty trucks, primarily by building more compact communities with better access to mass transit and other amenities, so people have more transportation choices and do not have to drive as much. The second requirement is to house 100 percent of the region's projected 25-year population growth, regardless of income level.

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

Notes



BayArea Plan

info@OneBayArea.org
www.OneBayArea.org



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

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



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

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

February 7th, 2013



Association of
Bay Area Governments



Metropolitan Transportation
Commission

BayArea Plan

Material de Antecedentes para
la Participación de Organizaciones
Comunitarias
Febrero/Marzo 2013

Contenido

1. ¿Qué es el Plan Bay Area?

2. ¿Por qué necesitamos el Plan Bay Area?

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

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

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

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

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

síguenos en Facebook
y Twitter

1 ¿Qué es el Plan Bay Area?



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



promover la economía



mejorar la calidad del aire



promover comunidades saludables



proveer vivienda a todos los residentes del Área de la Bahía



mantener el sistema de transporte de la región en movimiento

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

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

¿Sabías qué?

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

Desde la primavera del 2010, el Plan Bay Area — el cual esta siendo desarrollado por la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) y la Comisión Metropolitana del Transporte (MTC) — ha reunido a agencias regionales, gobiernos locales, agencias de administración del congestionamiento, agencias

del transporte público, miembros de la comunidad y organizaciones interesadas. El propósito es enfocarse en un plan que mira hacia delante para mantener lo que hace especial a nuestra región y enfrentar los grandes retos, y así poder heredar una región dinámica y saludable a nuestros hijos y nietos.



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



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



Propósitos requeridos por la Ley 375

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

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

Los otros ocho propósitos aprobados por ABAG & MTC:



Comunidades Saludables y Seguras

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

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

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

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



Acceso Equitativo

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



Vitalidad Económica

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



Efectividad del Sistema de Transporte

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

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



Protección de Espacios Abiertos y Agrícolas

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

2 ¿Por qué necesitamos el Plan Bay Area?

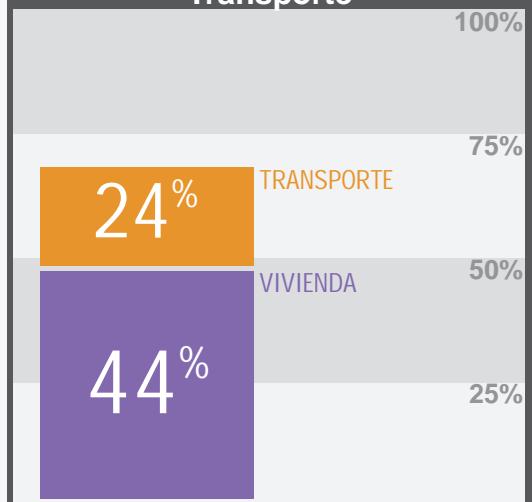
¿Sabías que en promedio las familias trabajadoras gastan más de la mitad de su ingreso bruto en gastos de vivienda y transporte?

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

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

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

Gastos Familiares de Vivienda y Transporte



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



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



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

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



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



Áreas de Prioridad para el Desarrollo

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

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

¿Sabías qué?

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

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

Zonas Protegidas por Prioridad

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

Para conservar estas características y proteger los sistemas naturales de la región, más de 100 Zonas Protegidas

Contra el Desarrollo Urbano (PCAs) han sido designadas por gobiernos locales durante los últimos años.

Líderes Locales

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

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



3 ¿Por qué debe importarme el Plan Bay Area?



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

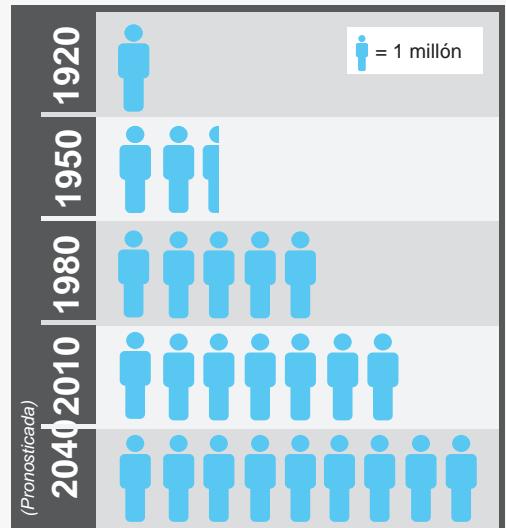
¿Sabías qué?

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

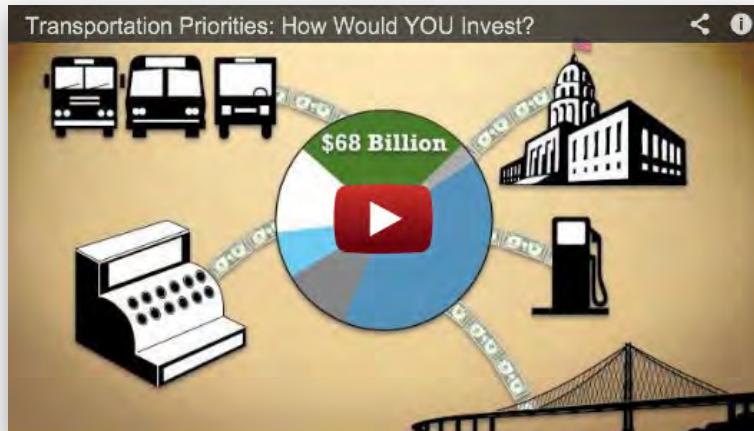
Aun así, no podemos ignorar que podemos mantener y hasta mejorar nuestra calidad de vida para las generaciones actuales y las futuras. Se estima que nuestra población crecerá a mas o menos 9 millones de personas para el 2040 (un aumento de 2 millones de personas de la población

actual de 7 millones). Para alojar este crecimiento, mantener nuestro sistema de transporte en movimiento, y proveer suficiente vivienda para nuestros hijos y nietos – mientras a la vez construimos comunidades dinámicas y saludables – necesitamos de una visión compartida, de planificación y de la cooperación.

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



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



¿Cómo debemos invertir en el transporte?

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

Hemos estado trabajando en el Plan Bay Area desde 2010, cuando ABAG y MTC comenzaron el trabajo de medir y evaluar las varias opciones de uso del suelo y el transporte para manejar el crecimiento. También en el 2010, la Mesa Directiva de Recursos del Aire de California (ARB) propuso metas para reducir las emisiones de los automóviles y camionetas en el Área de la Bahía. Cinco diferentes alternativas del uso del suelo y el



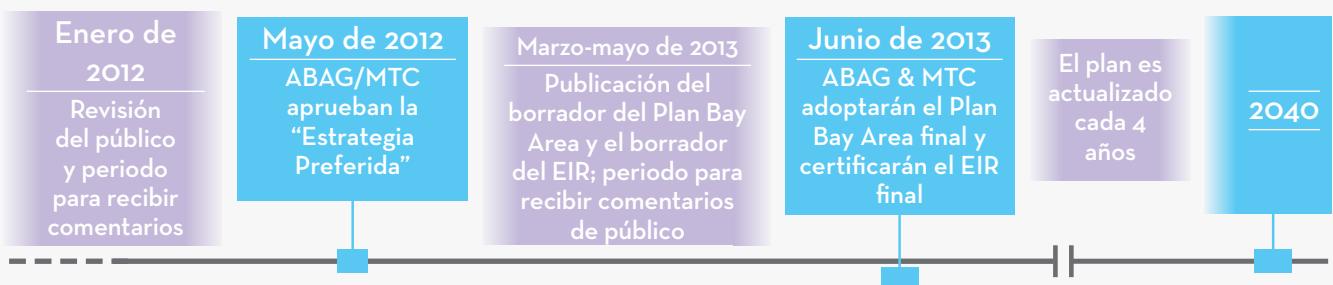
Ken Kirkey, y otro personal de MTC y ABAG, hablan sobre las complejidades del Plan Bay Area.

transporte fueron aprobadas para estudiarse en junio de 2011. El resultado del análisis resultó en la Estrategia Preferida para el Uso del Suelo e Inversión del Transporte, aprobada por las mesas directivas de ABAG y MTC en mayo de 2012. La Estrategia Preferida para el Uso del Suelo e Inversión del Transporte reconoce que muchas comunidades en el Área de la Bahía permanecerán sin cambios pero en otras ubicaciones estratégicas la Estrategia promueve el desarrollo compacto y de usos variados que mezclan el uso residencial y comercial y están ubicados cerca del transporte público, empleos,

escuelas, tiendas, parques, recreación y otras comodidades.



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



5 ¿Cómo puedo participar en el Plan Bay Area?

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

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

Visite www.OneBayArea.org

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

Visite www.OneBayArea.org

¿Quiere revisar las agendas, presentaciones y otros materiales?

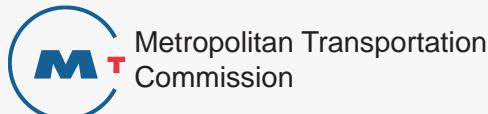
Visite www.OneBayArea.org

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

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

Síganos en Facebook y Twitter.

Cronología de los Próximos Pasos para el Plan Bay Area



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

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

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

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

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

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

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

¿Por qué el énfasis en los automóviles y camionetas?

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

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



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

¿Qué es una Área de Prioridad para el Desarrollo?

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

¿Qué es la equidad social?

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

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

Afortunadamente, no. Por varias décadas, el Área de la Bahía ha estado alentando el crecimiento compacto para así ayudar a reactivar las comunidades antiguas, desarrollar comunidades más completas, disminuir el tiempo y costo de viajar, dar un mejor uso al sistema de transporte existente, controlar los costos de proveer nueva infraestructura, proteger los recursos del terreno y naturales, promover la asequibilidad, y en general, mejorar la calidad de vida de todos los residentes del 71^ area de la Bahía. Reducir las emisiones de gases de efecto invernadero tan solo nos da otra razón para continuar y acelerar estos esfuerzos.

7 ¿Qué significa eso? Glosario del Plan Bay Area

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

RTP — Regional Transportation Plan/Plan Regional de Transporte: un plan maestro que guía las inversiones de transporte por un periodo de 25 años. Actualizado cada 4 años, el plan se basa en pronósticos de crecimiento de la población y los empleos y la demanda al uso del sistema que resulta por el crecimiento. Requerido por ley estatal y federal, el plan incluye programas para dar un mejor mantenimiento, operación y expansión al transporte. La actualización más reciente del plan regional de transporte se conoce como Transportation 2035. El siguiente RTP formará parte del Plan Bay Area.

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

y culturalegzy HJa VJfb'limitando el crecimiento sin control.

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

Sustainable Communities Strategy/Estrategia para Comunidades Sustentables — La Estrategia para Comunidades Sustentables (SCS) es un plan íntegro del uso del suelo y el transporte que todas las regiones metropolitanas de California deben completar según la Ley 9statal del Genado 375. En el Área de la Bahía de San Francisco esta integración incluye los Pronósticos (Projections) y la Distribución de las Necesidades Regionales de Vivienda (Regional Housing Needs Allocation o RHNA) de ABAG y el Plan Regional de Transporte (RTP) de MTC.

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



SB 375 — Senate Bill 375 (Steinberg)/Ley del Senado Estatal 375 por el Senador Steinberg: La ley 375 se firmó en 2008, e incluye dos requisitos legales y una variedad de medidas voluntarias. Fue diseñada para complementar la @y de la 5 samblea 9statal 32 (AB 32), la cual requiere reducir las emisiones de GHG del estado para el 2020 a los niveles existentes en 1990. El primer requisito es reducir las emisiones de dióxido de carbono (CO₂) emitidas por los automóviles y camionetas, primordialmente construyendo comunidades más compactas con mejor acceso al transporte público y otros servicios para que la gente tenga más opciones de transporte y no tengan que conducir tanto. El segundo requisito es proveer vivienda para el 100 por ciento del crecimiento que se espera en los próximos 25 años, sin importar el nivel de ingreso.

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

Notas



BayArea Plan

info@OneBayArea.org
www.OneBayArea.org



Association of
Bay Area Governments

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

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



Metropolitan Transportation
Commission

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

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

February 7th, 2013



Association of
Bay Area Governments



Metropolitan Transportation
Commission

BayArea Plan

社區組織外展

背景資料

2013年2月/3月

內容

1. 什麼是Plan Bay Area ?

2. 我們為什麼需要Plan Bay Area ?

3. 我為什麼需要重視Plan Bay Area ?

4. 在Plan Bay Area過程中現處於甚麼階段 ?

5. 我怎樣能參與Plan Bay Area ?

6. 更多問題 ? Plan Bay Area常問問題

7. 那是什麼意思 ? Plan Bay Area詞匯表

在Facebook和Twitter上
關註我們

1 什麼是Plan Bay Area ?



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



促進經濟



為灣區所有居民提供住屋



改善空氣質量



保證區域的交通系統暢行無阻



發展健康社區

該計劃將會展望未來的25年，直至2040年止，並且必須每4年更新一次。

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

你知道嗎？

舊金山灣區是全世界第19大經濟體。

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



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



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



375號參議院法案要求的指標

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

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

另外8個被ABAG和MTC采納的 目標：



健康和安全的社區

3 減少因為接觸顆粒物體排放而過早死亡的案例

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

4 將碰撞導致受傷和死亡人數減少百分之五十（包括腳踏車和行人）

5 將人均每天步行或騎車時間提高百分之六十（每天每人平均15分鐘）



均等的享用機會

6 將低收入和中低收入人士的交通和住屋開支減少百分之十



蓬勃經濟

7 將區內生產總值增長百分之九十一---平均年增長率大約為百分之二（以當前貨幣價格計算）



交通運輸系統效率

8 增加非機動車代步率百分之十，並且降低機動車里程百分之十。

9 將交通運輸系統保持在良好的維修狀態

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



空地和農業保護

10 將所有非農業發展限制在城市足跡中（現有城市發展和城市增長界限）。

2 我們為什麼需要Plan Bay Area ?

你可知一般受薪家庭將他們總收入的一半以上用於住屋和交通上的開銷。

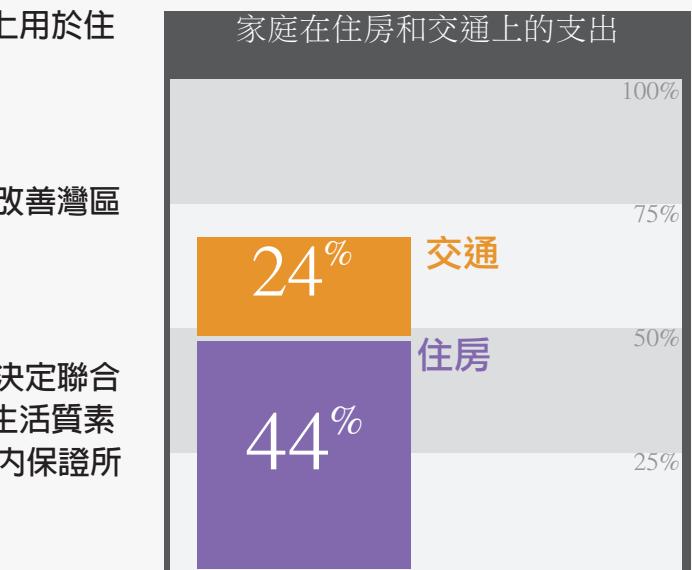
Plan Bay Area設法提供住屋和交通的選擇，以改善灣區居民的生活質素和經濟穩定。

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

整合的土地利用和交通決定意味著以下這些好處：



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



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

通過步行，騎腳踏車和公共交通更方便進而改善公共健康。



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

更加明智的使用基層設施並且減少納稅人在用水，下水道和道路方面的開支。



優先發展地區

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

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

優先保護地區

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

你知道嗎？

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

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

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

當地領導

為容納未來人口增長，當地領導者已經探求了填充地發展，從而：

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



3 我為什麼需要重視Plan Bay Area？

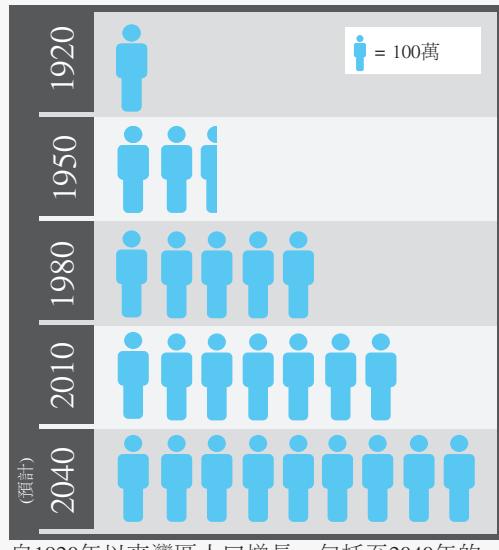


我們在住房，交通和其他基礎設施需求上的區域投資會在創造就業，經濟機會和保護環境方面產生重大影響。Plan Bay Area探討如何調整住屋和交通上的投資，使其更好的支持三藩市灣區。

你知道嗎？

在灣區增加200萬人相當於增加兩個San Jose規模的城市。

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



自1920以來灣區人口增長，包括至2040年的預計增長。

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



我們如何對交通進行投資？

4 在Plan Bay Area發展過程中，現處於甚麼階段？

Plan Bay Area工作始於2010年，當時 ABAG 和 MTC 正開始為管理區域增長，而展開測量，評估土地利用，和交通選項的工作。同時在2010年，加州空氣資源委員會(CARB)針對減少汽車和輕型卡車的尾氣排放，為灣區制定了目標。在2011年6月，五個備選土地利用方案和交通方案被通過進行進一步研究。分析結論指向一個首選：工作及住屋聯系（土地利用方案）

和交通投資策略，（包括首選土地利用和交通投資策略），於2012年5月被 ABAG 和 MTC 委員會通過。首選土地利用和交通投資策略意識到盡管大多數灣區社區將維持現狀，但將在其他策略性選出的地區促進密集多用途，住宅和商業區相結合的發展，及接近公共交通，工作，學校，購物，公園，休閒場所和其他設施。



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



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



5 我怎樣能參與Plan Bay Area？

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

想獲取會議議程，講解和其他資料？

請瀏覽 www.OneBayArea.org

想閱讀，了解，評論Plan Bay Area和EIR草案？

請瀏覽 www.OneBayArea.org

想獲取議程，演講和其他資料？

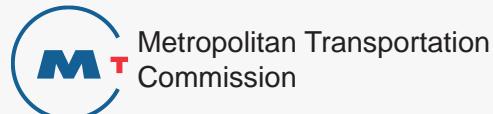
請瀏覽 www.OneBayArea.org

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

想要關於Plan Bay Area的更新和信息？

在  Facebook and  Twitter 上關註我們。

近期Plan Bay Area步驟時間表



6 更多問題？Plan Bay Area常見問題

Plan Bay Area是否會剝奪當地土地利用發展的管控力？

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

區域交通和土地利用計劃如何能減少溫室氣體的排放量？

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

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

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

為什麼強調機動車和輕型卡車？

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

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

什麼是優先發展地區？

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

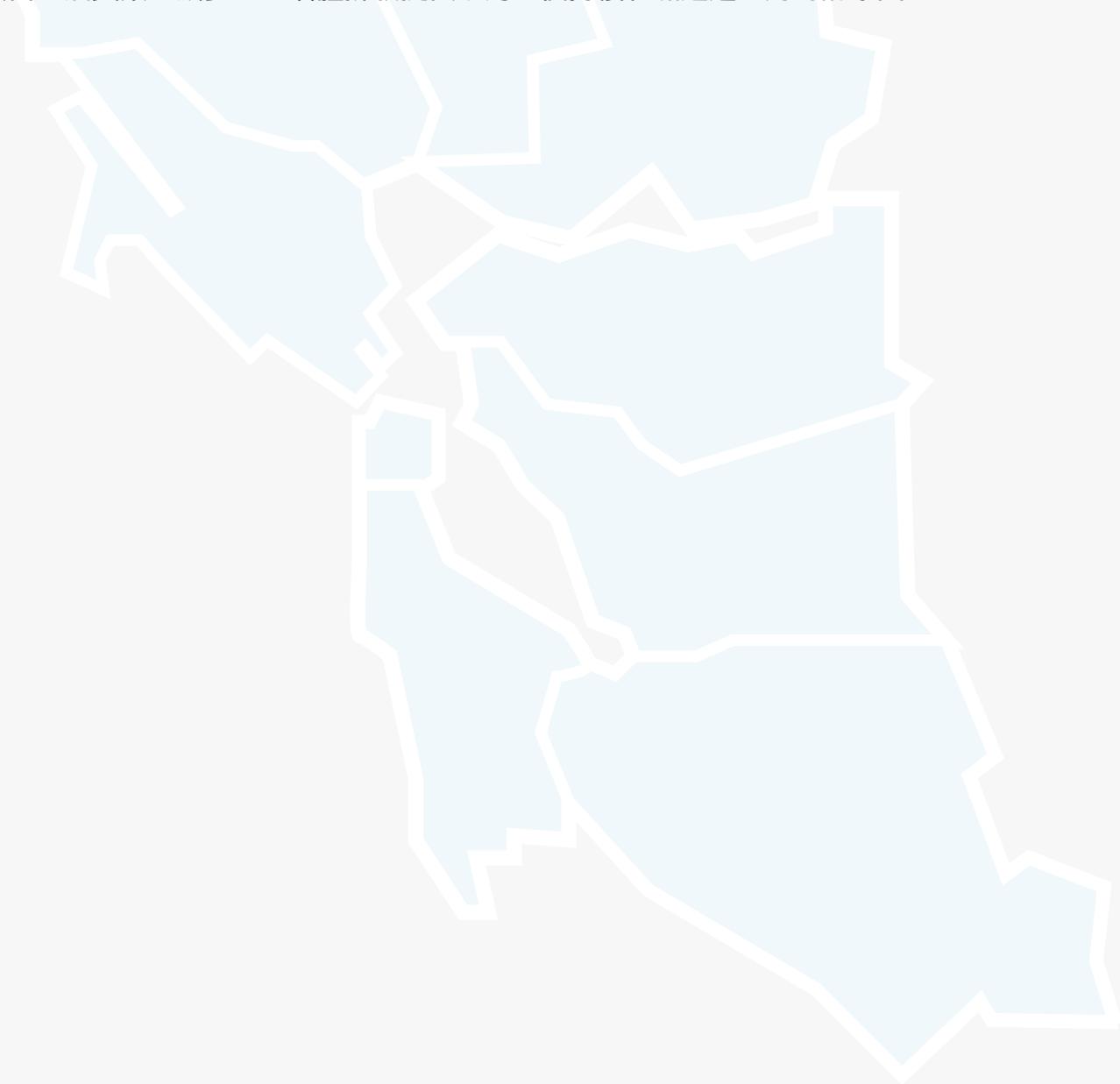
區被建議在百分之三的灣區土地上吸收百分之八十的新建住屋和百分之六十六的新就業機會。

什麼是社會平等？

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

Plan Bay Area聽起來像一個大項目。我們要從零開始嗎？

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



7 那是什麼意思？Plan Bay Area詞匯表

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

筆記



BayArea Plan

info@OneBayArea.org

www.OneBayArea.org



Association of
Bay Area Governments

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

電話510-464-7900
info@abag.ca.gov



Metropolitan Transportation
Commission

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

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

February 7th, 2013



Association of
Bay Area Governments



Metropolitan Transportation
Commission

BayArea Plan

Tài liệu về Bối cảnh cho các
Tổ chức Cộng đồng Ngoại vi
Tháng Hai/Ba 2013

Nội dung

1. Kế hoạch Vùng Vịnh là gì?

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

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

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

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

6. Bạn có thêm câu hỏi? [FAQ](#) về Kế hoạch Vùng Vịnh.

7. Nghĩa của các từ trong Kế hoạch Vùng Vịnh? [Từ điển Thuật ngữ](#)

Hãy theo dõi chúng tôi trên Facebook và Twitter

1 Kế hoạch Vùng Vịnh là gì?



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



đẩy mạnh nền kinh tế



cải thiện phẩm chất không khí



cỗ động cho những cộng đồng •



cung cấp nhà ở cho cư dân Vùng Vịnh



duy trì sự chuyển động của hệ thống giao thông

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

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

Bạn có biết?

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

Từ mùa xuân 2010, Kế hoạch Vùng Vịnh – đang được phát triển bởi Hiệp hội Chính quyền Vùng Vịnh (ABAG) và Ủy ban Giao thông Đô thị (MTC) – đã tập hợp lại với nhau các cơ quan trong vùng, các chính quyền địa phương, các cơ quan quản lý tắc nghẽn giao



thông của quận, các thành viên cộng đồng và các nhóm liên đới. Mục tiêu là tập trung vào một kế hoạch nhìn về phía trước, để duy trì những gì đặc biệt của vùng và giải quyết những thử thách chính, để chúng ta có thể để lại một vùng sống động và lành mạnh cho con cháu chúng ta.

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



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



Những Mục tiêu do Đạo luật Thượng viện 375 đòi hỏi

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

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

Tám mục tiêu khác được ABAG và MTC thông qua:



Những Cộng đoàn Lành mạnh và An toàn

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

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

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

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



Tiếp cận Bình đẳng

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



Sức mạnh Kinh tế

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



Hiệu quả của Hệ thống Giao thông

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

9 Duy trì hệ thống giao thông trong tình trạng tốt

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



Không gian Mở và Bảo tồn Canh nông

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

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

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

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

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

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

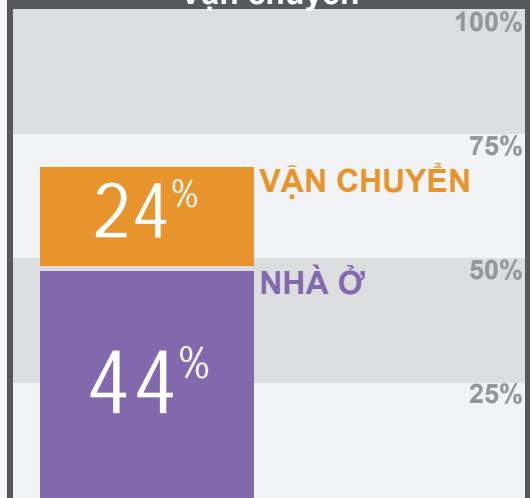


Khuyến khích sử dụng vận chuyển công cộng và giảm khí thải xe hơi bằng cách tụ họp lại thêm nhà, việc làm và những hoạt động khác chung quanh những trạm vận chuyển công ng.



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

Chi phí gia đình cho Nhà ở và Vận chuyển



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

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



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



Những Vùng Ưu tiên Phát triển

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

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

Bạn có biết?

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

Những Vùng Ưu tiên Bảo tồn

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

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

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

Lãnh đạo Địa phương

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

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



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



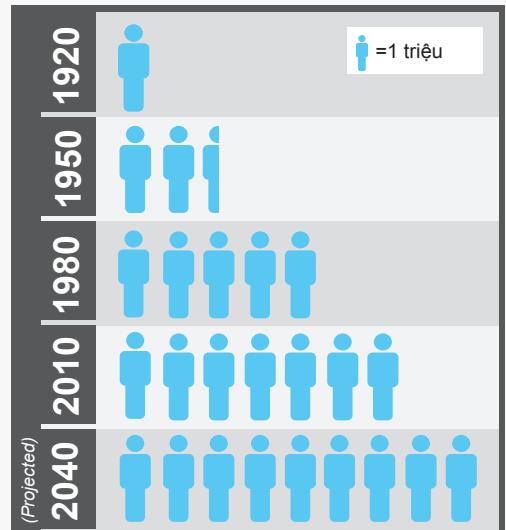
Những đầu tư về nhà ở, vận chuyển và những nhu cầu về hạ tầng cơ sở khác có thể tác động mạnh vào việc tạo thêm việc làm, thêm cơ hội kinh tế và bảo vệ môi trường cho tất cả chúng ta. Kế hoạch Vùng Vịnh cân nhắc phương cách sắp xếp những đầu tư về nhà ở và vận chuyển để có thể hỗ trợ tích cực cho Vùng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

Bạn có biết?

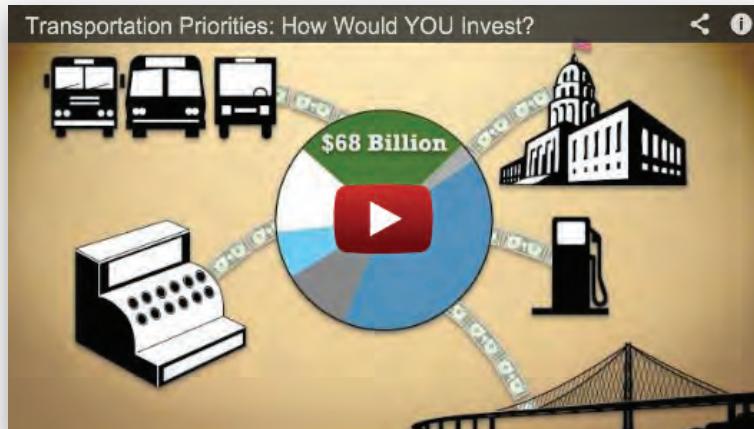
Thêm hai triệu người vào Vùng Vịnh cũng giống như thêm hai thành phố cỡ San Jose.

với sự tăng trưởng này, việc duy trì sự chuyển động của mạng giao thông, và cung cấp nhà ở cho con cháu chúng ta – đồng thời duy trì và tạo lập những cộng đồng sống động và lành mạnh – sẽ đòi hỏi chúng ta phải chia sẻ tầm nhìn, sự hoạch định và cộng tác.

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



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



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

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

Kế hoạch Vùng Vịnh đã bắt đầu từ năm 2010, khi ABAG và MTC khởi sự đàm phán và thẩm định những lựa chọn về sử dụng đất và giao thông để quản lý tăng trưởng. Cũng trong năm 2010, Hội đồng Tài nguyên Không khí California (California Air Resources Board (CARB)) đã xác định những mục tiêu cho Vùng Vịnh để cắt giảm khí thải của xe hơi và xe tải nhẹ. Năm kịch bản về lựa chọn sử dụng đất

và giao thông đã được chấp thuận để được nghiên cứu vào tháng 6, 2011. Kết quả phân tích đưa đến việc ưa chuộng kịch bản Kết nối Việc làm với Nhà ở (về sử dụng đất), và chiến lược đầu tư giao thông bao gồm Chiến lược Sử dụng Đất Ưa chuộng và Đầu Tư Giao thông, được các Hội đồng Quản trị ABAG và MTC chấp thuận vào tháng Năm, 2012. Chiến lược Sử dụng Đất Ưa chuộng và Đầu Tư Giao thông nhìn nhận nhiều cộng đồng trong Vùng Vịnh phần lớn sẽ không thay đổi, nhưng tại những địa điểm chiến lược khác, sẽ thúc đẩy phát triển cộ động, đa năng, kết hợp nhà



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

ở và cơ sở thương mại gần với vận chuyển công cộng, việc làm, trường học, thương xá, công viên, giải trí và những tiện nghi khác.



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



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

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

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

Vào www.OneBayArea.org

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

Vào www.OneBayArea.org

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

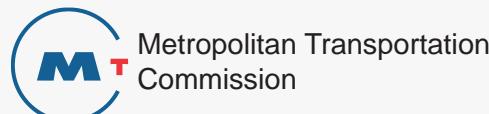
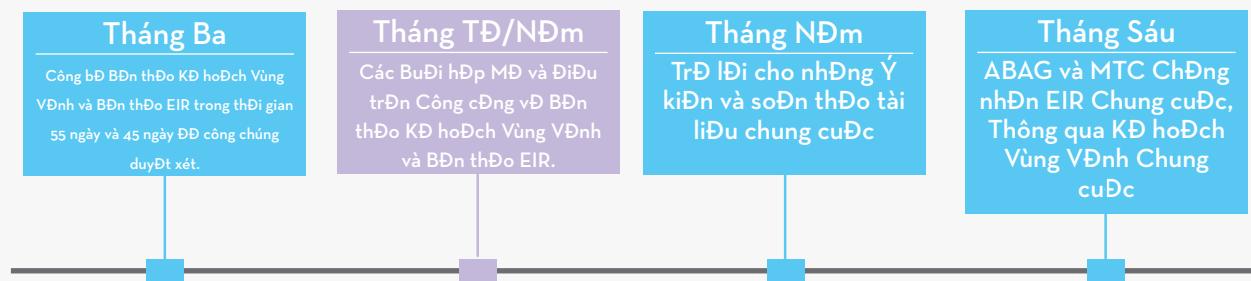
Vào www.OneBayArea.org

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

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

Xin theo dõi chúng tôi trên Facebook và Twitter.

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



cộng;

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

VùngƯu tiên Phát triển là gì?

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

Công bằng xã hội là gì?

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Ghi chú



BayArea Plan

info@OneBayArea.org
www.OneBayArea.org



Association of
Bay Area Governments

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

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



Metropolitan Transportation
Commission

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

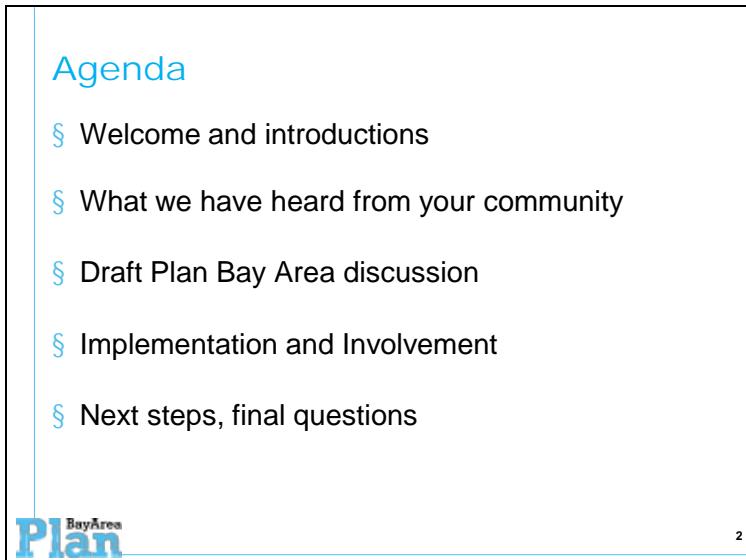
510-817-5700 *điện thoại*
510-817-5848 *fax*
510-817-5769 *TDD/TTY (Khiếm thính)*

February 7th, 2013

Slide 1



Slide 2



Slide 3



Why a Plan Bay Area?

- § To manage growth in the nine-county San Francisco Bay Area
- § A blueprint to coordinate land use and transportation policies, projects and public investments
- § Part of California's approach to reducing greenhouse gas emissions from vehicles
- § Updated regularly, every four years
- § An ongoing conversation about the kind of Bay Area we want to leave for future generations

Plan
BayArea

4

State Adopted Targets

- § for cutting greenhouse gas emissions from cars and light trucks in California's metropolitan areas

	2020	2035
Bay Area	7%	15%
Sacramento	7%	16%
San Diego	7%	13%
Los Angeles	8%	13%
Central Valley	5%	10%

Plan
BayArea

5

The Regional Task

- § Reduce greenhouse gas emissions from driving in the Bay Area by 15% per capita by 2035
- § House the region's population at all income levels
- § Align transportation investments, housing growth, and land use planning
- § Provide the necessary planning and capital supports for successful private investment in infill development
- § Support a strong economy and quality of life

Plan
BayArea

6

Slide 7

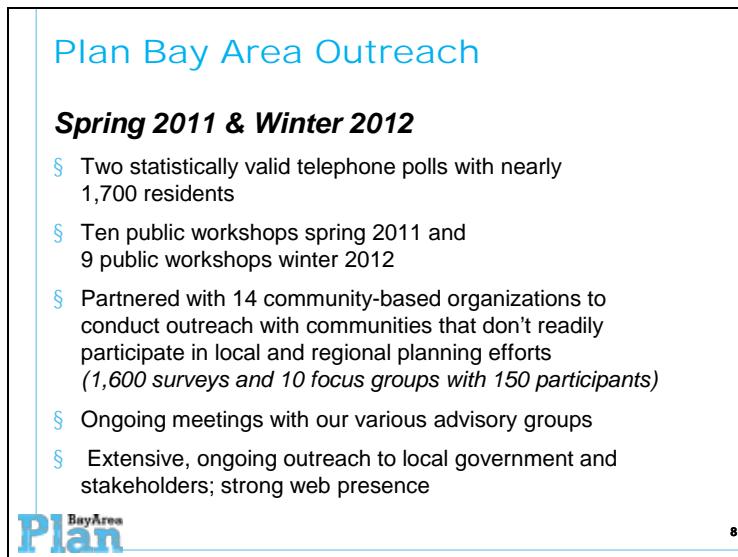


What We Have Heard
From Your Community

Plan Bay Area

7

Slide 8



Plan Bay Area Outreach

Spring 2011 & Winter 2012

- § Two statistically valid telephone polls with nearly 1,700 residents
- § Ten public workshops spring 2011 and 9 public workshops winter 2012
- § Partnered with 14 community-based organizations to conduct outreach with communities that don't readily participate in local and regional planning efforts (*1,600 surveys and 10 focus groups with 150 participants*)
- § Ongoing meetings with our various advisory groups
- § Extensive, ongoing outreach to local government and stakeholders; strong web presence

Plan Bay Area

8

Slide 9



What we heard from Sonoma County

- § **Top transportation investment strategies:**
 - § Improve public transit; more transit service to connect housing & jobs
 - § Expand commuter rail service; also provide more frequent bus service
 - § Add more bike paths/bike lanes
 - § Provide financial incentives to cities to build more housing near transit
- § **Top policy initiatives:**
 - § Encourage "smart" driving
 - § Economic strategies to protect existing jobs and create new jobs
 - § Subsidize and promote use of electric vehicles
 - § Complete the regional bicycle network
 - § Expand Safe Routes to Schools/pedestrian network
 - § Increase vanpool incentives
 - § Increase telecommuting

9

What we heard from Sonoma County

§ Key Comments from Spring 2011

- § Improve/increase local public transit and create transit options to/from the North Bay to San Francisco (including SMART)
- § Decrease local freeway traffic
- § Maintain/increase open space for farm land and parks
- § Expand low-income transportation and housing
- § Increase safety and security for pedestrians and transit riders
- § Increase funding for bike lanes and bike/ped amenities
- § Maintain Sonoma County as a rural community



10

What we heard from Sonoma County

§ Key Comments from Winter 2012

- § Lower transit fares for seniors, youth and low-income riders
- § Consider coordinating transit functions between transit agencies to increase efficacy
- § Consider use of roundabouts instead of traffic lights to reduce local congestion
- § Low-income transit riders in rural areas and who use transit during non-commute hours are underserved
- § Improve inter-city transit connection options (shuttles, taxis)
- § More education and information about public transit
- § Promote Safe Routes to Schools to reduce driving



11

What we heard from Sonoma County

§ Key Comments from Winter 2012 (continued)

- § Promote Safe Routes to Schools to reduce driving
- § Create driving disincentives such as parking surcharges
- § Telecommuting is not an option for workers in service/labor jobs
- § 55 mph speed limit is not realistic
- § Policies that bring jobs and housing closer together (and near city centers) benefit low-income populations and reduce traffic
- § Low-income neighborhoods in Sonoma county lack amenities such as good lighting, access to food and affordable housing
- § Low-income workers support the industry in Sonoma (i.e., wine), but are not included in the decisions that affect their community



12

Discussion

**Do these concerns/priorities
still represent your
community?**



13

Draft Plan Bay Area

Expected release in late March 2013

The Bay Area in 2040:
Key Demographics Chapter



14

Regional Growth

	2010	2040	Growth 2010 - 2040
Jobs	3,385,000	4,505,000	1,120,000
Population	7,151,000	9,299,000	2,148,000
Housing Units	2,786,000	3,446,000	660,000



15

Draft Plan Bay Area

Where We Live/Work Chapter

Plan BayArea

16

A Regional Strategy for Growth

- § Growth over the next several decades will be very different from the outward expansion over the last few decades.
- § Primary strategies call for conserving resources and making better use of existing infrastructure, infill development with streamlined permitting and financial support.



Plan BayArea

17

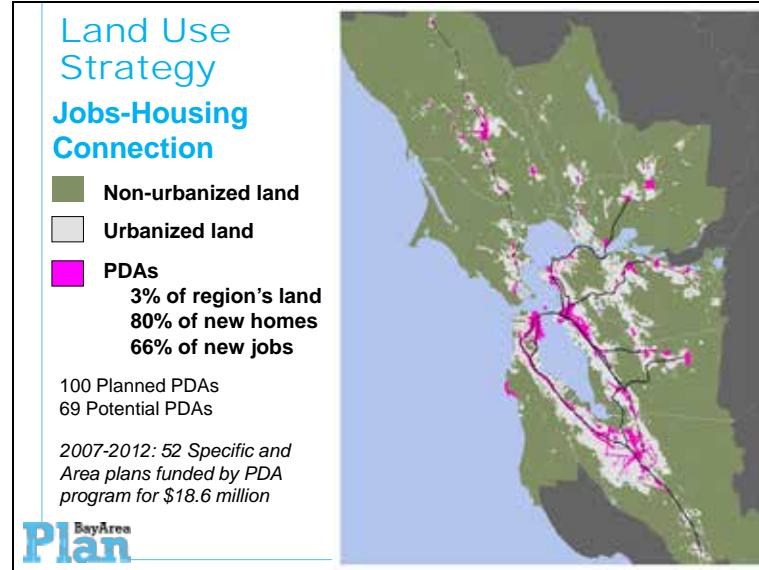
Building on an Existing Framework

- § The region already has a local-regional partnership to support growth in sustainable Priority Development Areas and to protect important natural resources identified as Priority Conservation Areas.
- § No change to local authority over land use decisions.

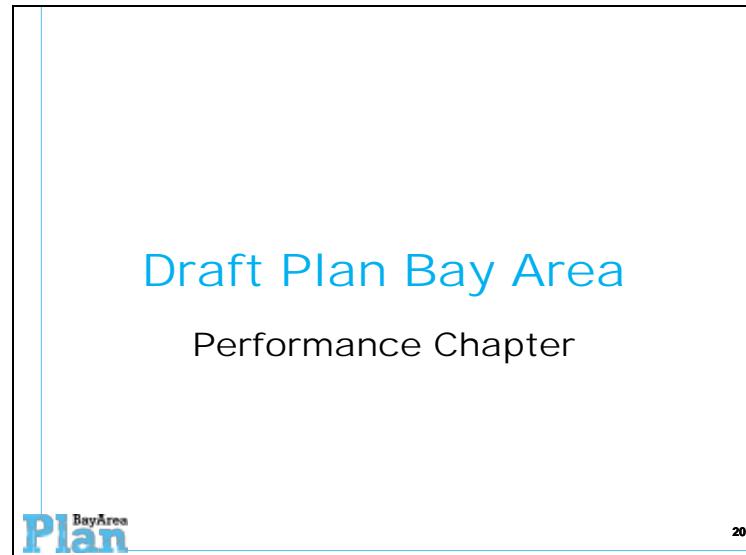


Plan BayArea

Slide 19



Slide 20



Slide 21

Performance Targets	
Statutory	 CLIMATE PROTECTION Reduce per-capita greenhouse gas emissions from cars and light-duty trucks
	 ADEQUATE HOUSING House all of the region's projected housing growth
VOLUNTARY	 ECONOMIC VITALITY Increase gross regional product
	 HEALTHY AND SAFE COMMUNITIES Reduce premature deaths from exposure to particulate emissions Reduce injuries and fatalities from collisions
	 OPEN SPACE AND AGRICULTURAL PRESERVATION Direct all non-agricultural development within the urban footprint
	 EQUITABLE ACCESS Decrease housing and transportation costs as a share of low-income household budgets
	 TRANSPORTATION SYSTEM EFFECTIVENESS Increase non-auto mode share Reduce VMT per capita Maintain the transportation system

Slide 22

		Performance Targets	
Statutory		 CLIMATE PROTECTION Reduce per-capita greenhouse gas emissions from cars and light-duty trucks ✓	 ADEQUATE HOUSING House all of the region's projected housing growth ✓
VOLUNTARY	 ECONOMIC VITALITY  OPEN SPACE AND AGRICULTURAL PRESERVATION  EQUITABLE ACCESS	 Increase gross regional product ✓	 HEALTHY AND SAFE COMMUNITIES Reduce premature deaths from exposure to particulate emissions ✓
		 Direct all non-agricultural development within the urban footprint ✓	 Reduce injuries and fatalities from collisions X
		 Decrease housing and transportation costs as a share of low-income household budgets	 TRANSPORTATION SYSTEM EFFECTIVENESS Increase average daily time spent walking or biking  Increase non-auto mode share  Reduce VMT per capita  Maintain the X transportation system

Slide 23



Slide 24



Maintain and Sustain the Existing Transportation Fix-It First

- § Maintain local streets and roads to a satisfactory standard
- § Replace buses and rail cars more frequently
- § Fully fund operating needs for existing transit services
- § Improve the condition of state freeways



25

BayArea
Plan

Investment Strategy #4

Fund High-Performers

- § Develop a regional funding strategy to implement high-performing projects
- § Position the region for federal transit investments
- § High Speed Rail investment strategy on the Peninsula



26

BayArea
Plan

Investment Strategy #3

Boost Freeway and Transit Efficiency

- § Regional Express Lanes Network
Improve reliability and reduce delay in congested corridors
- § San Francisco Pricing Program
Charge a fee to drive in specific, congested spots to fund transportation improvements, reduce traffic
- § Freeway Performance Initiative
Maximize efficiency and management of freeways and arterials



27

BayArea
Plan

Investment Strategy #4

Support Focused Growth (OneBayArea Grant)

- § Reward jurisdictions that produce housing near transit
- § Target investments in Priority Development Areas (PDAs)
- § Support Priority Conservation Areas (PCAs)



BayArea Plan

28

Investment Strategy #6

Protect our Climate

- § Implement innovative initiatives to help the region achieve its greenhouse gas emission reduction targets



BayArea Plan

29

Investment Strategy #6

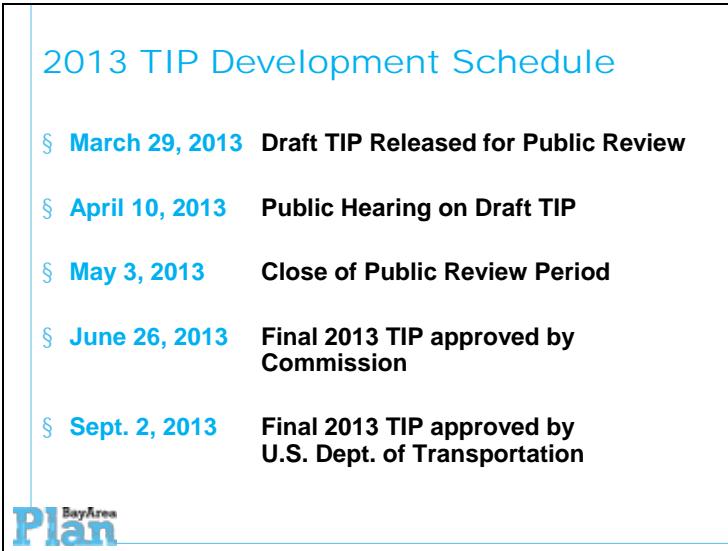
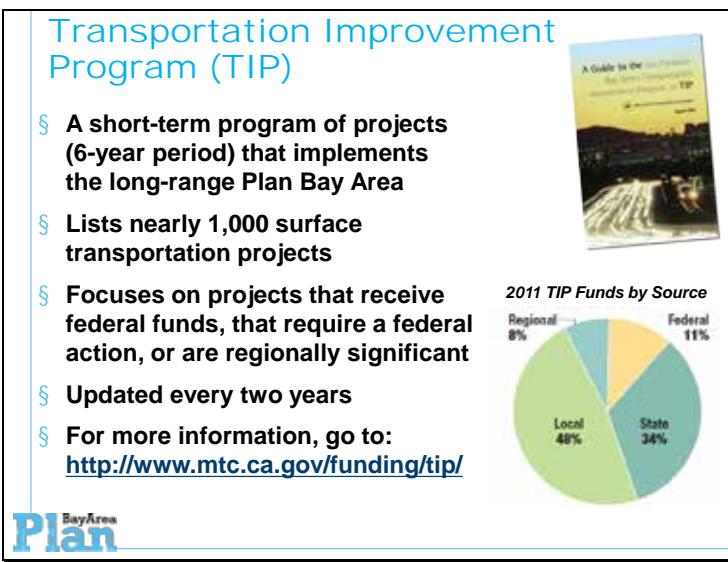
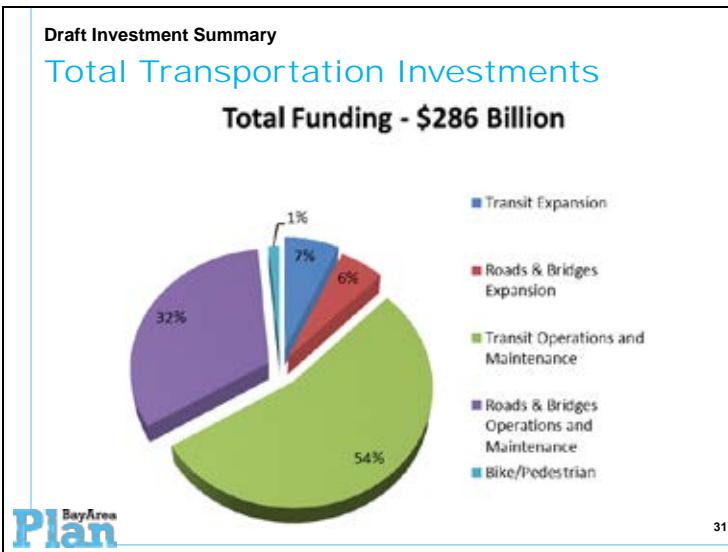
Transit Performance Initiative

- § Make regional investment to improve major transit corridors
- § Reward agencies that achieve improvements in ridership and productivity



BayArea Plan

30



Local Involvement

BayArea
Plan

34

Local and Regional Involvement

- § Stay involved in the planning process
- § Attend local planning and/or city council meetings
- § Sign up at www.onebayarea.org for updates on Plan Bay Area
- § Make your voice heard

BayArea
Plan

35

Remaining Plan Milestones

Draft Plan Bay Area released
Late March 2013

Public meetings in each county
April-May 2013

Comment period closes
Mid-May 2013

Comments presented to Commission
Late May 2013

Adoption of Plan Bay Area
June 2013

BayArea
Plan

36

Questions?

Thank you!



37

Slide 1



BayArea
Plan

Grupo de Enfoque en Español con
Organizaciones Comunitarias

San Francisco

Abril 3 de 2013

Slide 2

Orden del Día

- § Bienvenida y presentaciones
- § Lo que hemos escuchado
- § Conversación sobre el borrador de Plan Bay Area
- § Como mantenerse involucrado
- § Siguientes pasos y preguntas



2

Slide 3



METROPOLITAN
TRANSPORTATION
COMMISSION



Association of
Bay Area Governments



¿Por qué el Plan Bay Area?

- § Para manejar mejor el crecimiento en los nueve condados de la Bahía de San Francisco
- § Un plan de acción para coordinar las políticas, proyectos e inversiones públicas del uso del suelo y el transporte
- § Parte de la solución del estado de California para reducir los gases de efecto invernadero que emiten los vehículos
- § Regularmente actualizado cada cuatro años
 - § Una conversación regular sobre el tipo de lugar que queremos heredarles a las siguientes generaciones

Plan
BayArea

4

Metas Aprobadas por el Estado

- § para reducir los gases de efecto invernadero emitidos por autos y camionetas en las áreas metropolitanas de California

Porcentaje de reducción en emisiones per cápita del 2005 al año meta		
	2020	2035
Área de la Bahía	7%	15%
Sacramento	7%	16%
San Diego	7%	13%
Los Angeles	8%	13%
Valle Central	5%	10%

Plan
BayArea

5

La Tarea de la Región

- § Reducir los gases de efecto invernadero emitidos por conducir en la Bahía
- § Proveer vivienda para todos los niveles de ingreso
- § Alinear las inversiones de transporte, el crecimiento de vivienda, y la planificación del uso del suelo
- § Proveer la planificación necesaria y el apoyo capital para la inversión privada exitosa en el desarrollo urbano
 - § Apoyar una fuerte economía y calidad de vida

Plan
BayArea

6

Slide 7

Lo Que Escuchamos

Plan Bay Area

7

Slide 8

Participación en Plan Bay Area

Primavera 2011 & Invierno 2012

- § Dos encuestas telefónicas estadísticamente validadas con casi 1,700 residentes
- § Diez talleres públicos en primavera 2011 y nueve talleres públicos en invierno 2012
- § Colaboración con 14 organizaciones comunitarias para llevar a cabo reuniones con comunidades que no pueden participar fácilmente en esfuerzos de planificación locales y regionales (*1,600 encuestas y 10 reuniones con 150 participantes*)
- § Reuniones regulares con varios de nuestros grupos asesores
- § Amplia y continua colaboración con gobiernos locales y actores interesados; una fuerte presencia en Internet

Plan Bay Area

8

Slide 9

Lo que escuchamos

§ Sobre las estrategias de inversión de transporte:

- § Servicio más frecuente de transporte público en rutas de alto uso
- § Servicio de autobús más frecuente
- § Más servicio de transporte público que conecte la vivienda con el empleo
- § Más servicio de transporte público para la gente que depende de este
- § Aumentar el servicio de autobús local y exprés
- § Aumentar el servicio de tren suburbano (tal como BART y Caltrain)
- § Ofrecer incentivos financieros a las ciudades que construyan viviendas cerca del transporte público
- § Aumentar el número de carriles para bicicletas

9

Lo que escuchamos

§ Sobre las iniciativas de políticas:

- § Nuevos requisitos para empleadores (por ejemplo, dar subsidios para el transporte público o trabajar desde la casa)
- § Desarrollar estrategias económicas para proteger los empleos existentes, crear nuevos empleos, conservar los lugares industriales
- § Dar subsidios para y promover el uso de autos eléctricos
- § Ampliar la red para peatones y el programa de Rutas Seguras a la Escuela
- § Promover conducir “inteligentemente”
- § Aumentar los incentivos para los viajes compartidos como los “vanpools”
- § Completar la red regional para bicicletas/ciclistas

Plan
BayArea

10

Lo que escuchamos

§ Comentarios que más escuchamos en primavera 2011

- § Ampliar las opciones de transporte público
- § Mantener la diversidad del Área de la Bahía
- § Mantener los lugares al aire libre, incluyendo parques, áreas de recreación y juegos
- § Aumentar las oportunidades de empleo
- § Mejores/más opciones de vivienda asequible para las comunidades de bajos ingresos y clase media

Plan
BayArea

11

Lo que escuchamos

§ Comentarios que más escuchamos en invierno 2012

- § Consideren transporte público gratis o con descuento para los jóvenes y personas de la tercera edad
- § Servicio de autobús confiable y seguro es muy importante, pero también se necesitan más opciones de tren suburbano
- § Ubicar viviendas cerca al transporte público es importante, pero debe de ser vivienda asequible para todos los niveles de ingresos
- § El uso del transporte público aumentaría si fuera confiable, seguro, con mejores conexiones y asequible
- § Cargos y cuotas por estacionarse no son populares
- § Trabajar desde la casa y los autos eléctricos son beneficios de la clase media, no son beneficios que tienen las comunidades de bajos ingresos

Plan
BayArea

12

Lo que escuchamos

§ Comentarios que más escuchamos en invierno 2012

- § Mejorar la calidad de las comunidades para los residentes actuales; evitar el desplazamiento
- § Se necesita vivienda asequible para las comunidades de bajos ingresos y de clase media
- § Las comunidades necesitan acceso al aire libre, oficinas medicas, buenas escuelas, y también al transporte público y los empleos
- § Evitar aislar la vivienda asequible a una sola parte de la comunidad
- § Los residentes urbanos apoyan el crecimiento y mejores conexiones entre la vivienda, los empleos y las tiendas
- § Las comunidades menos urbanas apoyan mantener el carácter actual de sus comunidades

Plan
BayArea

13

Conversación

**¿Creen que estas
preocupaciones y prioridades
representan su comunidad?**

Plan
BayArea

14

Borrador del Plan Bay Area

Publicado el 22 de marzo

El Área de la Bahía en el 2040:
Capítulo sobre importantes
estadísticas demográficas

Plan
BayArea

15

Crecimiento Regional

	2010	2040	Crecimiento 2010 - 2040
Empleos	3,385,000	4,505,000	1,120,000
Población	7,151,000	9,299,000	2,148,000
Unidades de Vivienda	2,786,000	3,446,000	660,000



16

Borrador del Plan Bay Area

Capítulo sobre donde vivimos/trabajamos



17

Una Estrategia Regional para el Crecimiento

- § El crecimiento en las próximas décadas será muy diferente a la expansión hacia afuera de las últimas décadas.
- § Las estrategias principales proponen proteger recursos y darle un mejor uso a la infraestructura, desarrollo urbano con un proceso más eficiente para solicitar permisos y apoyo financiero.



18

Construyendo Sobre un Marco Existente

- § En la región ya existe una colaboración local-regional para apoyar un crecimiento sustentable dentro de Áreas de Prioridad para el Desarrollo (PDAs) y para proteger importantes recursos naturales identificados dentro de las Zonas de Protección contra el Desarrollo (PCAs).
- § No hay cambio alguno en la autoridad local sobre las decisiones del uso del suelo.

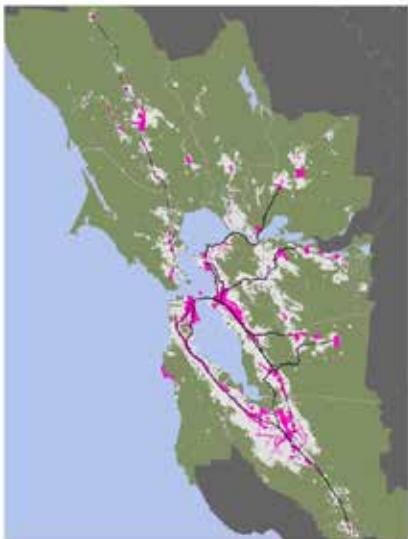


**BayArea
Plan**

Estrategia del Uso del Suelo Conexión Entre Empleos-Vivienda

- Terreno No-Urbanizado
- Terreno Urbanizado
- PDAs
 - 3% del terreno de la región
 - 80% de vivienda nueva
 - 66% del empleo nuevo

100 PDAs Planeadas
69 PDAs Probables
2007-2012: 52 planes Específicos y del Área financiados por el programa PDA por \$18.6 millones



**BayArea
Plan**

Borrador del Plan Bay Area

Capítulo sobre el Cumplimiento

**BayArea
Plan**

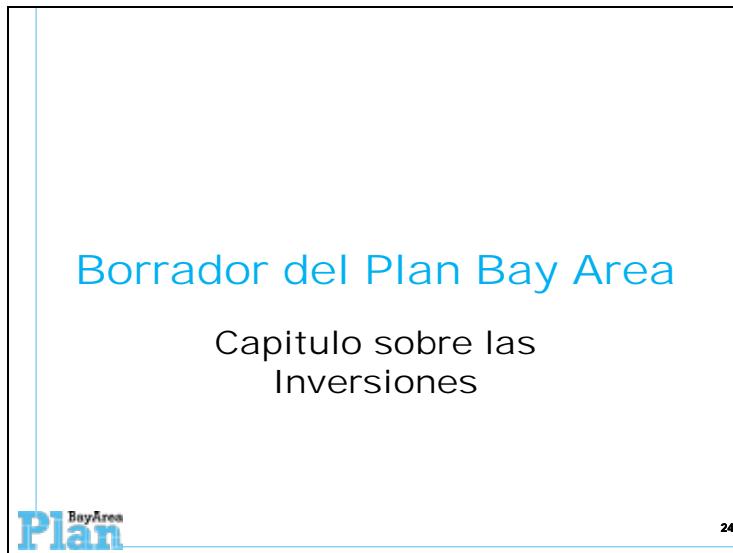
Slide 22

Metas de Cumplimiento			
Por Ley	PROTEGER EL CLIMA	REDUCIR LAS EMISIones DE GASES DE EFECTO INVERNADERO EMITIDAS POR AUTOS Y CAMIONETAS PER CÁPITA	VIVIENDA ADECUADA
Voluntarias	VITALIDAD ECONómICA	Aumentar el producto regional bruto	Proveer vivienda para todo el crecimiento de la regiÓN
	CONSERVAR ESPACIOS AL AIRE LIBRE Y DE AGRICULTURA	Dirigir todo el crecimiento no-agrícola hacia dentro de áreas urbanas	REDUCIR MUERTES PREMATURAS POR CAUSA DE EMISIones DE PARTÍCULAS
	ACCESO EQUITATIVO	Reducir costos de vivienda y transporte del presupuesto de hogares de bajos ingresos	REDUCIR LESIones Y FATALIDADES POR CAUSA DE CHOQUES
			Aumentar el tiempo promedio que caminamos o usamos bici
			Aumentar el uso de otros modos que no sean el auto
			REDUCIR EL VMT PER CÁPITA
			Darle mantenimiento al sistema de transporte

Slide 23

Metas de Cumplimiento			
Por Ley	PROTEGER EL CLIMA	REDUCIR LAS EMISIones DE GASES DE EFECTO INVERNADERO EMITIDAS POR AUTOS Y CAMIONETAS PER CÁPITA	VIVIENDA ADECUADA
Voluntarias	VITALIDAD ECONómICA	Aumentar el producto regional bruto	Proveer vivienda para todo el crecimiento de la regiÓN
	CONSERVAR ESPACIOS AL AIRE LIBRE Y DE AGRICULTURA	Dirigir todo el crecimiento no-agrícola hacia dentro de áreas urbanas	REDUCIR MUERTES PREMATURAS POR CAUSA DE EMISIones DE PARTÍCULAS
	ACCESO EQUITATIVO	Reducir costos de vivienda y transporte del presupuesto de hogares de bajos ingresos	REDUCIR LESIones Y FATALIDADES POR CAUSA DE CHOQUES
			Aumentar el tiempo promedio que caminamos o usamos bici
			Aumentar el uso de otros modos que no sean el auto
			REDUCIR EL VMT PER CÁPITA
			Darle mantenimiento al sistema de transporte

Slide 24



Estrategia General

Seis Estrategias para Alcanzar Nuestras Metas

- 1. Darle Mantenimiento y Sustentar el Sistema de Transporte Actual**
- 2. Construir Transporte Público de Siguiente Generación**
- 3. Aumentar la Eficiencia de Carreteras y Transporte Público**
- 4. Apoyar el Crecimiento Enfocado (Subvención OneBayArea)**
- 5. Prioridades de Inversión de los Condados**
- 6. Proteger Nuestro Clima**

BayArea
Plan

25

Estrategia de Inversión #1

Mantener/Sustentar el Sistema Actual

- § Mantener las calles y caminos locales en un estándar satisfactorio
- § Reemplazar autobuses y vagones más seguido
- § Proveer fondos necesarios para la operación del servicio de transporte público
- § Mejorar la condición de carreteras y puentes estatales



BayArea
Plan

26

Estrategia de Inversión #2

Construir Transporte Público de Siguiente Generación

- § Desarrollar una estrategia de financiación regional para los proyectos que mejor cumplan
- § Posicionar a la región para recibir inversión federal para proyectos de autobús y tren
- § Estrategia de inversión para el tren bala en la Península



BayArea
Plan

27

Estrategia de Inversión #3

Aumentar la Eficiencia de Carreteras y Transporte Público§ **Red Regional de Carriles Exprés**

Mejorar la confiabilidad y reducir el retraso en caminos congestionados

§ **Programa de Precios de San Francisco**

Cobrar una cuota por conducir en ciertos lugares congestionados para financiar mejoras al transporte y reducir el tráfico

§ **Iniciativa de Rendimiento de Carreteras**

Maximizar la eficiencia y el manejo de carreteras y caminos arteriales

§ **Premiar a agencias que cumplan con mejoras al uso y la productividad**

28

Estrategia de Inversión #4

Apoyar el Crecimiento Enfocado (Subvención OneBayArea)§ **Premiar a gobiernos que construyan vivienda cerca del transporte público**§ **Enfocar las inversiones hacia Áreas de Prioridad para el Desarrollo (PDAs)**§ **Apoyar Zonas de Protección Contra el Desarrollo (PCAs)**

29



Estrategia de Inversión #5

Prioridades de Inversión de los Condados§ **Proveer fondos para las prioridades de transporte identificadas por agencias de administración del congestionamiento**§ **La mayoría de estos fondos (65%) ya están destinados para el mantenimiento y sustento de sistemas de transporte actuales**§ **Numerosas inversiones para bicicletas y peatones**

30



Estrategia de Inversión #6

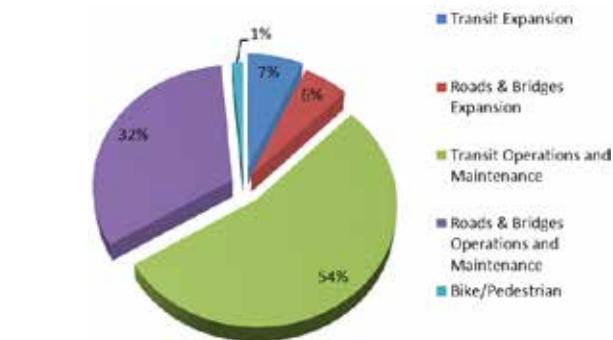
Proteger Nuestro Clima

- § Implementar iniciativas innovadoras para ayudar a la región a alcanzar las metas de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero

BayArea
Plan

31

Resumen de la Propuesta de Inversión

Total de Inversiones de Transporte**Total de Fondos — \$289 billones**BayArea
Plan

32

Programa de Mejoras al Transporte (TIP)

- § Un programa a corto plazo (un periodo de 6 años) de proyectos que implementan el plan a largo plazo conocido como *Plan Bay Area*
- § Incluye casi 1,000 proyectos de transporte de superficie
- § Se enfoca en proyectos que reciben fondos federales, requieren de una acción federal, o son regionalmente significativos
- § Actualizado cada dos años
- § Para más informes, visite: <http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/>

BayArea
Plan

Programa para el Desarrollo del TIP 2013

- § **29 de marzo de 2013** Publicación del Borrador del TIP para Revisión del Público
- § **Abril de 2013** Audiencias Públicas Sobre el Borrador del TIP
- § **3 de mayo de 2013** Cierre del Periodo de Revisión del Público
- § **26 de junio de 2013** Versión Final del TIP 2013 Aprobada por la Comisión
- § **2 de sept. de 2013** Versión Final del TIP 2013 Aprobada por el Departamento de Transporte de los Estados Unidos



Continúe Participando



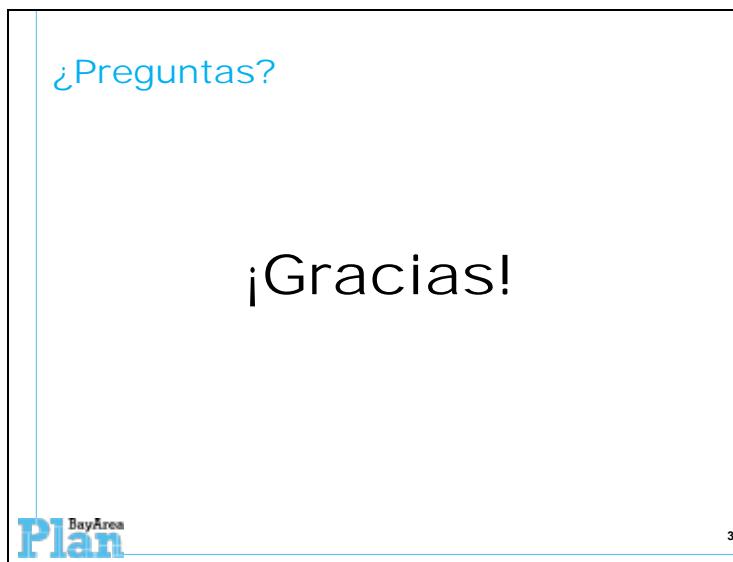
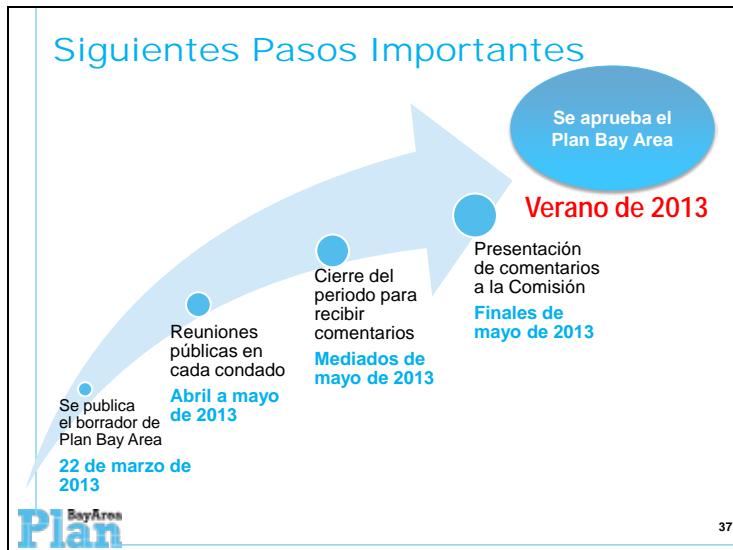
35

Participacion Local y Regional

- § Continúe participando en el proceso de planificación
- § Asista a reuniones locales de planificación o a las juntas del concilio de su ciudad
- § Regístrate para recibir noticias sobre el Plan Bay Area en www.onebayarea.org
- § Haga que se escuche su voz



36



Slide 1



Slide 2



2

Slide 3



為什麼會有Plan Bay Area ?

- § 管理舊金山灣區九個縣的發展
- § 協調土地使用和交通政策，項目和公共投資的總規劃圖
- § 加州針對減少車輛溫室氣體排放措施的一部分
- § 定期更新，每四年一次
- § 這是一個持續的探討，關於我們應為後代留下怎樣的一個灣區



4

州採納的指標

- § 為減少在加州大都會地區的汽車和輕型卡車溫室氣體排放量

	2020	2035
灣區	7%	15%
Sacramento	7%	16%
San Diego	7%	13%
Los Angeles	8%	13%
Central Valley	5%	10%



區域任務

- § 至2035年，將灣區由駕駛造成的人均溫室氣體排放量減少15%
- § 為區域不同收入水平的全部人口提供住房
- § 協調交通投資，住房增長，和土地使用規劃
- § 為那些成功的填充地發展私人投資提供必要的規劃和資金支持
- § 支持強勁的經濟和生活品質



6

Slide 7

我們從您的社區所聽到的

Plan Bay Area

7

Slide 8

Plan Bay Area拓展

2011春季 & 2012冬季

- § 兩項統計學上有效的電話調查，近1700名居民參與
- § 2011年春季的10個公眾研討會和2012年冬季的9個公眾研討會
- § 與14個社區為基礎的組織合作，向那些未準備好參與當地和區域規劃努力的社區進行拓展工作（向150名參與者進行了1600份問卷調查和10個焦點小組）
- § 與各種諮詢小組進行持續會議
- § 廣泛持續的當地政府和利益相關方推廣工作；深入的網絡宣傳

Plan Bay Area

8

Slide 9

我們從華協中心聽到了什麼？

首要交通投資重點:

- § 增加共乘和巴士的車道數目
- § 保養高速路和當地道路，包括修理坑窪
- § 提供更頻繁的巴士服務
- § 延長通勤者鐵路服務
- § 為城市提供財政獎勵，使其在公共交通附近建造更多住房

首要政策措施:

- § 電動車
- § 將高速路限速降為55 mph
- § 鼓勵“智慧”駕駛
- § 延長Safe Routes to Schools和步行者路網

Plan Bay Area

9

我們從華協中心聽到了什麼？

§ 2012年冬季的關鍵評論

- § 更好的票價執行
- § 延長運營時間與更頻繁的巴士服務
- § 更頻繁的公共交通將鼓勵更多人使用
- § 降低票價或免費公共交通將鼓勵更多人使用公交，減少駕駛
- § 鼓勵雇主們提供班車，這樣員工們可以使用公共交通
- § 清除公共交通上的塗鴉畫
- § 安全很重要



10

我們從華協中心聽到了什麼？

§ 2012年冬季的關鍵評論（繼續）

- § Safe Routes to Schools 對於舊金山步行者的安全至關重要
- § 自行車和步行者撥款應分開處理；舊金山需要更多的步行者改善項目，而不適合騎自行車
- § 舊金山需要更多其他交通模式
- § 在市中心建造更多居民和低收入住房
- § 為年長者建造更多低收入住房和一般住房
- § 分配更多資源，在公共交通附近建造更多可負擔住房，從而使低收入和中等收入居民獲益
- § 在公共交通附近建造住房，需要考慮如何減少噪音



11

討論

以上這些關注/重點是否代表了您的社區？



12

Plan Bay Area草案
預期在2013年3月底發佈

2040年的灣區：
重要的人口統計章程

BayArea
Plan

13

區域增長

	2010	2040	增長 2010 - 2040
工作	3,385,000	4,505,000	1,120,000
人口	7,151,000	9,299,000	2,148,000
住房單元	2,786,000	3,446,000	660,000

BayArea
Plan

14

Plan Bay Area草案
我們工作和生活的場所章程

BayArea
Plan

15

一個區域增長戰略

- § 未來幾十年的增長將會與過去幾十年的向外擴張有很大不同
- § 主要策略要求節約資源，更好的利用現有基礎設施，具有精簡審批和資金支持的填充地發展。



BayArea
Plan

16

在現有框架上建設

- § 該區域已經擁有了一个當地-區域夥伴關係，從而支持可持續優先發展地區的增長和保護那些在優先保護地區內的重要自然資源。
- § 地方當局對土地使用的決定權沒有改變。



BayArea
Plan

土地使用策略

工作-住房 聯繫

- 非城市化土地
- 城市化土地
- PDAs
 - 3% 的區域土地
 - 80% 的新住房
 - 66% 的新工作

100 規劃的PDAs
69 潛在的PDAs

2007-2012: 52 個具體的和
區域計劃，由PDA項目撥款
1860萬。

BayArea
Plan





實施目標	
法定的 氣候保護	減少汽車和輕型卡車的人均溫室氣體排放量 為區域所有預計增長人口提供住房
自願的 經濟活力	增加區域生產總值 將所有非農業發展控制在城市足跡中
空地和農業保護	為低收入家庭減少住房和交通成本 減少因可吸入顆粒物排放暴露而導致的過早死亡 減少因碰撞導致的傷害或死亡 增加平均每天步行和騎車時間 增加非機動車模式所佔比例 減少人均汽車出行里程 交通系統效用 維護交通系統

實施目標	
法定的 氣候保護	減少汽車和輕型卡車的人均溫室氣體排放量 ✓ 為區域所有預計增長人口提供住房 ✓
自願的 經濟活力	增加區域生產總值 ✓ 將所有非農業發展控制在城市足跡中 ✓
空地和農業保護	為低收入家庭減少住房和交通成本 減少因可吸入顆粒物排放暴露而導致的過早死亡 ✓ 減少因碰撞導致的傷害或死亡 ✗ 增加平均每天步行和騎車時間 增加非機動車模式所佔比例 減少人均汽車出行里程 交通系統效用 維護交通系統 ✗

Plan Bay Area草案 投資章程



22

總體方法 為實現目標的六個策略

1. 維護和保持現有交通系統
2. 建設下一代公共交通
3. 促進高速路和公共交通效率
4. 支持集中增長 (OneBayArea 撥款)
5. 縣投資重點
6. 保護氣候



23

投資策略#1 維護/保持現有交通系統

- § 將當地街道和道路保持在令人滿意的水平
- § 更頻繁的更換巴士和軌道車
- § 為現有公共交通服務的運營需要充足撥款
- § 改善州高速公路和橋梁的狀況



24

投資策略#2

建設下一代公共交通

- § 發展區域撥款策略，從而實施高性能項目
- § 為該區域進行定位，從而獲取聯邦在巴士和軌道項目的公共交通投資
- § 半島上的高速鐵路投資策略





BayArea Plan

25

投資策略#3

促進高速路和公共交通效率

- § 區域快速車道網絡
改善可靠性和減少在擁堵道路上的延遲
- § 舊金山定價方案
在特定擁堵地點駕駛收取費用，將其用於交通改善項目從而減少擁堵
- § 高速路性能倡導
將高速路和主幹道的效率和管理最大化
- § 嘉勵那些在載客量和生產率上做出改善的機構




BayArea Plan

26

投資策略#4

支持集中增長 (OneBayArea 撥款)

- § 嘉勵那些在公共交通附近建設住房的司法管轄區
- § 著眼于優先發展地區(PDAs)的投資
- § 支持優先保護地區(PCAs)





BayArea Plan

27

Slide 28

投資策略#5

縣投資重點

- § 為那些被縣交通阻塞管治機構確定的當地交通優先項目撥款
- § 這些撥款的主要部分(65%)用於維護和保持現有交通系統
- § 大量的針對自行車和行人投資



BayArea Plan

28

Slide 29

投資策略#6

保護氣候

- § 實施創新舉措，從而幫助該區域實現溫室氣體減排目標



BayArea Plan

29

Slide 30



交通改善計劃(TIP)

- § 為實施長期Plan Bay Area的一項短期項目計劃（6年時間）
- § 列舉了大約1000項地面交通工程
- § 重點關注那些接受聯邦撥款，要求聯邦舉措，或具有區域重大意義的項目
- § 每兩年更新一次
- § 更多信息，請瀏覽：
<http://www.mtc.ca.gov/funding/tip/>



2013 TIP 發展計劃

- § March 29, 2013 TIP草案發佈，以供公眾審閱
- § April 10, 2013 TIP草案公眾聽證會
- § May 3, 2013 公眾審閱階段結束
- § June 26, 2013 最終2013TIP被委員會通過
- § Sept. 2, 2013 最終2013 TIP被美國交通運輸部通過



當地參與



Plan Bay Area 與舊金山當地 規劃的關係

Sarah Dennis-Phillips (SF Planning)

Liz Brisson (SFCTA)

CCDC 社區會議

March 14, 2013

概述

1. 這如何關係到當地土地使用規劃？

- 舊金山優先發展地區
- 住房因素過程

2. 這如何關係到當地交通規劃？

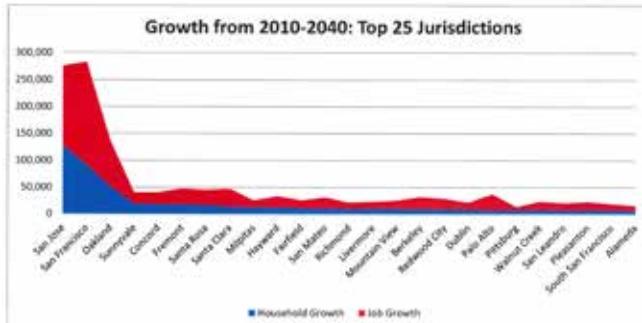
- 舊金山交通規劃發展過程
- 這些規劃如何變為我社區內的工程？

3. Plan Bay Area對於舊金山的關鍵因素



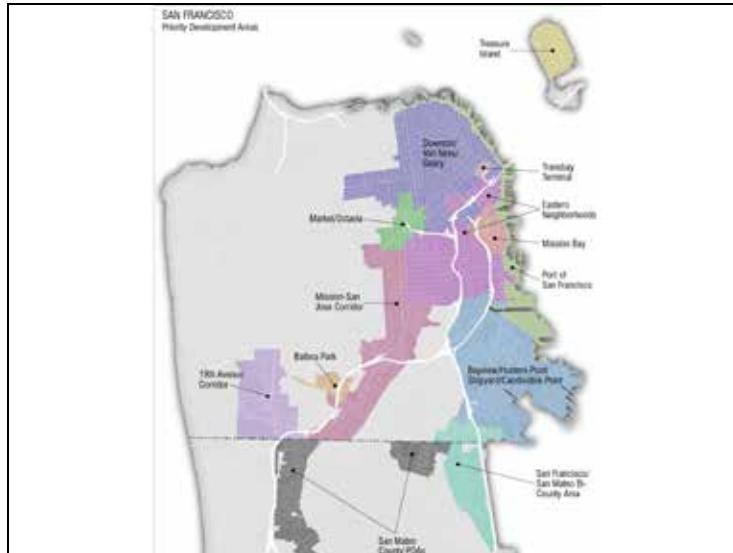
35

挑戰- Plan Bay Area首選方案中舊金山的10 萬戶家庭, 19萬份工作



36

Slide 37



Slide 38



Slide 39

Recent Plans & Major Projects

Plan Area or Project	Year Adopted	Projected Housing	Projected Jobs
SM	Under development	750	4,000
Bart Park	2009	1,780	725
Candlestick/Hunters Point Shipyard	2010	10,500	10,000
Central Corridor	Under development	12,400	50,600
Downtown (C-3 & other)	1984	3,000	5,000
Eastern Neighborhoods	2008	9,500	9,500
Executive Park	2010	1,600	75
HOPE SF (Sunnyvale & Potrero)	Under development	1,600	75
Market and Octavia	2007	5,500	3,000
Mission Bay	1998	3,000	10,000
Mission Rock (SM, 337)	Under development	1,000	5,000
Parkmerced	2011	5,700	900
Pier 70	Under development	2,000	12,000
Rincon Hill	2005	3,500	75
Transbay Redevelopment & Transit Center	2012	4,500	25,000
Treasure Island	2011	7,000	2,750
Valencia Valley	2008	1,600	500
Warren's Arenas (Pier 30-32 & SWL 309)	Under development	120	600
Western SoMa	Expected 2013	2,300	3,200
TOTAL PLANNED		77,650	143,000
PlanBayArea - TOTAL PROJECTED		92,600	191,000

Slide 40

HOUSING PRODUCTION TARGETS, 2007-2014 and ACTUAL PRODUCTION, 2007 - Q2 2012 Including Acquisition and Rehabilitation of Existing Units as Permitted by HCD Guidelines					
Income Category	ABAG/HCD Regional Housing Needs Determination (RHND) Production Goals 2007-June 2014		Actual New Housing Production and Acquisition/Rehabilitation 2007 - Q2 2012**		
	No. of Units	% of Total	No. of Units	% of Actual Production	% of RHNA Goal to Date
Very Low (< 50% AMI) [†]	6,580	21.1%	4,832	2,861	59.2%
Low (50-79% AMI)	5,535	17.7%	4,059	784	19.6%
Moderate (80-120% AMI)	6,754	21.7%	4,953	960	19.4%
Market (over 120% AMI)	12,315	39.5%	9,031	8,108	89.8%
TOTALS	31,193	100.0%	22,875	12,723	100.0%

* Annual production based on 7.5 year reporting period (1 January 2007 - 30 June 2014)
** Source: Housing Inventory 2007, 2008, 2009, 2010, Housing Inventory 2011, preliminary Housing Inventory 2012

Slide 41

DRAFT REGIONAL HOUSING NEED ALLOCATION (2014-2022) FOR SAN FRANCISCO				
Household Income Category	2012 Income for a 2 Person Household	Number of Units	Percent of Total	Difference from Previous Period
Very Low Income (<50% of median)	≤ \$41,200	5,207	21.6%	5% more (21.1%)
Low Income (51-80% of median)	\$41,250 – \$65,900	4,619	16.1%	1.6% less (17.7%)
Moderate Income (81-120% of median)	\$65,950 – \$98,900	5,437	18.9%	2.8% less (21.7%)
Above Moderate (>120% of median)	> \$98,950	12,482	43.4%	3.9% more (39.5%)
Total RHNA		28,745	100%	

* Incomes based on US Dept. of Housing and Urban Development data for HCD Metro Fair Market Rent Area (MFR) that contains San Francisco, published November 30, 2011. Please note actual income levels will change by 2014, and will vary by year.

Slide 42

Outline

1. 這如何關係到當地土地使用規劃？

- 舊金山優先發展地區
- 住房因素過程

2. 這如何關係到當地交通規劃？

- 舊金山交通規劃發展過程
- One Bay Area撥款的當地實施
- 這些規劃如何變為我社區內的工程？

3. Plan Bay Area對於舊金山的關鍵因素



Slide 43

舊金山交通計劃是什麼，它如何關係到Plan Bay Area?

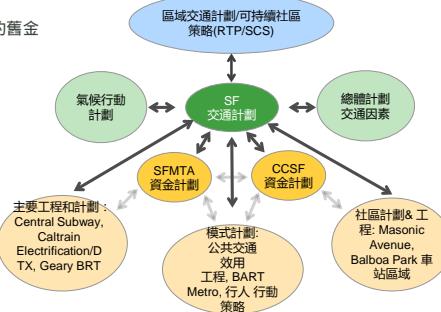
它是什麼？

- 至2040年所有模式，運營者的舊金山交通投資方案
- 支持政策和策略倡導
- 撥款和實施策略

它將如何被使用？

- 通知當地的計劃和投資（交通因素更新，SFMTA 和 DPW 資金計劃）
- 指引舊金山的區域規劃努力（BART 策略計劃, 2017 RTP）
- 針對未來州和國家級別的撥款機會和政策討論為舊金山定位

區域交通計劃/可持續社區策略(RTP/SCS)



43

Slide 44

參與SFTP!



- 告訴我們您的投資優先順序
www.sfbudgetczar.com (有中文版本)
- 了解更多：
www.movesmartsf.com
- 聯繫我們: 415.593.1670
- 邀請我們為您的組織演講
- 在春末/夏初時關注公眾拓展活動

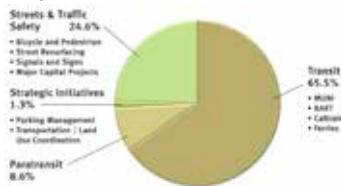
44

Slide 45

這些規劃如何變為我社區內的工程？

- Prop K 當地交通消費稅撥款支持市內公共交通/街道改善項目，這比其他資金具有3-5倍的杠杆效應
- 優先工程每4-5年更新一次(策略計劃, 5YPPs)
- 更新過程
 - 四月-六月：一期拓展：過程
 - 七月-九月：二期拓展：提議的優先選擇
 - 十月/十一月：採納策略計劃/五年更新

Prop K: 4 工程主要分類



即將到來的五年更新將實施第一期SFTP和Plan Bay Area 優先項目。

45

這些規劃如何變為我社區內的工程？

- One Bay Area 撥款(OBAG) 方案—至2016年為舊金山提供3500萬撥款
- 2012年十二月：管理局董事會採納了初級OBAG項目列表：12個項目中的10個，約5460萬美元
- 五月/六月：管理局董事會將選出最終OBAG項目（其他項目將在Prop K 和其他撥款中有優先權）



中國城 Broadway Phase IV Street Design 是上級OBAG候選項目（項目贊助者：DPW）

46

概述

1. 這如何關係到當地土地使用規劃？

- 舊金山優先發展地區
- 住房因素過程



2. 這如何關係到當地交通規劃？

- 舊金山交通規劃發展過程
- One Bay Area撥款的當地實施
- 這些規劃如何變為我社區內的工程？

3. Plan Bay Area對於舊金山的關鍵因素

47

Plan Bay Area對於舊金山的關鍵因素

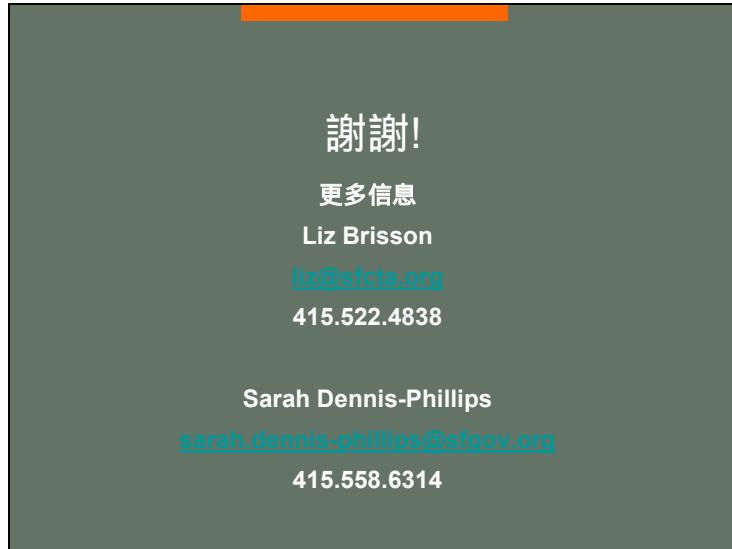


- 舊金山的工程在13個區域高性能表現中排第七
- 市中心的Caltrain延伸和Van Ness Bus Rapid Transit項目被評為區域革新和小型優先項目。
- OBAG方案將可負擔住房的計劃和建造與更多交通資金聯繫起來
- 創建了公共交通表現倡導，五億撥款的策略投資用來改善城市公共交通

PROJECT	Quantitative Benefit/Cost ratio	Qualitative (out of All)
1 BART Metro Program	> 50	8.5
2 Treasure Island Congestion Pricing	50	4.0
3 Congestion Pricing Cordon Pilot	45	6.0
4 AC Transbay Catenary—MacArthur BRT	18	3.5
5 Freeway Performance Initiative	16	4.0
6 ITS Improvements in San Mateo Co.	16	4.0
7 ITS Improvements in Santa Clara Co.	16	4.0
8 Irvington BART Station	12	3.5
9 SFMTA Transit Effectiveness Project	11	7.5
10 Caltrain Electrification and 40+ train per hour service	5	2.0
11 BART to San Jose, Phase 2	5	2.0
12 Van Ness Avenue BRT	6	6.5
13 Better Market Street	6	6.0

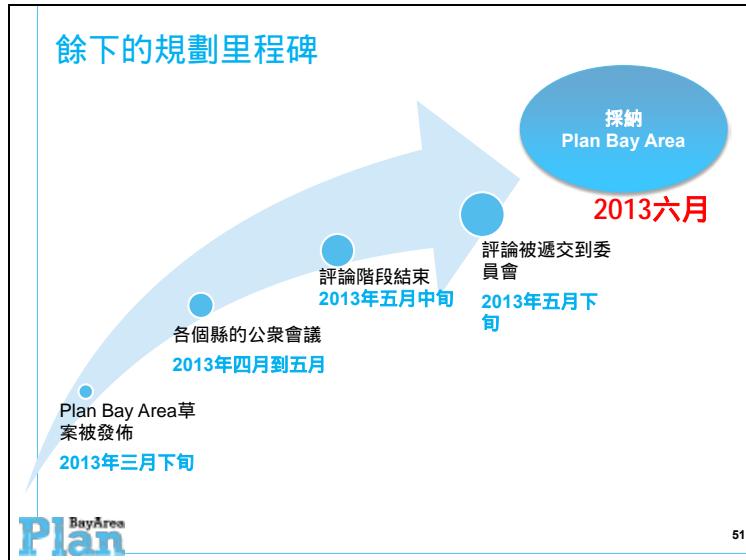
Source: San Francisco Transportation Commission

48



當地和區域參與

- § 參與規劃過程
- § 參加當地規劃和/或市議會會議
- § 在www.onebayarea.org 註冊，以獲取Plan Bay Area的更新
- § 使您的觀點能夠被聽到



問題?

謝謝!

Draft Plan Bay Area:

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

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**.

San Francisco

Thursday, April 11, 2013
Whitcomb Hotel
1231 Market St., San Francisco

Open House Hours:
6:00 p.m. to 7:30 p.m.

Public Hearing Hours:
7:00 p.m. to 9:00 p.m.

PT BayArea Plan

**Can't attend an Open House or Public Hearing?
Comment online, by mail, or email.**



www.OneBayArea.org
for the Plan Bay Area
Open Town Hall



MTC-ABAG
Plan Bay Area Public Comment
101 8th Street, Oakland, CA 94607



info@OneBayArea.org
to email Plan Bay Area
your comments



Association of
Bay Area Governments
PLAN BAY AREA PUBLIC OUTREACH and PARTICIPATION



Metropolitan Transportation
Commission

PHASE FOUR: 2013 SUMMARY -- Page 131



**Comment Sheet
POWER
2013 CBO Workshop**

Please use the space below and on reverse to offer any comments.

Name and contact information (optional):

Name: _____

Address: _____

E-Mail: _____

Check Here [] to be added to the Plan Bay Area email notification list.



M E E T I N G E V A L U A T I O N

1. Please indicate your level of agreement with the following statements:

	Strongly Agree	Agree	Disagree	Strongly Disagree	No Opinion
A. The workshop and related materials were accessible	<input type="checkbox"/>				
B. Adequate notice was provided	<input type="checkbox"/>				
C. I had sufficient opportunity to provide comments	<input type="checkbox"/>				
D. The information presented was clear with an appropriate level of detail	<input type="checkbox"/>				
E. I understood what was established policy and what was open to public influence	<input type="checkbox"/>				
F. The handouts and presentation were educational	<input type="checkbox"/>				
G. I felt like my comments were heard	<input type="checkbox"/>				
H. I gained a better understanding of other people's perspectives and priorities	<input type="checkbox"/>				
I. A quality discussion took place	<input type="checkbox"/>				

2. Please share any comments on the above in the space provided below or on the back of this handout. Comments may also be submitted using the separate comment form provided.



A Guide to the San Francisco Bay Area's Transportation Improvement Program, or TIP

Updated to reflect the Draft 2013 TIP

March 2013



Metropolitan Transportation Commission

Introduction

This guide explains how the public and interested stakeholders can get involved in the San Francisco Bay Area's transportation project development process. Specifically, the focus is on the Transportation Improvement Program or TIP, which is compiled and approved by the Metropolitan Transportation Commission. A major milestone occurs when a highway, transit or other transportation project is added to the TIP. A project may not receive federal funds or receive other critical federal project approvals unless it is included in the TIP. This guide focuses on the TIP – what it is and how the public can use it to keep informed about projects in their communities.

Table of Contents

- 2 What is the Metropolitan Transportation Commission?**
- 3 What is the Transportation Improvement Program or TIP?**
- 5 A summary of the Draft 2013 TIP**
- 8 How does the TIP relate to the long-range regional transportation plan?**
- 9 How does the TIP relate to the Clean Air Act?**
- 9 How is the TIP funded?**
- 10 Who develops the TIP?**
- 11 How does a project get in the TIP?**
- 14 What happens after a project is included in the TIP?**
- 15 In what ways can the public participate?**
- 16 Where to turn for more information**
- 18 Transportation agencies in the San Francisco Bay Area**



What is the Metropolitan Transportation Commission?

The Metropolitan Transportation Commission (MTC) was created by the California State Legislature in 1970 and is the transportation planning, coordinating and financing agency for the nine-county San Francisco Bay Area. MTC functions as both the region's metropolitan planning organization (MPO) – a federal designation – and, for state purposes, as the regional transportation planning agency. As such, it is responsible for regularly updating the Regional Transportation Plan (RTP), a comprehensive blueprint for the development of mass

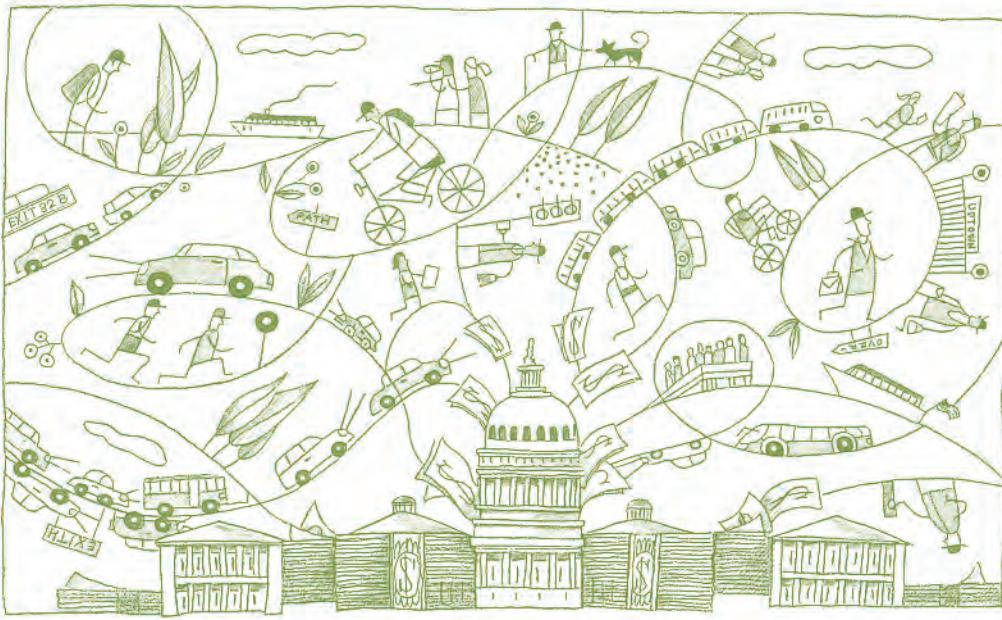
transit, highway, local streets and roads, rail, bicycle and pedestrian facilities. The RTP includes a Sustainable Communities Strategy (SCS) that integrates planning for transportation, land use and housing. The Commission screens requests from local agencies for regional, state and federal grants for transportation projects to determine their compatibility with the RTP, and coordinates the participation of governments and the general public in the planning process. MTC also functions as the Bay Area Toll Authority and the Service Authority for Freeways and Expressways.



The San Francisco Bay Area is served by seven primary public transit systems as well as over 20 other local transit operators, which together carry over 500 million passengers per year. There are nearly 20,000 miles of local streets and roads, 1,400 miles of highway, six public ports and three major commercial airports. The region includes nine counties and 101 municipalities; more than 7 million people reside within its 7,000 square miles.

The Commission is governed by a 21-member policy board. Sixteen commissioners are appointed directly by local elected officials. In addition, two members represent regional agencies – the Association of Bay Area Governments and the Bay Conservation and Development Commission. Finally, three nonvoting members represent the U.S. Department of Transportation, the State Business, Transportation and Housing Agency and the U.S. Department of Housing and Urban Development.





What is the Transportation Improvement Program or TIP?

The TIP lists the near-term transportation projects, programs and investment priorities of the region's surface transportation system that have a federal interest – meaning projects or programs for which federal funds or actions by federal agencies are anticipated – along with locally and state-funded projects that are regionally significant. A regionally significant project, generally large scale, changes travel patterns over a relatively large geographic area. The TIP signifies the start of implementation of the programs and policies approved in the Bay Area's long-range transportation plan. It does this by identifying specific projects over a six-year timeframe that will help move the region toward its transportation vision. Locally funded transit operations and pavement maintenance are generally not included in the TIP.

The TIP is multimodal.

The TIP lists highway, local roadway, bridge, public transit, bicycle, pedestrian and freight-related projects.

The TIP covers a six-year period.

The TIP lists projects for a period of six years. MTC is required by federal law to update the TIP at least one time every four years.



The TIP identifies future commitments of funding and signifies that a project may move ahead to implementation.

A project's inclusion in the TIP is a critical step. It does NOT, however, represent an allocation of funds, an obligation to fund, or a grant of funds. For projects funded with federal dollars, this may occur only after the California Department of Transportation (Caltrans) and/or either the U.S. Federal Highway Administration or Federal Transit Administration review the design, financing, and environmental impacts of a project; consult with other transportation and resource agencies; and review public comment. Beyond this point, a project sponsor works with Caltrans or the federal agencies to guarantee the federal funding identified in the TIP. This federal guarantee is referred to as an "obligation." To secure non-federal funds, projects are subject to final approval from state, regional or local agencies.

The TIP shows estimated project costs and schedules.

The TIP lists specific projects and the anticipated schedule and cost for each phase of a project (preliminary engineering, final design, right-of-way acquisition and construction). Any project phase included in the TIP means implementation of that phase is expected to begin during the six-year timeframe of the TIP. Funding shown outside the TIP period is for informational purpose or to display total project cost.

The TIP schedule of project implementation is NOT fixed. The timeframe shown in the TIP is the "best estimate" at the time it is first listed in the TIP. Sometimes projects cannot maintain that schedule and will be moved to a later year. Conversely, to accelerate implementation the project sponsor can request that the project be moved to an earlier year.

The TIP must reflect realistic revenues and costs.

The list of projects in the TIP must be able to be funded within the amount of funds reasonably expected to be available over the six-year timeframe of the TIP. To add projects to the TIP, sufficient revenues must be available, other projects must be deferred, or new revenues must be identified. As a result, the TIP is not a "wish list" but a list of projects with funding commitments during the timeframe of the TIP.

The TIP may be changed after it is adopted.

An approved TIP may be revised in order to add new projects, delete projects, advance projects into the first year, and accommodate changes in the scope, cost or phasing of a project. MTC encourages public comment on significant proposed changes to the TIP.

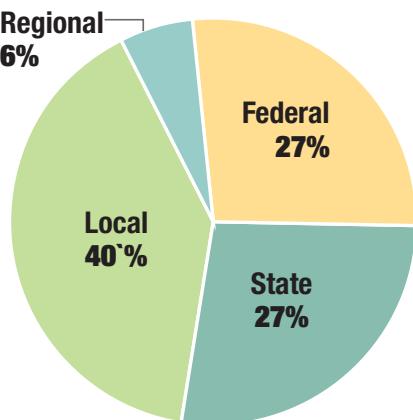
The TIP is NOT a guarantee that a project will move forward to construction. Unforeseen problems may arise, such as engineering obstacles, environmental permit conflicts, changes in priorities, or cost increases or declining revenues. These problems can slow a project, cause it to be postponed, change its scope, or have it dropped from consideration.



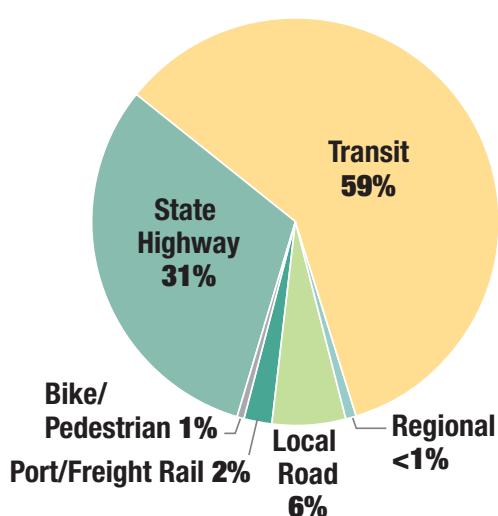
A summary of the Draft 2013 TIP

The Bay Area's Draft 2013 TIP includes approximately 880 transportation projects, and a total of approximately \$16.9 billion in committed federal, state and local funding over the six-year TIP period through fiscal year 2018. See the next page for a map of projects with costs greater than \$200 million.

2013 TIP Funds by Source



2013 TIP Funds by Mode



Draft 2013 TIP Investment Analysis: Focus on low-income and minority communities

To address the equity implications of the proposed 2013 TIP investments, MTC has conducted an investment analysis with a focus on minority and low-income residents. The key question addressed is: "Are low-income and minority populations sharing equitably in the TIP's financial investments?" To answer this question, the investment analysis uses demographic criteria to calculate the shares of 2013 TIP investments that will flow to the identified communities, and compares those shares with the proportional size of this group's population and trip-making, relative to those of the general population.

Results of the Investment Analysis of the Draft 2013 TIP can be viewed on MTC's web site at: www.mtc.ca.gov/funding/tip/

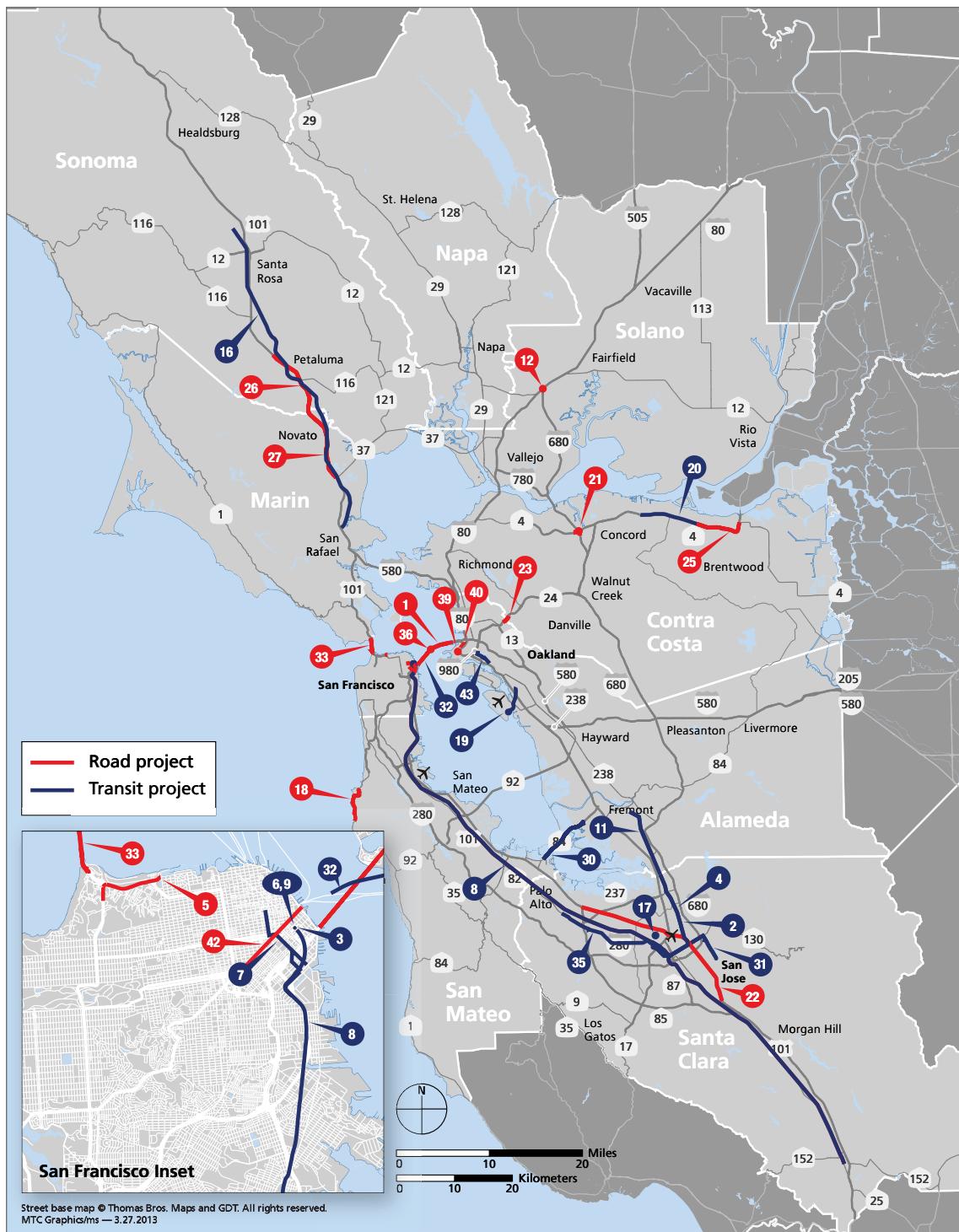


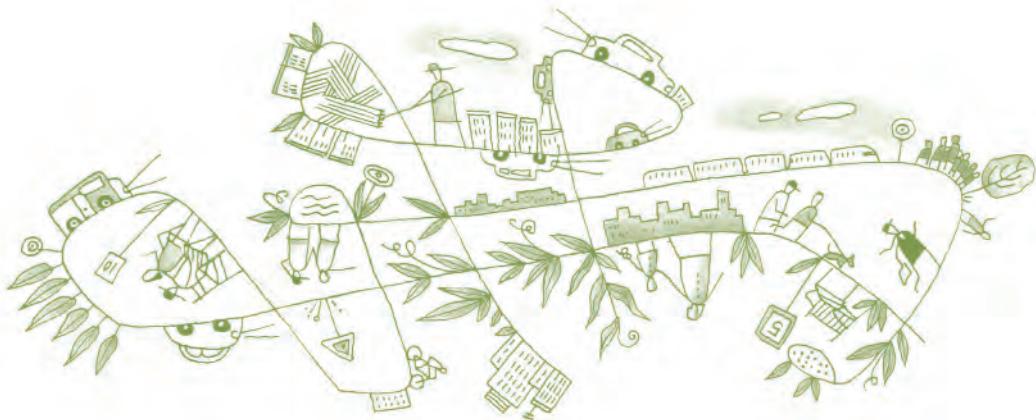
Projects in the Draft 2013 TIP Over \$200 Million

- BLUE** Transit Project
RED Road Project
- | | | |
|---|---|--|
| <p>1. San Francisco-Oakland Bay Bridge East Span Replacement
Alameda County
\$5.71 billion</p> <p>2. BART – Berryessa to San Jose Extension
Santa Clara County
\$3.96 billion</p> <p>3. Transbay Terminal/Caltrain Downtown Extension, Phase 2
San Francisco County
\$2.60 billion</p> <p>4. BART – Warm Springs to Berryessa Extension
Santa Clara County
\$2.52 billion</p> <p>5. US-101 Doyle Drive Replacement
San Francisco County
\$1.97 billion</p> <p>6. Transbay Terminal/Caltrain Downtown Extension, Phase 1
San Francisco County
\$1.59 billion</p> <p>7. SF Muni Third St LRT Phase 2 Central Subway
San Francisco County
\$1.57 billion</p> <p>8. Caltrain Electrification
Multiple Counties
\$1.23 billion</p> <p>9. Transbay Transit Center – TIFIA Loan Debt Service
San Francisco County
\$1.08 billion</p> <p>10. BART Railcar Replacement Program**
Multiple Counties
\$1.03 billion</p> <p>11. BART – Warm Springs Extension
Alameda County
\$890 million</p> <p>12. I-80/680/12 Interchange Project
Solano County
\$718 million</p> <p>13. Toll Bridge Rehabilitation Program**
Multiple Counties
\$629 million</p> <p>14. BART Car Exchange (Preventative Maintenance)**
Multiple Counties
\$603 million</p> <p>15. Valley Transportation Authority: Preventative Maintenance**
Santa Clara County
\$571 million</p> | <p>16. Sonoma Marin Area Rail Corridor
Sonoma/Marin Counties
\$532 million</p> <p>17. San Jose International Airport People Mover
Santa Clara County
\$508 million</p> <p>18. SR-1 Devils Slide Bypass Tunnel
San Mateo County
\$505 million</p> <p>19. BART Oakland Airport Connector
Alameda County
\$484 million</p> <p>20. E-BART – East Contra Costa County Rail Extension
Contra Costa County
\$460 million</p> <p>21. I-680/SR-4 Interchange Reconstruction, Phases 1-5
Contra Costa County
\$425 million</p> <p>22. US-101 Express Lanes in Santa Clara County
Santa Clara County
\$425 million</p> <p>23. SR-24 – Caldecott Tunnel Fourth Bore
Alameda/Contra Costa Counties
\$420 million</p> <p>24. AC Transit: Preventative Maintenance Program**
Alameda County
\$392 million</p> <p>25. SR-4 East Widening from Somersville Rd to SR-160
Contra Costa County
\$385 million</p> <p>26. US-101 Marin-Sonoma Narrows (Sonoma)
Sonoma County
\$373 million</p> <p>27. US-101 Marin-Sonoma Narrows (Marin)
Marin County
\$341 million</p> <p>28. Hunters Point Shipyard and Candlestick Point Local Roads**
San Francisco County
\$338 million</p> <p>29. Freeway Performance Initiative (FPI)**
Multiple Counties
\$328 million</p> | <p>30. Dumbarton Rail Service (PE and ROW only)
Alameda/San Mateo Counties
\$301 million</p> <p>31. Capitol Expressway LRT Extension, Ph. 2
Santa Clara County
\$294 million</p> <p>32. BART Transbay Tube Seismic Retrofit
Multiple Counties
\$276 million</p> <p>33. Golden Gate Bridge Seismic Retrofit, Ph. 1-3A
Marin/San Francisco Counties
\$274 million</p> <p>34. Southeast Waterfront Transportation Improvements**
San Francisco County
\$254 million</p> <p>35. El Camino Real Bus Rapid Transit
Santa Clara County
\$234 million</p> <p>36. Yerba Buena Island (YBI) Ramp Improvements
San Francisco County
\$233 million</p> <p>37. Caltrain Positive Train Control**
Multiple Counties
\$231 million</p> <p>38. SF Muni Rail Replacement Program**
San Francisco County
\$223 million</p> <p>39. 7th Street Grade Separation and Roadway Improvement
Alameda County
\$221 million</p> <p>40. Oakland Army Base Infrastructure Improvements
Alameda County
\$215 million</p> <p>41. SFMTA ADA Paratransit Operating Support**
San Francisco County
\$207 million</p> <p>42. Better Market Street Transportation Elements
San Francisco County
\$206 million</p> <p>43. Enhanced Bus – Telegraph/International/East 14th
Alameda County
\$205 million</p> |
|---|---|--|

** These projects not shown on map

Projects in the Draft 2013 TIP With Costs Greater Than \$200 million





How does the TIP relate to the long-range regional transportation plan?

Regionally significant projects must be first identified in the region's long-range transportation plan, and projects in the TIP must help implement the goals of the plan. The long-range plan is required by federal law and is a blueprint for transportation investment decisions over a 25- to 30-year horizon. The long-range plan establishes policies and priorities to address mobility, congestion, air quality and other transportation goals. The Draft 2013 TIP translates recommendations from the Draft Plan Bay Area into a short-term (six-year) program of improvements focused on projects that have a federal interest. Therefore, the earlier (and more effective) timeframe for public comment on the merits of a particular transportation project is during the development of the long-range plan.



How does the TIP relate to the Clean Air Act?

Transportation activities funded with federal dollars must be consistent with air quality standards called for in the Clean Air Act Amendments of 1990. A TIP and Regional Transportation Plan are said to "conform" to those standards if they do not cause new air quality violations, worsen existing violations, or delay attainment of the air quality standards. Along with adoption of the TIP and RTP, MTC must make a conformity finding that the quality standards are met. To determine this, MTC conducts a transportation air quality conformity analysis. MTC encourages the public to review and comment on this analysis.



How is the TIP funded?

Funding for projects in the TIP comes from you – through taxes, tolls and fees, including local, regional, state and federal programs. Major fund sources are administered through the U.S. Department of Transportation's Federal Highway Administration and Federal Transit Administration, and by the State of California. Various county sales tax measures and regional bridge toll measures provide additional funds. The state of California, transit agencies and local jurisdictions provide dollars to match federal funding or to fully fund certain local projects.





Who develops the TIP?

MTC develops the TIP in cooperation with the Bay Area Partnership of federal, state and regional agencies; county congestion management agencies (CMAs); public transit providers; city and county public works representatives; and the public. The Bay Area Partnership subcommittees provide a forum for managers of the region's transportation system to contribute to the policy-making and investment activities of MTC, and to improve coordination within the region.

Project sponsors must be a government agency (or other qualifying entity, such as certain non-profit organizations that are eligible for some transportation funds) and are responsible for initiating funding requests, applying for funds, and carrying their projects to completion. In the Bay Area, project sponsors include public transit operators, Caltrans, MTC, the Bay Area Air Quality Management District, the congestion management agencies, the nine Bay Area counties, the individual cities within each county or other special districts.



How does a project get in the TIP?

Often years of planning and public input precede a project's inclusion in the TIP. Although there are several ways in which a project can get in the TIP, the most typical course is described here. *The chart on the next page shows where the TIP lies on the path to completion of a project.*

First, a particular transportation need is identified. In many cases, planners and engineers generate lists of potential improvements based on their needs analyses and public inquiries. The local proposals are in turn reviewed by a city, county, transportation authority, transit operator, or state agency. If the public agency agrees that a particular idea has merit, it may decide to act as the project sponsor, work toward refining the initial idea, develop a clear project cost, scope and schedule, and subsequently seek funding for the project.

Once local agencies develop their list of projects and priorities, they are submitted to MTC for consideration to include in a regional transportation plan. Even if a project is fully funded with local funds, if it is a major project it must still align with the regional plan's goals in order to be included in the plan. Many project sponsors will request funding for their projects that is subject to MTC approval. MTC must balance competing needs and assure that the most critical investment priorities are being addressed within the limits of available funds and that there is consistency among projects and with the region's goals as embodied by the Regional Transportation Plan.

When federal and state discretionary funding becomes available to the region, MTC, guided by the long-range plan in consultation with transportation stakeholders, develops a transportation program for those funds. This involves deciding on criteria for project selection and setting funding levels per project. Depending on the program, either MTC, the county congestion management agency, transit operator, or county may propose projects.



Follow a Transportation Project From Idea to

New Project Ideas and Local Review

MTC's Long-Term Regional Transportation Plan

Idea	Local Review	The Regional Transportation Plan (RTP)/ Sustainable Communities Strategy (SCS)
An idea for a project starts when a transportation need is identified and a new idea is put forward. The idea can surface in any number of ways – from you, a private business, a community group or a government agency.	<p>The project idea must be adopted by a formal sponsor – usually a public agency – that may refine the initial idea and develop details for the project. To move forward, the project must be approved by local authorities such as a city council, county board of supervisors or transit agency.</p> <p>To be eligible for certain regional, state and federal funds, projects must be cleared through the county congestion management agency (CMA), and become part of the Regional Transportation Plan.</p>	<p>Every four years MTC updates the Regional Transportation Plan (RTP), looking forward two to three decades. The plan identifies policies, programs and transportation investments to support the long-term vision for the Bay Area.</p> <p>The RTP also must identify anticipated funding sources. The RTP can include only those projects and programs that can be funded with revenues reasonably expected to be available during the plan's timeframe. Projects identified in the RTP are generally drawn from the planning efforts of MTC, county congestion management agencies, transit agencies and local governments.</p> <p>State legislation now requires that regional transportation plans incorporate a Sustainable Communities Strategy (SCS) – provisions for reducing greenhouse gas emissions from cars and light trucks by integrating transportation, housing and land-use planning.</p>

How You Can Make a Difference

Get involved in your community!

- ▶ Follow the work of your city council, county board of supervisors or local transit agency.
- ▶ Take notice of plans or improvement programs developed by your city, county or transit agency.
- ▶ Comment on projects proposed by your county CMA or on transportation

The Regional Transportation Plan is the earliest and best opportunity within the MTC process to comment on and influence projects.

- ▶ A project cannot move forward or receive any federal funds unless it is included in the Regional Transportation Plan. Participate in the RTP/SCS public meetings, surveys, etc.
- ▶ MTC support of large projects occurs in the RTP and not as part of the TIP.

Implementation

MTC's Project Selection Process

Construction/Implementation

Once long-term goals, policies and funding initiatives have been set in the RTP, MTC develops program criteria and funds specific projects.

Project Selection Process

Funding Levels Established for RTP

Programs/Initiatives: Guided by the RTP and short-term revenue estimates, MTC decides how much funding to apply to programs over a two-to-four-year period at a time.

Project Selection Criteria Developed:

For competitive programs under its control, MTC is guided by the RTP and develops and adopts minimum project requirements and criteria to evaluate and prioritize projects.

Project Selection: Depending on the program, projects may be selected using MTC's criteria or by the county congestion management agency, the California Transportation Commission or a transit agency board. Some funding programs are non-competitive, meaning projects are funded according to a pre-determined formula or voter-enacted initiative.

The Transportation Improvement Program (TIP)

The production of the Transportation Improvement Program or TIP is the culmination of MTC's transportation planning and project selection process. The TIP identifies specific near-term projects over a six-year period to move the region toward its transportation vision.

The TIP lists all surface transportation projects for which federal funds or actions by federal agencies are anticipated, along with some of the larger locally and state-funded projects. A project cannot receive federal funds or receive other critical federal project approvals unless it is in the TIP. MTC must update the TIP at least once every four years. It is revised several times a year to add, delete or modify projects.

Environmental Review and Project Development Activities

The project sponsor conducts an environmental review, as required by either the California Environmental Quality Act (CEQA) or the National Environmental Policy Act (NEPA). Final approval of the project design and right-of-way is required by the sponsoring agency and appropriate federal agency (Federal Highway Administration or Federal Transit Administration) if federal funds and/or actions are involved.

Funding is fully committed by grant approval (once the project meets all requirements and moves forward to phases such as preliminary engineering, right-of-way acquisition, or construction).

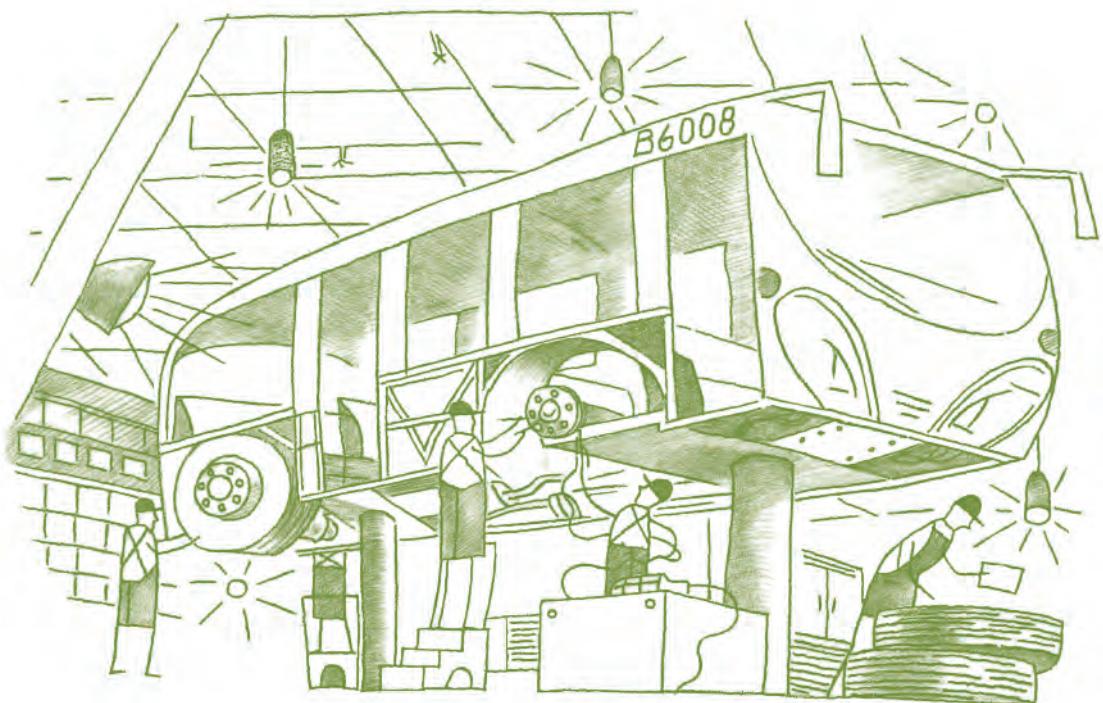
Get involved in planning for the whole Bay Area at MTC!

- ▶ Comment at MTC committee-level and Commission-level meetings, special public hearings and workshops.
- ▶ Follow the work of MTC's Policy Advisory Council which advises the Commission

(www.mtc.ca.gov/get_involved).

Comment on a project's impacts

- ▶ Comment on the environmental impacts of the project before the environmental document and project receive final approval by the board of the sponsoring agency, or in advance of federal approval, if required.



What happens after a project is included in the TIP?

Once a project is in the TIP, a considerable amount of work still remains to bring it to completion. The designated project sponsor is responsible for ensuring the project moves forward. Projects typically proceed in phases (preliminary engineering, final design, right-of-way acquisition, and construction). Each phase is included in the TIP showing funding and the anticipated schedule. Ideally, a project will advance according to its listed schedule. However, tracking each project's progress is important so that delays can be identified and remedied as soon as possible, and so that funding can be reallocated as necessary.

Once federal funds have been made available for a project's final construction phase, they usually no longer appear in future TIP documents – even though the project may not yet be completed.



In what ways can the public participate?

Public participation occurs during all stages of a project's development. Communicating support or concern to municipal and county officials and transit agency managers is one of the most effective starting points. As local review begins, public input may be provided at formal meetings or informal sessions with local planning boards and staff. Members of the public may also be asked to participate in special task forces to review transportation improvement concepts at the corridor, county and regional level. The MTC's long-range transportation plan has an extensive public involvement program including but not limited to workshops, focus groups, surveys, public hearings and opportunities to comment at Commission meetings. Finally, once a project is in the TIP and it enters the preliminary engineering phase, the detailed environmental review process affords yet another opportunity for the public to offer input. An overview of opportunities to get involved during every stage of a project is provided on pages 12 and 13.

MTC's public involvement process aims to give the public ample opportunities for early and continuing participation in transportation project planning, and to provide full public access to key decisions. The public has the opportunity to comment before the draft TIP is officially adopted by the Commission. MTC conducts a public comment period and holds public meetings to allow the public an opportunity to ask questions about the process and projects. Copies of the draft TIP are distributed to major libraries; notices are mailed out to an extensive mailing list of interested individuals and agencies along with instructions on how to access and comment on the TIP on the MTC website; and the TIP documents can be viewed on the MTC website at www.mtc.ca.gov/funding/tip/.

MTC extends an open and continuing invitation to the Bay Area public to assist in developing transportation solutions for the region. A comprehensive Public Participation Plan details the many avenues available to groups and individuals who would like to get involved in MTC's work. The plan can be found on MTC's website at www.mtc.ca.gov/get_involved/participation_plan.htm.



Where to turn for more information

Visit the MTC website at www.mtc.ca.gov for more information about the transportation planning and funding process and to obtain schedules and agendas for MTC meetings. Below are direct links to key documents. Some publications mentioned are available at the MTC-ABAG Library.

Resources

The Transportation Improvement Program

www.mtc.ca.gov/funding/tip/

MTC Public Participation Plan

www.mtc.ca.gov/get_involved/participation_plan.htm

The ABCs of MTC

www.mtc.ca.gov/library/abcs_of_mtc/

Project Listing: MTC Fund Management System

www.mtc.ca.gov/funding/fms_intro.htm

MTC Staff Contacts

Program and Fund Management

Ross McKeown (510) 817-5842
rmckeown@mtc.ca.gov

Transportation Improvement Program

Sri Srinivasan (510) 817-5793
ssrinivasan@mtc.ca.gov

Adam Crenshaw (510) 817-5794
acrenshaw@mtc.ca.gov

Federal Highway Administration Programs

Craig Goldblatt (510) 817-5837
cgoldblatt@mtc.ca.gov

Federal Transit Administration Programs

Glen Tepke (510) 817-5781
gtepke@mtc.ca.gov

State Funding Programs

Kenneth Kao (510) 817-5768
kkao@mtc.ca.gov

MTC Public Information

(510) 817-5757 or info@mtc.ca.gov

MTC-ABAG Library

(510) 817-5836 or library@mtc.ca.gov





Request assistance

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。



Transportation agencies in the San Francisco Bay Area

Major Transit Operators

Altamont Commuter Express (ACE)
209.944.6220

Alameda-Contra Costa Transit District (AC Transit)
510.891.4777

Bay Area Rapid Transit District (BART)
510.464.6000

Bay Area Water Emergency Transit Authority
415.291.3377

Central Contra Costa Transit Authority (County Connection)
925.676.1976

Eastern Contra Costa Transit Authority (Tri Delta)
925.754.6622

Fairfield/Suisun Transit (FAST)
707.422.2877

Golden Gate Bridge, Highway and Transportation District
415.921.5858

Livermore Amador Valley Transit Authority (WHEELS)
925.455.7500

Napa County Transportation and Planning Agency (VINE)
707.259.8631

Peninsula Corridor Joint Powers Board (Caltrain)
650.508.6200

San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA)
415.701.4500

San Mateo County Transit District (SamTrans)
650.508.6200

Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA)
408.321.2300

Santa Rosa Department of Transit and Parking
707.543.3333

Solano County Transit (SolTrans)
707.648.4666

Sonoma County Transit
707.585.7516

Transbay Joint Powers Authority
415.597.4620

Western Contra Costa Transit Authority (WestCAT)
510.724.3331

Major Airports and Seaports

Port of Oakland
510.627.1100

Port of San Francisco
415.274.0400

Oakland International Airport
510.563.3300

San Jose International Airport
408.392.3600

San Francisco International Airport
650.821.8211

Regional Agencies

Association of Bay Area Governments
510.464.7900

Bay Area Air Quality Management District
415.771.6000

Metropolitan Transportation Commission
510.817.5700

San Francisco Bay Conservation and Development Commission
415.352.3600

Congestion Management Agencies

Alameda County Transportation Commission
510.208.7400

Contra Costa Transportation Authority
925.256.4700

Transportation Authority of Marin
415.226.0815

Napa County Transportation and Planning Agency
707.259.8631

San Francisco County Transportation Authority
415.522.4800

City/County Association of Governments of San Mateo County
650.599.1406

Santa Clara Valley Transportation Authority
408.321.2300

Solano Transportation Authority
707.424.6075

Sonoma County Transportation Authority
707.565.5373

State Agencies

California Air Resources Board
916.322.2990

California Highway Patrol, Golden Gate Division
707.551.4180

California Transportation Commission
916.654.4245

Caltrans, District 4
510.286.4444

Federal Agencies

Environmental Protection Agency, Region 9
415.947.8021

Federal Highway Administration, California Division
916.498.5001

Federal Transit Administration, Region 9
415.744.3133

Metropolitan Transportation Commission Roster

Amy Rein Worth, Chair

Cities of Contra Costa County

Dave Cortese, Vice Chair

Santa Clara County

Alicia 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. Giacopini

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



Staff Credits

Alix Bockelman

Director Programming and Allocations

Ross McKeown

Program Manager

Sri Srinivasan

Project Manager

Craig Goldblatt

Author

Catalina Alvarado

Editor

Whitney Sherman

Illustrations

Michele Stone

Graphic Design and Production

Peter Beeler

Map Design

To order additional copies of this Guide
to the TIP, email library@mtc.ca.gov or
call 510.817.5836



Printed on
recycled paper





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

TEL 510.817.5700
FAX 510.817.5848
TTY/TDD 510.817.5769

E-MAIL info@mtc.ca.gov
WEB www.mtc.ca.gov