METROPOLITAN TRANSPORTATION COMMISSION
ASSOCIATION OF BAY AREA GOVERNMENTS

PLAN BAY AREA 2050

AVISO DE PREPARACIÓN (NOP)

Para: Agencias interesadas, organizaciones y particulares

Proyecto: **Informe preliminar de impacto ambiental para el Plan Bay Area 2050** ***(Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles para los Nueve Condados del Área de la Bahía de San Francisco)***

Agencias principales: Comisión Metropolitana de Transporte /Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía

Periodo para comentarios: Del 28 de septiembre de 2020 al 28 de octubre de 2020 (30 días)

Figura 1. Nueve condados del Área de la Bahía

La Comisión de Transporte Metropolitano (MTC) y la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) invitan a las agencias, organizaciones y personas interesadas a formular comentarios sobre el alcance y el contenido de la evaluación del impacto ambiental que se llevará a cabo para el plan regional de largo alcance para el transporte, la vivienda, la economía y el medio ambiente conocido como Plan Bay Area 2050. Se incluye en este aviso un mapa del área como la figura 1.

MTC y ABAG son las agencias líderes conjuntas que están llevando a cabo la preparación de un informe preliminar de impacto ambiental (DEIR) a nivel de programa para el Plan Bay Rea 2050. El Plan Bay Area 2050 está diseñado para servir como el Plan Regional de Transporte del 2021/Estrategia de Comunidades Sostenibles (RTP/SCS) para el Área de la Bahía de San Francisco. Además de centrarse en el transporte y el uso del suelo, el Plan Bay Area 2050 incorpora cuestiones económicas y ambientales más profundamente en el Plan; como paquete, el Plan identifica un conjunto de estrategias integradas que permitirán a la Área de la Bahía dar cabida al crecimiento futuro y hacer que la región sea más equitativa y resistente frente a problemas inesperados, como el aumento del nivel del mar. El Plan identifica las necesidades, prioridades y financiación de la planificación del transporte regional, y permite a los patrocinadores de los proyectos calificar para recibir financiación federal para el transporte público, las calles y carreteras y las instalaciones para ciclistas y peatones. El Plan también identifica las necesidades de vivienda económicamente accesible y los ingresos, así como los ingresos para apoyar determinadas estrategias de desarrollo económico y de capacidad de recuperación ambiental.

El Plan Bay Area 2050 busca asegurar que el Área de la Bahía sea asequible, conectada, diversa, saludable y dinámica para todos para el año 2050. También busca cumplir o superar los requisitos de planificación estatales y federales, incluyendo los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero exigidos por los estados. El Plan debe actualizarse cada cuatro años. El Anexo A de este aviso NOP proporciona más información sobre MTC, ABAG, SB 375 y el Plan Bay Area 2050.

De acuerdo con las Directrices de la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA), (Sección 15082), el propósito de este Aviso de preparación es buscar comentarios sobre el alcance y el contenido de la evaluación de impacto ambiental que se llevará a cabo para el Plan Bay Area 2050. Si usted representa una agencia que dependa del EIR para la aprobación y/o categorización del proyecto, MTC y ABAG están particularmente interesados en la información que puede ser útil para estos fines. También se solicitan aportaciones de las organizaciones y particulares en cuanto a las cuestiones que se deben abordar en el EIR.

La adopción e implementación del Plan Bay Area 2050 tiene la posibilidad de resultar en efectos ambientales en todas las áreas de impacto ambiental identificadas en CEQA. Por esta razón, el EIR del Plan Bay Area 2050 será un documento de "alcance total" y analizará todas las áreas obligatorias de cuestiones medioambientales de la CEQA. Éstos incluyen: estética; recursos agrícolas y forestales; calidad del aire; recursos biológicos; recursos culturales; geología y suelos; energía; emisiones de gases de efecto invernadero; peligros y materiales peligrosos; hidrología y calidad del agua; uso y planificación de la tierra; recursos minerales; ruido; población y vivienda; servicios públicos; recreación; transporte/tráfico; recursos culturales tribales; servicios públicos y otros sistemas de servicios; e incendios forestales. El informe IER también se ocupará de los efectos acumulativos, los impactos que inducen al crecimiento y otras cuestiones que exige la CEQA.

MTC estaría particularmente interesada en escuchar sus opiniones sobre las siguientes preguntas:

1. ¿Hay alguna alternativa que usted cree que MTC debería evaluar?
2. ¿Qué tipos de medidas de mitigación cree usted que ayudarían a evitar o minimizar los posibles efectos ambientales?

Se invita a todas las agencias, organizaciones y particulares interesados a ofrecer comentarios y/o participar en las reuniones de alcance para el reporte EIR preliminar. Se recibirán comentarios verbales durante la siguiente reunión virtual de determinación de alcance:

Jueves, 15 de octubre de 2020
11:00 a.m. a 01:00 p.m.
Enlace de registro de Zoom:
https://bayareametro.zoom.us/webinar/register/WN_FIBJ5lfNR8eLSR-r78jqxQ

Las personas que deseen participar por teléfono pueden marcar el 888.788.0099 o el 877.853.5247 (sin costo) y, cuando se les solicite, introducir el número del seminario web: 929 7977 2503. En el siguiente sitio web se puede encontrar información adicional sobre la reunión virtual de determinación del alcance: https://www.planbayarea.org/2050-plan/eir-scoping-meetings. El 12 de octubre de 2020 se pondrá a disposición de los interesados en el mismo lugar un seminario web pregrabado en el que se ofrecerá un panorama general del alcance del Plan. Este sitio web tendrá un formulario de comentarios para facilitar la presentación de comentarios por escrito. También se aceptarán comentarios por escrito en la reunión virtual de determinación de alcance; por correo electrónico a eircomments@bayareametro.gov; por correo postal a MTC Public Information, 375 Beale Street, Suite 800, San Francisco, CA, 94105; o por fax al 415.536.9800. **Todos los comentarios deben ser recibidos a más tardar el 28 de octubre de 2020**. Para obtener más información, llame a la Oficina de Información Pública de MTC al 415.778.6757.

¿Necesita un intérprete o algún otro tipo de ayuda para participar? Por favor llame al 415-778-6757. Solicitamos tres días hábiles para poder coordinar servicios de intérprete. Para servicios de TDD o para sordomudos, favor de llamar al 711 al Servicio California Relay o al 1-800-735-2929 (para TTY) o al 1-800-735-2922 (para voz) y pida que lo conecten al 415-778-6700.

September 28, 2020

Adam Noelting, Planificador Principal — Fecha
Director del proyecto EIR del Plan Bay Area 2050

AVISO DE PREPARACIÓN

Informe preliminar de Impacto Ambiental para el Plan Área de la Bahía

Plan Regional de Transporte/Estrategia de Comunidades Sostenibles para los nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco
Comisión Metropolitana de Transporte /Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía

ANEXO A

Responsabilidades y requisitos

La Comisión Metropolitana del Transporte (MTC, pos sus siglas en inglés) es la agencia que financia, coordina y planifica el transporte en el Área de la Bahía de San Francisco que abarca nueve condados (incluidos los de Alameda, Contra Costa, Marin, Napa, San Francisco, San Mateo, Santa Clara, Solano y Sonoma). Creada por la Legislatura Estatal en 1970, la MTC funge como la agencia regional de planificación del transporte (RTPA), que es una designación estatal, y como la organización regional de planificación metropolitana (MPO), que es una designación federal.

La ABAG se formó en 1961 mediante un acuerdo de poderes conjuntos entre los gobiernos locales del Área de la Bahía y actúa como el organismo de planificación regional integral y el Consejo de Gobiernos (COG) para los nueve condados y las 101 ciudades y pueblos de la región de la Bahía de San Francisco. La ABAG es una entidad pública creada por los gobiernos locales para satisfacer sus necesidades de planificación e investigación relacionadas con el uso del suelo y, en virtud de la legislación estatal, se encarga de llevar a cabo el proceso de asignación de necesidades de vivienda regional (RHNA). La ABAG también alberga varias facultades conjuntas y entidades administrativas relacionadas con la protección del medio ambiente y los recursos hídricos, la resistencia a los desastres, la eficiencia energética y la mitigación de los desechos peligrosos, los servicios financieros y la capacitación del personal de los condados, ciudades y pueblos locales.

De acuerdo con los requisitos de planificación federal, un Plan Regional de Transporte (RTP) es un plan a largo plazo que identifica las estrategias y las inversiones para mantener, manejar y mejorar la red de transporte de la región. El plan RTP debe abordar un horizonte de planificación de no menos de 20 años y debe incluir estrategias y acciones de largo y corto plazo que apoyen el desarrollo de un sistema de transporte multimodal integrado. El plan RTP debe actualizarse cada cuatro años como mínimo y tratar de atender la demanda de transporte proyectada en el horizonte de planificación del plan y aplicar estrategias operacionales y administrativas que mejoren el rendimiento del sistema de transporte. El plan RTP debe tener un plan financiero con restricciones fiscales que demuestre cómo se puede implementar y cómo se puede operar y mantener el sistema de transporte utilizando los ingresos que se espera razonablemente que estén disponibles en el horizonte de planificación. El plan RTP también tiene innumerables requisitos estatales y federales con respecto a la participación pública, la equidad y la justicia ambiental, y la conformidad de la calidad del aire, entre otros. Según lo dispuesto en la legislación estatal (Código de Gobierno, sección 65080 y siguientes) y por regulación federal (Título 23 USC Sección 134), MTC es responsable de elaborar el plan RTP para el Área de la Bahía de San Francisco.

La planificación del transporte regional, la planificación del uso del suelo a nivel local y la asignación de viviendas a nivel regional están más estrechamente alineadas gracias a la aprobación de la Ley de Comunidades Sostenibles y Protección del Clima de California (SB 375 (Steinberg)) promulgada en el 2008. La iniciativa SB 375 exige que MTC y ABAG desarrollen conjuntamente la Estrategia de Comunidades Sostenibles (SCS) que acompaña al plan RTP. La SCS identificará la ubicación general de los usos de suelo, la densidad residencial y la intensidad de la construcción dentro de la región; identificará áreas dentro de la región suficientes para albergar a toda la población de la región; identificará áreas dentro de la región suficientes para albergar una proyección a 8 años de las necesidades de vivienda regionales; identificará una red de transporte para atender las necesidades de transporte de la región; recopilará y considerará la mejor información científica disponible para fines prácticos referente a las áreas de recursos y tierras de cultivo en la región; considerará las metas de vivienda estatales; establecerá una predicción del patrón de desarrollo de la región; y permitirá al plan regional de transporte que cumpla con la Ley Federal de Aire Limpio. (Código de Gobierno, y 65080, subd. (b)(F)(2)(B)).

Juntos, el Plan (RTP/SCS) debe apoyar la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero generadas por vehículos de pasajeros per cápita, identificando políticas y estrategias que integren el uso del suelo y la planificación del transporte. El Plan Bay Area 2050 cumplirá con los requisitos de la iniciativa SB 375 al alcanzar o superar un objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero per cápita de -19 por ciento para el año 2035 con respecto a los niveles de 2005, según lo establecido para el Área de la Bahía de San Francisco por el Consejo de Recursos Aéreos de California (CARB). Si el Plan no logra el objetivo de emisiones de gases de efecto invernadero establecido por el CARB, se debe elaborar una Estrategia de Planificación Alternativa (APS) para demostrar cómo se podría alcanzar el objetivo.

VISIÓN Y PRINCIPIOS RECTORES

El Plan Bay Area 2050 busca cumplir o exceder los requisitos de planificación federales y estatales y también está diseñado para ofrecer un panorama más ambiciosa de lo que el Área de la Bahía de San Francisco podría llegar a ser. MTC y ABAG llevaron a cabo un esfuerzo de alcance y compromiso de meses de duración para determinar los temas más urgentes que deben ser considerados como el plan de las agencias para la vida en el 2050. En septiembre de 2019, la ABAG adoptó la Resolución Nº. 09-19 y MTC adoptó la Resolución No. 4393 afirmando la siguiente visión para el Plan: asegurar que el Área de la Bahía sea económicamente accesible, conectada, diversa, saludable y vibrante para todos para el año 2050. Los principios rectores de esta visión se definen de la siguiente manera:

- **Económicamente accesible:** Todos los residentes y trabajadores del Área de la Bahía tienen suficientes opciones de vivienda que pueden pagar; los grupos familiares son económicamente seguros.

- **Conectada**: Un sistema de transporte ampliado, que funcione bien, seguro y multimodal conecta la Área de la Bahía : los viajes interurbanos rápidos, frecuentes y eficientes se complementan con un conjunto de opciones de transporte local, que conectan las comunidades y crean una región cohesiva.

- **Diversa**: El Área de la Bahía es una región inclusiva en la que personas de todos los orígenes, capacidades y edades pueden permanecer en el lugar, con pleno acceso a los activos y recursos de la región.

- **Saludable**: Se conservan los recursos naturales de la región, los espacios abiertos, el agua limpia y el aire puro; la región reduce activamente su huella ambiental y protege a los residentes de los impactos ambientales.

- **Vibrante**: El Área de la Bahía es líder en innovación, creando oportunidades de trabajo de calidad para todos y amplios recursos fiscales para las comunidades.

Pronóstico de crecimiento regional del Plan Área de la Bahía en 2050								
	2015	**2020**	**2025**	**2030**	**2035**	**2040**	**2045**	**2050**
Población total	7,660,00	7,930,000	8,230,000	8,550,000	9,000,000	9,490,000	9,930,000	10,330,00
Empleo total	4,010,00	4,080,000	4,150,000	4,640,000	4,830,000	5,050,000	5,230,000	5,410,000
Total de grupos familiares	2,680,00	2,760,000	2,950,000	3,210,000	3,500,000	3,710,000	3,890,000	4,040,000
Unidades totales de vivienda	2,710,00	2,840,000	3,060,000	3,370,000	3,670,000	3,900,000	4,080,000	4,250,000

AGILIZACIÓN DE CEQA
La ley SB 375 contiene incentivos de la CEQA, o disposiciones de agilización, para fomentar la planificación coordinada del uso del suelo y el transporte. Ciertos tipos de proyectos de desarrollo (es decir, proyectos prioritarios de transporte público o proyectos residenciales/de uso mixto, según se definen en la ley) pueden reunir los requisitos para la agilización de la CEQA siempre que se cumplan los criterios necesarios. La coherencia será determinada por la jurisdicción local que sea la agencia principal de cada proyecto que se vaya a agilizar. MTC y ABAG incluirán información apropiada en la estrategia SCS, como la información sobre el uso del suelo, tal como lo requiere la SB 375 y/o orientación para ayudar a interpretar la información sobre el uso del suelo, que permitir_ a una jurisdicción hacer una determinación de consistencia con respecto a las opciones de agilización apropiadas sobre una base de proyecto por proyecto. Además, el informe EIR apoyará otras opciones de agilización de la CEQA que no entran en las categorías del SB 375, como SB 743, SB 226 y las directrices estatales de la CEQA.

Descripción del proyecto del Plan Bay Area 2050

El Plan Bay Area 2050 es un plan de largo alcance que traza el curso para el futuro de los nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco. El Plan Bay Area 2050 se centrará en cuatro temas clave: transporte, vivienda, medio ambiente y economía, y se propondrá identificar un camino para que el Área de la Bahía sea más equitativa para todos los residentes y tenga más capacidad de recuperación frente a desafíos inesperados. Sobre la base de la labor de la iniciativa Horizon (https://www.planbayarea.org/2050-plan/horizon), este nuevo plan regional esbozar_ estrategias de crecimiento e inversión hasta el año 2050.

PRONÓSTICO DE CRECIMIENTO REGIONAL

El Pronóstico de Crecimiento Regional del Plan Bay Area 2050 identifica cuánto podría crecer el Área de la Bahía entre el año base del Plan (2015) y el año del horizonte del Plan (2050), incluyendo la población, los empleos, los grupos familiares y las unidades de vivienda asociadas. El pronóstico también incluye importantes componentes de ese crecimiento, entre ellos el empleo por sector, la población por edad y características raciales/étnicas, y los grupos familiares por nivel de ingresos.

Como se muestra en el cuadro que figura a continuación, el Plan Bay Area 2050 prevé[1] que la Área de la Bahía agregará más de 2.7 millones de personas, 1.4 millones de nuevos empleos, 1.4 millones de nuevos grupos familiares y 1.5 millones de nuevas unidades de vivienda entre 2015 y 2050. En septiembre de 2020, MTC adoptó la Resolución Nº 4437 y ABAG adoptó la Resolución Nº. 16-202 que aprueba el Pronóstico de Crecimiento Regional.

GEOGRAFÍAS DE CRECIMIENTO

Para planificar este crecimiento futuro y cumplir con el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero establecido de acuerdo con la ley SB 375, el Plan Bay Area 2050 identifica áreas específicas priorizadas para nuevas viviendas y empleos, conocidas como Geografías de Crecimiento. En cuanto a la vivienda, las geografías de crecimiento incluyen las Áreas de Desarrollo Prioritario (PDA), las Áreas Ricas en Transporte público (TRA) y las Áreas de Altos Recursos (HRA). Para los empleos, las geografías de crecimiento incluyen las Áreas de Producción Prioritaria (PPAs), PDAs y TRAs. Estas geografías de crecimiento se basan en los esfuerzos de planificación locales y regionales e incluyen 216 áreas PDA nominadas localmente y 36 áreas PPA nominadas localmente dentro de los nueve condados del Área de la Bahía. En el Anexo B se incluye un mapa de las zonas de crecimiento del Plan. Para obtener más información, incluyendo definiciones, criterios de elegibilidad y exclusiones, consulte la Resolución ABAG No. 03-2020, disponible en el siguiente enlace:
http://mtc.legistar.com/gateway.aspx?M=F&ID=317bc8b5-813a-47ab-80dc-275d0b43f86a.pdf

El Plan también incluye 184 áreas prioritarias de conservación (PCA) designadas localmente. Aunque no son una Geografía del Crecimiento designada, las Áreas Prioritarias de Conservación (PCA), son zonas de importancia regional que cuentan con un amplio apoyo comunitario para la conservación y necesitan protección ambiental. Proporcionan valores importantes de agricultura, recursos naturales, escénicos, culturales, recreativos y ecológicos, así como funciones para el ecosistema.

[1] Este pronóstico fue revisado a principios de este año para integrar los importantes impactos adversos de la pandemia del coronavirus y la recesión del 2020 en la primera década del período de planificación.

INGRESOS Y ESTRATEGIAS DEL PLAN

El Plan Bay Area 2050 también incluye un plan de inversión en transporte con restricciones financieras, de acuerdo con los requisitos del RTP/SCS, tal como se define en las regulaciones de planificación estatales y federales. Incluye programas y proyectos de transporte que serían financiados mediante los ingresos existentes y futuros que se proyectan como razonablemente disponibles para la región en el plazo del horizonte del plan, con el fin de apoyar el patrón adoptado de crecimiento. Un total de $466 mil millones en ingresos existentes está disponible para el financieramente restringido Plan Bay Area 2050 y por lo menos $113 mil millones en nuevos ingresos también han sido identificados.

Aunque no lo exigen los requisitos estatales y federales de la RTP/SCS, el Plan Bay Area 2050 también ha identificado las necesidades de financiación y los ingresos para viviendas económicamente accesibles, así como los ingresos para apoyar determinadas estrategias de desarrollo económico y de resiliencia ambiental, como se indica a continuación:

- Elemento de vivienda: $122,000 millones en financiación existente y $346,000 millones en nuevos ingresos
- Elemento de economía: $234,000 millones en nuevos ingresos
- Elemento del medio ambiente: $15,000 millones en financiación existente y $87,000 millones en nuevos ingresos

Para avanzar en la Visión del Plan Bay Area 2050 y cumplir o superar los requisitos de planificación estatales y federales, incluyendo los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero exigidos por el estado, estos ingresos existentes y previstos apoyarán 35 estrategias integradas, definidas como políticas o paquetes de inversiones, a través de los cuatro elementos fundamentales del Plan. Estas estrategias están agrupadas en once temas clave:

Elemento	Tema	Estrategia	Estimado de costos[2]	Total
Transporte	Mantener y optimizar el sistema existente	Restaurar, operar y mantener el sistema existente	$390,000 millones	$579,000 millones
		Apoyar las mejoras en el transporte promovidas por la comunidad en las comunidades de preocupación	$8,000 millones	
		Habilitar una experiencia uniforme de movilidad	$3,000 millones	
		Reformar la política regional de tarifas	$10,000 millones	
		Implementar cuotas por milla en las autopistas congestionadas con alternativas de transporte público	$1,000 millones	
		Mejorar las intersecciones y resolver los cuellos de botella de las autopistas	$11,000 millones	
		Avanzar otros programas regionales y prioridades locales	$18,000 millones	
	Crear calles saludables y seguras	Construir una red completa de calles	$13,000 millones	
		Avanzar en la política regional de visión cero a través del diseño de calles y la reducción de la velocidad	$4,000 millones	
	Construir una red de transporte público de próxima generación	Mejorar la frecuencia, la capacidad y la confiabilidad del transporte público local	$31,000 millones	
		Ampliar y modernizar la red ferroviaria regional	$81,000 millones	
		Construir una red regional integrada de carriles expresos y autobuses expresos	$9,000 millones	

[2] Las estimaciones de costos podrán ajustarse en espera de un análisis adicional.

Elemento	Tema	Estrategia	Estimado de costos[3]	Total
Vivienda	Proteger y conservar la vivienda económicamente accesible	Reforzar aún más la protección de los inquilinos más allá de la legislación estatal	$2,000 millones	$468,000 millones
		Conservar las viviendas económicamente accesibles existentes	$237,000 millones	
	Estimular la producción de viviendas para todos los niveles de ingresos	Permitir una mayor mezcla de densidades y tipos de vivienda en las zonas de crecimiento del proyecto	N/A	
		Construir viviendas adecuadas y económicamente accesibles para asegurar hogares para todos	$219,000 millones	
		Integrar la vivienda económicamente accesible en todos los grandes proyectos de vivienda	N/A	
		Transformar centros comerciales y parques de oficinas antiguos en vecindarios...	N/A	
	Crear comunidades inclusivas	Ofrecer ayuda para hipotecas, rentas y pequeñas empresas a las comunidades afectadas	$10,000 millones	
		Acelerar la reutilización de terrenos públicos y comunitarios para viviendas de ingresos mixtos y servicios esenciales	N/A	
Economía	Mejorar la movilidad económica	Implementar un ingreso básico universal en todo el estado	$205,000 millones	$234,000 millones
		Ampliar los programas de capacitación laboral e incubadora	$5,000 millones	
		Invertir en internet de alta velocidad en comunidades de bajos ingresos desatendidas	$10,000 millones	
	Cambiar el lugar de los empleos	Permitir una mayor densidad comercial en las geografías de crecimiento	N/A	
		Ofrecer incentivos a los empleadores para trasladar los puestos de trabajo a las zonas ricas en vivienda bien servidas por el transporte público	$10,000 millones	
		Retener e invertir en terrenos industriales clave	$4,000 millones	

[3] Las estimaciones de costos podrán ajustarse en espera de un análisis adicional.

Elemento	Tema	Estrategia	Estimado de costos[4]	Total
Medio ambiente	Reducir los riesgos de los peligros	Adaptarse a la subida del nivel del mar	$19,000 millones	$102,000 millones
		Ofrecer apoyo financiero basado en los recursos para modernizar los edificios residenciales existentes (energía, agua, sísmica, fuego)	$15,000 millones	
		Financiar mejoras energéticas para facilitar la neutralidad del carbono en todos los edificios comerciales y públicos existentes	$18,000 millones	
	Ampliar el acceso a los parques y al espacio abierto	Mantener los límites del crecimiento urbano	N/A	
		Proteger y administrar las tierras de alto valor de conservación	$15,000 millones	
		Modernizar y ampliar los parques, senderos e instalaciones recreativas	$30,000 millones	
	Reducir las emisiones climáticas	Establecer mandatos de teletrabajo para los principales empleadores basados en oficina	N/A	
		Ampliar las iniciativas de vehículos limpios	$4,000 millones	
		Ampliar las iniciativas de gestión de la demanda de transporte	$1,000 millones	

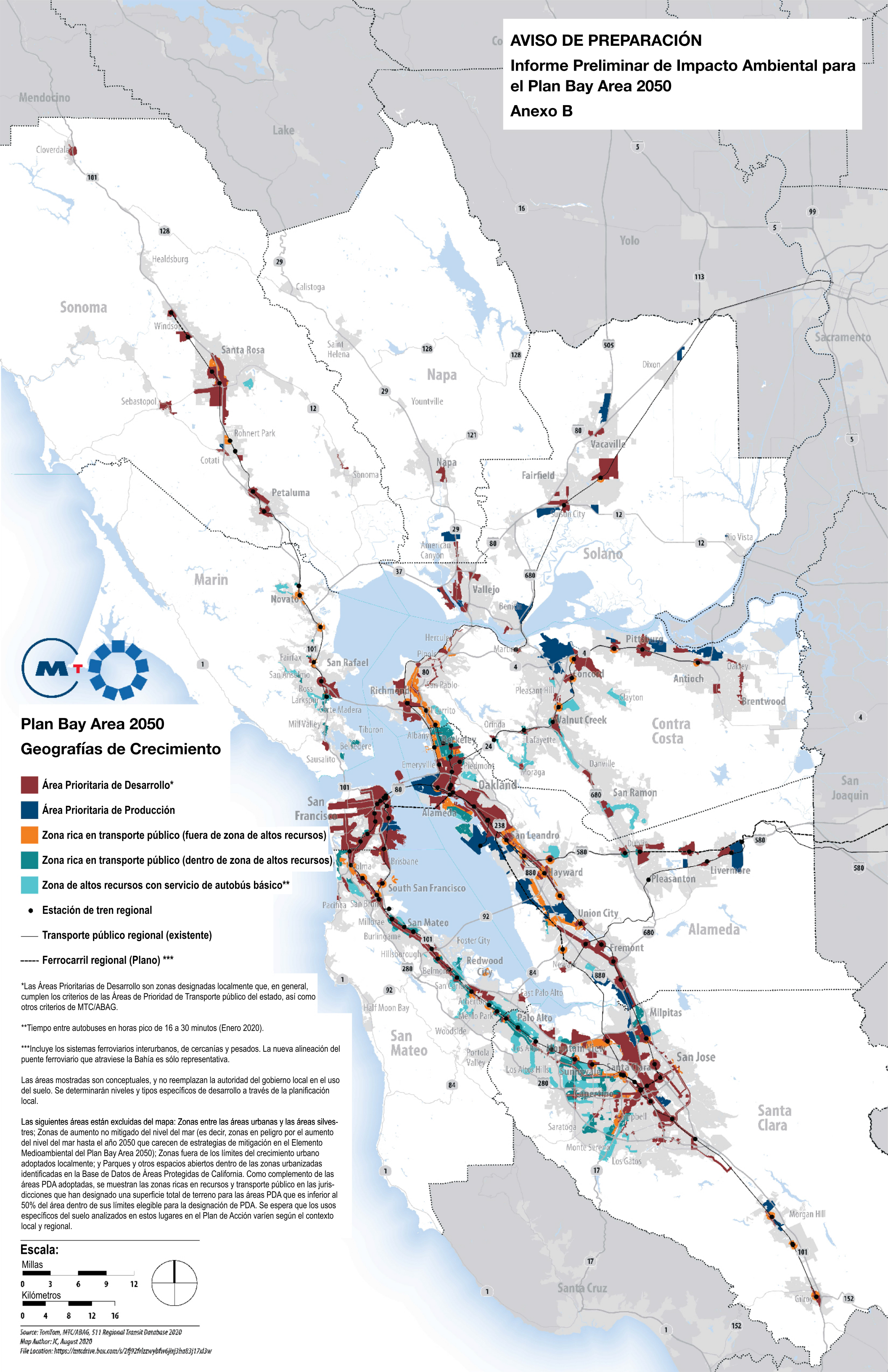
RESULTADOS DE IGUALDAD Y DEL DESEMPEÑO

Los mandatos estatales exigen que el Plan Bay Area 2050 por acomode el crecimiento futuro de una manera más sostenible reduciendo las emisiones de gases de efecto invernadero per cápita y proporcionando una vivienda adecuada para el crecimiento demográfico proyectado de la región en todos los niveles de ingresos. Para determinar si el Plan va por buen camino para lograr su Visión, el MTC y el ABAG elaboraron dos preguntas para cada uno de los Principios Rectores del Plan. Estas preguntas van acompañadas de un proyecto de métricas que tiene por objeto ayudar en el análisis del desempeño del Plan.

[4] Las estimaciones de costos podrán ajustarse en espera de un análisis adicional.

Principio guía:	Pregunta	Métricas
Económicamente accesible:	¿Los residentes del Área de la Bahía gastarán menos en vivienda y transporte?	Costos de vivienda y transporte como porcentaje de los ingresos
		Gastos de transporte por viaje
	¿Producirá y conservará el Área de la Bahía más viviendas económicamente accesibles?	La proporción de la producción de viviendas nuevas (2015-2050) que son económicamente accesibles con restricciones de escritura
		Conservar la proporción de viviendas económicamente accesibles en riesgo
Conectada	¿Podrán los residentes del Área de la Bahía acceder más fácilmente a sus destinos?	El porcentaje de todos los trabajos del Área de la Bahía accesibles por varios modalidades y tiempos de recorrido
		La proporción de hogares y trabajos a menos de media milla de distancia del transporte público frecuente
	¿Tendrán los residentes del Área de la Bahía un sistema de transporte en el que puedan confiar?	Tiempos de recorrido en horas pico (minutos); porcentaje de horas-persona en transporte público gastadas en condiciones de hacinamiento
		La proporción de los activos de los vehículos de transporte público que han superado su vida útil
Diversa	¿Serán las comunidades del Área de la Bahía más inclusivas?	La proporción de hogares de bajos ingresos
	¿Podrán los residentes del Área de la Bahía permanecer en su lugar?	La proporción de vecindarios que sufren desplazamiento y gentrificación entre 2015 y 2050
Saludable	¿Serán los residentes del Área de la Bahía más saludables y seguros?	Porcentaje de hogares en áreas propensas a riesgos o edificios propensos a riesgos que están protegidos o modernizados
		Muertes y lesiones anuales, por cada 100 millones de millas recorridas en vehículo (VMT)
		Emisiones diarias de PM2.5 (Toneladas)
	¿Será el medio ambiente del Área de la Bahía más saludable y seguro?	Variación de las emisiones diarias de CO2 per cápita en relación con 2005 para automóviles y camiones ligeros y para todos los vehículos
Vibrante	¿Se distribuirán más equitativamente los empleos y las viviendas en el Área de la Bahía?	Relación Empleo-Vivienda
		Distancia media de viaje diario habitual (millas)
	¿Prosperarán los negocios del Área de la Bahía?	Crecimiento del producto regional bruto per cápita (2015-2050)
		Crecimiento del número de empleos (2015-2050)

AVISO DE PREPARACIÓN

Informe Preliminar de Impacto Ambiental para el Plan Bay Area 2050

Anexo B