

**Comisión Metropolitana del Transporte
Aviso de Preparación del Informe Preliminar
de Impacto Ambiental (DEIR)
para *Plan Bay Area 2040***



La Comisión Metropolitana del Transporte (MTC) y la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) invitan a las personas interesadas a hacer comentarios sobre el alcance y contenido de la evaluación de impacto ambiental que se llevará a cabo para la actualización de *Plan Bay Area*, un plan integrado de transporte y de uso del suelo con vista al año 2040 para los nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco. Se incluye un mapa de la zona con este aviso.

MTC es la agencia principal que llevará a cabo la preparación del Informe Preliminar de Impacto Ambiental (DEIR) a nivel de programa para el *Plan Bay Area 2040*. *Plan Bay Area 2040* (o "el Plan") es la actualización del Plan de Transporte Regional/Estrategia de Comunidades Sustentables (RTP/SCS) del área, un plan a largo plazo que equilibra las necesidades futuras de movilidad y vivienda con otras metas económicas, ambientales y de salud pública. Éste identifica las necesidades de planificación de transporte regional, las prioridades y los fondos, y permite a los promotores de proyectos calificar para recibir fondos federales para el transporte público, calles y carreteras, así como instalaciones para bicicletas y peatones. El Plan debe demostrar el logro de la parte que corresponde a la región de las metas estatales de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, y se debe actualizar cada cuatro años.

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 esta actualización del Plan. 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 a las organizaciones y particulares en cuanto a las cuestiones que se deben abordar en el EIR.

La adopción e implementación del Plan podrían producir efectos ambientales en todas las áreas de impacto ambiental identificadas en CEQA. Por esta razón, el EIR de *Plan Bay Area 2040* será un documento de "alcance total" y analizará todas las áreas obligatorias de cuestiones medioambientales de la CEQA. Éstas incluyen: estética y recursos visuales; recursos de agricultura y silvicultura; la calidad del aire (incluidos los contaminantes tóxicos del aire); recursos biológicos; recursos culturales; geología, sismicidad, suelos y recursos minerales; consumo de energía; emisiones de gases de efecto invernadero y el cambio climático (incluyendo la subida del nivel del mar); peligros y materiales peligrosos; hidrología y calidad del agua; uso del suelo y la planificación; ruido y vibraciones; población y vivienda; servicios públicos y recreación; transporte; servicios públicos y otros sistemas de servicios.

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 tres reuniones regionales de alcance:

Jueves, 26 de mayo de 2016

11 a.m. a 1 p.m.

Dr. Martin Luther King Jr. Library
One Washington Square, Room 225
San Jose, California

Martes, 31 de mayo de 2016

6:30 p.m. a 8:30 p.m.

MetroCenter Auditorium
101 8th Street
Oakland, California

Jueves, 2 de junio de 2016

11 a.m. a 1 p.m.

Finley Community Center
2060 W. College Avenue
Santa Rosa, California

Se recibirán comentarios por escrito en las reuniones de alcance; por correo a MTC Public Information, 375 Beale Street, Suite 800, San Francisco, CA, 94105; por fax al 510.817.5848 antes del 19 de mayo (a partir del 23 de mayo, envíe el fax al 415.536.9800); o por correo electrónico a eircomments@mtc.ca.gov. **Los comentarios por escrito deben recibirse en las oficinas de MTC a más tardar el 15 de junio de 2016.** Para obtener más información, llame a la Oficina de Información al Público de MTC al 510.817.5757 antes del 19 de mayo (a partir del 23 de mayo llame al 415.778.6757). Nota: MTC y ABAG tendrán nuevos números de teléfono a partir del 23 de mayo.

¿Necesita nuestros materiales impresos en letra grande o en Braille para participar en juntas de MTC o BATA? ¿Necesita un intérprete del lenguaje de señas o ayuda de otro tipo? ¿El inglés es su segundo idioma? ¿Necesita una traducción de alguno de nuestros documentos? ¿Necesita la asistencia de un intérprete que hable su idioma en alguna de nuestras juntas?

¡Nosotros podemos ayudar! Usted puede solicitar ayuda llamando al 510.817.5757 antes del 19 de mayo (llame al 415.778.6757 a partir del 23 de mayo) o al 510.817.5769 para TDD/TTY (el número TDD/TTY es 415.778.6769 a partir del 23 de mayo). Visite www.mtc.ca.gov para obtener más información. Es necesario avisarnos con tres días de anticipación para que le podamos brindar ayuda razonable. Preferimos que nos avise con más tiempo si es posible. Haremos nuestro mejor esfuerzo para organizar la ayuda lo más pronto posible.

###



AVISO DE PREPARACIÓN
Comisión Metropolitana del Transporte
Plan Regional de Transporte del Área de la Bahía de San Francisco /
Estrategia de Comunidades Sostenibles
Informe de Impacto Ambiental
ANEXO A

Antecedentes

La Comisión Metropolitana del Transporte (MTC, por 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. Como lo requieren la legislación estatal (Código de Gobierno, sección 65080 y sig.) y las regulaciones federales (Título 23 USC Sección 134), MTC es responsable de preparar el Plan Regional de Transporte (RTP) para la región del Área de la Bahía de San Francisco. Un RTP es un plan a largo plazo que identifica las estrategias y las inversiones para conservar, administrar y mejorar la red de transporte de la región.

Una Estrategia de Comunidades Sostenibles (SCS) es un elemento requerido del RTP conforme a la Ley de Protección Climática y de Comunidades Sostenibles de California, también conocida como Proyecto de Ley del Senado 375 o SB 375 (Stats. 2008, cap. 728). Mientras que otros esfuerzos para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GHG) se enfocan en combustibles alternativos y en la eficiencia de los vehículos, la ley SB 375 tiene la intención de reducir las emisiones de forma más eficaz al integrar la planificación del uso de suelo y del transporte con el fin de reducir la distancia que los pasajeros tienen que desplazarse en vehículo. Mediante el desarrollo de una SCS que acompañe al RTP, se identificarán políticas y estrategias para reducir las emisiones per cápita de gases GHG generados por vehículos de pasajeros. 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 Gob., § 65080, subd. (b)(F)(2)(B)). Si la SCS para la actualización del RTP no logra los objetivos de emisiones de GHG establecidos por el Consejo de Recursos del Aire de California (CARB), se debe desarrollar una Estrategia Alternativa de Planificación (APS) para demostrar cómo se pueden lograr los objetivos.

El RTP/SCS del Área de la Bahía de San Francisco establece políticas para guiar las decisiones de transporte y propone un programa de mejoras de administración, operacionales y de capital necesarias hasta el año 2040. Además, si la SCS logra su objetivo de emisiones de GHG y el CARB acepta una determinación por parte de la MTC acerca de que la SCS, si se implementa, lograría su objetivo de emisiones de GHG, ciertos proyectos de desarrollo de suelo pudieran ser elegibles para mejoras conforme a CEQA si son consistentes con las políticas generales aplicables de uso, densidad e intensidad adoptadas por la SCS.

Plan Bay Area 2040

El *Plan Bay Area 2040* es la actualización del primer RTP/SCS de la región, el *Plan Bay Area*, y es un esfuerzo conjunto dirigido por la MTC y por la ABAG, y desarrollado en alianza con las otras dos agencias regionales del gobierno del Área de la Bahía: el Distrito de Administración de la Calidad del Aire del Área de la Bahía (BAAQMD) y la Comisión de Desarrollo y Protección de la Bahía (BCDC). *Plan Bay Area 2040* se esfuerza por cumplir con los requisitos de la ley SB 375 al desarrollar un plan integral de RTP/SCS y se esfuerza por lograr los objetivos per cápita de reducción de emisiones de GHG de -7 por ciento para el año 2020 y de -15 por ciento para el año 2035, con respecto a los niveles del 2005.

Plan Bay Area 2040 reforzará la integración del transporte y el uso de suelo conforme a la ley SB 375 y presentará una visión de cómo podrían verse las redes de transporte y los patrones de uso de suelo del Área de la Bahía para el 2040. Las metas de *Plan Bay Area 2040* incluyen:

- Protección climática
- Conservación de áreas agrícolas y espacios abiertos
- Eficacia del sistema de transporte
- Viviendas adecuadas
- Comunidades seguras y saludables
- Acceso equitativo
- Vitalidad económica

Plan Bay Area 2040 pronostica que el Área de la Bahía tendrá 2.4 millones de personas más, 1.3 millones de nuevos empleos y 823,000 nuevas unidades de vivienda entre 2010 y 2040. Para planificar lo necesario para este crecimiento a futuro y para cumplir con los objetivos establecidos en la ley SB 375, el *Plan Bay Area 2040* se basa en los esfuerzos de planificación regionales y locales mediante el uso de un marco de trabajo de 188 Áreas con Prioridad para el Desarrollo (PDA) y de 165 Áreas con Prioridad para la Conservación (PCA) locales en los nueve condados del Área de la Bahía. Las PDAs son áreas en las que los servicios puedan ser desarrollados para que cumplan con las necesidades diarias de los residentes en un ambiente apto para peatones y que reciba servicio del transporte público. El *Plan Bay Area 2040* se esfuerza en ayudar a que las PDAs se conviertan en “Comunidades Completas,” con base en gran medida en las aspiraciones locales y en el contexto de la comunidad local. Las PCAs son áreas de importancia regional que tienen un amplio apoyo de la comunidad local y que necesitan protección. Proporcionan valores importantes de agricultura, recursos naturales, escénicos, culturales, recreativos y ecológicos, así como funciones para el ecosistema.

Plan Bay Area 2040 también incluye un plan de inversión de transporte financieramente limitado como lo requieren las regulaciones federales y estatales de planificación. 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 de los próximos 24 años del plan, con el fin de

apoyar el patrón adoptado de crecimiento. Hay disponibilidad de un total de \$299 mil millones de dólares para un *Plan Bay Area 2040* financieramente limitado.

Para obtener más información sobre *Plan Bay Area 2040*, visite: <http://planbayarea.org/plan-bay-area.html>.

Escenarios a analizar

La MTC y la ABAG han desarrollado tres escenarios de transporte y de uso de suelo, descritos a continuación, con el fin de ilustrar los efectos que distintas estrategias de transporte, uso de suelo y vivienda tendrían sobre los objetivos de desempeño y las metas adoptadas por la región. La MTC y la ABAG evaluarán los tres escenarios, y uno de ellos o una combinación de los mismos se identificará como el plan preferido, el cual se analizará como el proyecto en el EIR. Los demás escenarios se analizarán como alternativas en el EIR.

Cada escenario usa los mismos totales de control de crecimiento regional de 2.4 millones de personas, 1.3 millones de nuevos empleos y 823,000 nuevas unidades de vivienda, junto con los mismos ingresos de transporte discrecionales para apoyar el crecimiento.

Escenario de las Calles Principales

El Escenario de las Calles Principales enfoca el crecimiento de población y empleos esperado en los centros de cada ciudad del Área de la Bahía. Este escenario se parece más al crecimiento tradicional suburbano, con más áreas de crecimiento que actualmente no están por completo desarrolladas. De los tres escenarios, éste es el que espera que la menor parte del crecimiento de viviendas ocurra en las PDA (54%); a comparación con los demás escenarios, espera que la menor parte del crecimiento de las nuevas viviendas ocurra en las tres grandes ciudades de San José, San Francisco y Oakland (43%); espera una parte similar de nuevas viviendas en las comunidades al lado de la Bahía que el escenario de Vecindarios Conectados (21%); la parte más grande de viviendas nuevas se distribuye en las comunidades del delta, costera y tierra dentro (35%) en comparación con los demás escenarios. Estrategias específicas para el uso de suelo incluyen la mejora de algunas áreas suburbanas para aumentar la capacidad de desarrollo comercial y residencial; permitir que los límites de crecimiento urbano se expandan más rápido de lo esperado a comparación con las tendencias previas; reducir los requisitos mínimos de estacionamiento en las PDA a lo largo del transporte público ferroviario; y alentar las viviendas económicamente accesibles mediante la zonificación inclusiva, las tarifas a desarrollos comerciales y otras políticas impositivas.

Este escenario propone una expansión de los carriles con peaje para vehículos con dos o más pasajeros, con precios basados en el nivel del tráfico y la ampliación de las autopistas para dar cabida al mayor número de autos. De los tres escenarios, éste es el que invierte la mayor parte de los ingresos discrecionales en el mantenimiento y la operación del sistema existente (53%), seguido de inversiones en los proyectos más importantes (24%) y en mejoras al sistema (23%). Estrategias específicas para apoyar el patrón de crecimiento incluyen inversiones estratégicas en el transporte público, especialmente mejoras a los autobuses, con el fin de proporcionar acceso a los centros de trabajo cada vez más dispersos; avances tecnológicos para utilizar la capacidad de las carreteras de forma más eficiente, mientras se hace énfasis en los precios enfocados a las principales vías como los Carriles Exprés/Carriles Administrados como estrategias complementarias; aumentos estratégicos en la capacidad de las autopistas; inversión para el mantenimiento (particularmente de autopistas y calles locales a lo largo de los nueve condados); así como avances tecnológicos (por ejemplo, vehículos de aire limpio) y programas de incentivos para alentar las opciones de viaje que ayudan a cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de GHG.

Escenario de Vecindarios Conectados

El escenario de Vecindarios Conectados hace énfasis en el crecimiento esperado de personas y empleos en las áreas cercanas a los ejes más importantes de transporte público priorizados por las ciudades como los mejores lugares para el nuevo desarrollo. De los tres escenarios, éste escenario espera que la mayor parte de crecimiento de viviendas ocurra en las PDA (69%); espera una parte similar que el escenario de calles principales para el crecimiento de las tres grandes ciudades de San José, San Francisco y Oakland (44%); espera una parte más pequeña de nuevas viviendas en las comunidades al lado de la Bahía (22%); y la parte más grande de nuevas viviendas en las comunidades del delta, de la costa y de tierra adentro. Estrategias específicas de uso de suelo incluyen alentar al desarrollo de nuevas viviendas mediante el aumento de la capacidad de desarrollo residencial en las PDA con base en el tipo de lugar de la PDA identificado de manera local; aumentar los topes en el desarrollo de oficinas en San Francisco; evitar el desarrollo en las PCA adoptadas y dar cabida a todo el nuevo crecimiento dentro de los límites urbanos existentes o de las líneas fronterizas urbanas, utilizando los límites de la ciudad como límite cuando una jurisdicción no tenga un límite de expansión; reducir cantidad mínima de cajones de estacionamiento en las PDA con mayores niveles de acceso al transporte público a lo largo de El Camino Real y los ejes del este de la bahía; y alentar las viviendas económicamente accesibles mediante la zonificación inclusiva.

La expansión de las carreteras sería limitada, con un mayor enfoque en la modernización y expansión de nuestro sistema. Las inversiones en infraestructura para los peatones y ciclistas ayudaría a crear centros de las ciudades más aptos para peatones y ciclistas. En comparación con el escenario de calles principales, este escenario invierte una menor parte de los ingresos discrecionales en mantener y operar el sistema existente (46%), pero invierte más para proyectos importantes (31%) y la misma parte para mejoras en el sistema (23%). Estrategias específicas para apoyar el patrón de crecimiento incluyen inversiones estratégicas para la eficiencia del tráfico con el fin de mejorar la frecuencia y reducir los tiempos de recorrido en las principales líneas de transporte público de la región; un conjunto limitado de inversiones para la eficiencia de las autopistas de alto desempeño, incluidas mejoras estratégicas de capacidad de las autopistas con el fin de abordar los embotellamientos y proporcionar rutas que alivien las principales vías dentro de los centros urbanos; los proyectos de expansión del transporte público más eficaces en costos para apoyar las PDA de mayor crecimiento de la región; necesidades de mantenimiento con la expansión y las prioridades de eficiencia de todos los modos; identificar las oportunidades para alinear el mantenimiento con el fin de apoyar el crecimiento de las PDA al repavimentar calles y mejorar los autobuses que atiendan a estas comunidades; y los avances tecnológicos (por ejemplo, los vehículos de aire limpio) y programas de incentivos para alentar las opciones de viaje que ayuden a cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de GHG.

Escenario de Grandes Ciudades

El escenario de grandes ciudades concentra el crecimiento esperado en las tres ciudades más grandes del Área de la Bahía: San José, San Francisco y Oakland. Los pueblos vecinos que ya están bien comunicados con estas ciudades también verían crecimiento, particularmente en las áreas que las ciudades han priorizado para su desarrollo. De los tres escenarios, este escenario espera que una parte similar de crecimiento de viviendas que el escenario de calles principales ocurra en las PDA (55%); espera que el crecimiento de la mayor parte de nuevas viviendas ocurra en las tres grandes ciudades de San José, San Francisco y Oakland (72%); espera una parte más pequeña de nuevas viviendas en las comunidades al lado de la Bahía (17%); y la menor parte de nuevas viviendas en las comunidades del delta, de la costa y de tierra adentro (11%). Estrategias específicas para el uso de suelo incluyen aumentar la capacidad de desarrollo en áreas con un alto acceso por transporte público al aumentar las densidades residenciales en PDAs clave, en TPAs y en sitios selectos de oportunidad; eliminar los topes en el desarrollo de oficinas en San Francisco; evitar el desarrollo en PCAs adoptadas y dar cabida a todo el nuevo crecimiento dentro de los límites existentes de crecimiento urbano o en las líneas fronterizas

urbanas, usando los límites de la ciudad como límite cuando una jurisdicción no tenga límite de expansión; reducir la cantidad mínima de cajones de estacionamiento en las tres grandes ciudades y en las comunidades vecinas; alentar viviendas más económicamente accesibles mediante la zonificación inclusiva, las tarifas en el desarrollo residencial y otras políticas impositivas.

Se repararán, se les dará mantenimiento y se expandirán para cumplir con la mayor demanda las calles de la ciudad, los carriles para bicicleta y otras infraestructuras de transporte que atienden el centro de la región. En comparación con los dos escenarios previos, este escenario invierte la menor parte de los ingresos discrecionales en mantener y operar el sistema existente (39%), e invierte la mayor parte en proyectos importantes (38%) y la misma parte para mejoras en el sistema (23%). Estrategias específicas para apoyar el patrón de crecimiento incluyen la expansión del sistema de transporte público de South Bay para apoyar el desarrollo de alta densidad a lo largo de Silicon Valley, mientras que al mismo tiempo se da prioridad a la inversión en los proyectos esenciales de capacidad en San Francisco y Oakland para permitir el desarrollo de alta densidad; vincula los sistemas regionales de ferrocarriles en el corazón de las dos ciudades más grandes del Área de la Bahía, San Francisco y San José, mientras que aumenta la frecuencia de servicio para apoyar los patrones de viajes del trabajo a la casa cada vez más urbanos; necesidades de mantenimiento con expansión y prioridades de eficiencia para todos los modos; apoyar el desarrollo urbano en San Francisco mediante la implementación de precios para perímetros y capitalizar los peajes de los usuarios de vehículos para pagar servicios de transporte público robustos y competitivos en tiempo; alinear los fondos de mantenimiento y operación para priorizar las inversiones en ciudades de alto crecimiento y con sistemas muy utilizados; y avances tecnológicos (por ejemplo, vehículos de aire limpio) y programas de incentivos para alentar las opciones de viaje que ayuden a cumplir con la reducción de las emisiones de GHG.