



Simon Marcus, Corbis Images

介紹Plan Bay Area: 可持續發展區域策略

對於大多數生活在九縣舊金山灣的我們來說，習慣稱我們生活在“灣區”。

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

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

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

領導力的傳承

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

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

建立在當地計劃和策略的基礎上

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



San Francisco-Oakland 海灣大橋

Caltrans

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

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

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

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

這項計劃。

保持當地土地使用的控制力

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

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



Sergio Ruiz

加州375號參議院法案：結合區域規劃與州溫室氣體減排目標

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

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

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

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

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



Noah Berger

確立我們的視野

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

拓展

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

交通和住房的堅定對話”，第一章）。

建立表現性能指標

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

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

考慮公平性

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



Noah Berger

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

規劃方案旨在達到表現指標

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

展望未來

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



Joyce Benna

以下三個主要方面表達了規劃的發展：人口，就業和住房。下面是幾個重點。

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

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

老齡化的生育高峰期人群將改變出行和發展模式

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

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

到2040年，舊金山灣區
人口將增加210萬。

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

種族和民族多樣性將增加

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

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

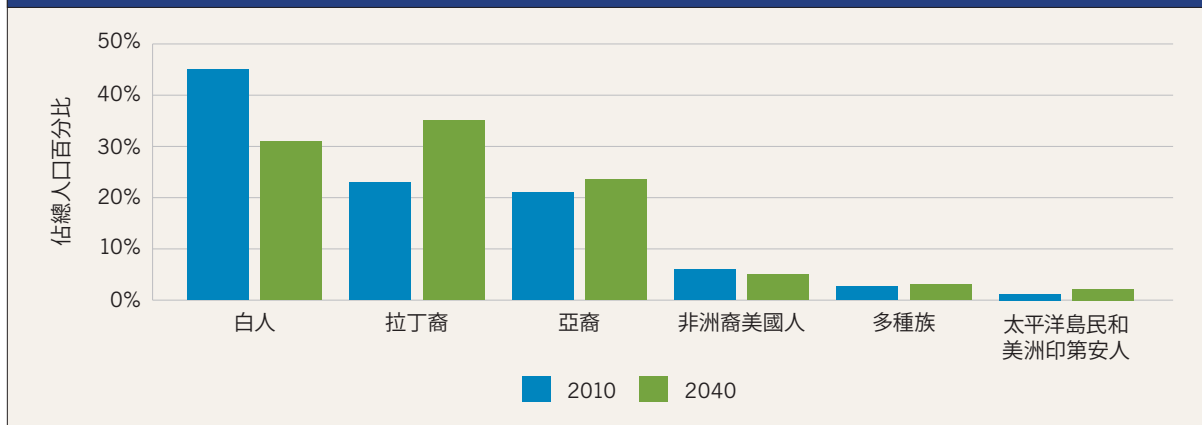


Noah Berger

在公共交通附近的城市多單元住房需求將會增加

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

圖 1: 2010 年和 2040年種族民族人口份額



數據來源: 2010 人口普查, 加州金融部, ABAG

交通項目的項目水平表現評估

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

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

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



Ron Finger

2000年以來的百分之五十。2010年，它占所有住房建設的百分之六十五。

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

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

建造一個與我們的生活和工作相一致的發展模式

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

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

共設施，公共交通，可負擔住房，學校和公園的公共資源也更少。

一個更加聚焦的未來

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



Peter Beeler

表 1： 2010 - 2040 年灣區工作增長, 前15個城市

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

數據來源: ABAG, 2013

2040年就業分配重點

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

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

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

2040年住房分配重點

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

服務。

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

交通投資

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

表 2： 2010-2040年灣區住房單元增長，前 15 個城市

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

數據來源: ABAG, 2013



Tom Tracy

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

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

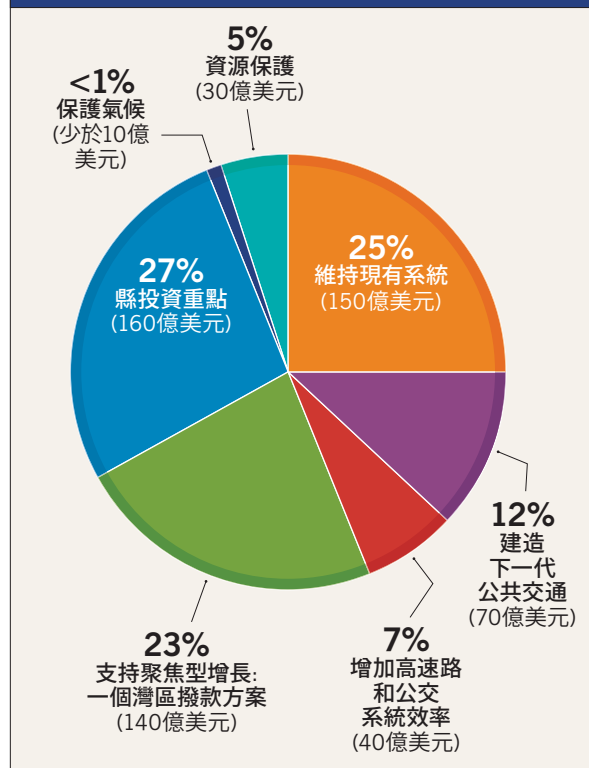
可通過六個主要投資策略來投資這些自主決定項目，圖2和第四章詳細描述該過程。(見表三，整體“大票”計劃投資概覽)。前兩個自主決定策略特別值得一提。

維持我們現有系統

儘管撥款方式有所不同，Plan Bay Area

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

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



“前十” Plan Bay Area 投資, 按項目分類

(包括承諾和自主決定撥款)

表 3: 10 個最大的Plan Bay Area 投資項目

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

*YOE = 支出年份

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

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

支持聚焦型增長-- One Bay Area撥款方案

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

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

Plan Bay Area達到主要表現指標

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

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

更多關於規劃表現的個體目標討論，請見第五章。

持續改進規劃

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

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

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

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

處理那些跨邊界和需要區域解決方案的問題

住房，空氣質量，交通，工作，經濟發展，空地保護——以及若幹其他問題。

展現當地願景

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



Arlene Finger

現。

確保為我們的子孫後代提供一個生機勃勃和健康的區域

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

使灣區的商業變得更有競爭力

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

提供一系列的住房和交通選擇

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

通過明智的投資充分利用稅收收入

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

保護空地，自然資源，農業和農耕地

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



Jay Jones

建造健康社區

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

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