



Simon Marcus, Corbis Images

Presentando Plan Bay Area

Estrategia para una Región Sustentable

La mayoría de quienes vivimos en los nueve condados que colindan con la Bahía de San Francisco estamos acostumbrados a decir que vivimos en “el Área de la Bahía.”

Esta simple frase dice mucho — y enfatiza una identidad regional compartida. Los 7 millones de personas que llamamos hogar a los nueve condados del Área de la Bahía de San Francisco tenemos un gran interés en proteger la riqueza de características que hacen de nuestra región un imán para personas y negocios de todo el mundo.

El Área de la Bahía es, después de todo, la economía número 21 más grande del mundo. La belleza natural de la Bahía de San Francisco y de las comunidades colindantes, nuestro clima mediterráneo, el gran sistema de parques interconectados y lugares al aire libre, el sistema avanzado de transporte público, las instituciones educativas de primer nivel y la rica herencia cultural siguen atrayendo a personas que buscan mejores oportunidades. Pero no podemos dar por sentado que podremos sostener y mejorar nuestra calidad de vida para las generaciones actuales y futuras.

Con la estimación de que la población de nuestra región aumentará a 9 millones de personas para 2040, Plan Bay Area esquematiza un proceso para dar cabida a este crecimiento al mismo tiempo que fomenta una economía competitiva, próspera e innovadora; conservando un ambiente seguro y saludable; y permitiendo que todos los residentes del Área de la Bahía compartan los beneficios de comunidades vibrantes y sustentables conectadas por una red de transporte eficiente y bien conservado.

Un legado de liderazgo

Plan Bay Area, al mismo tiempo que es integral y con vista al futuro, es un documento evolutivo. El Área de la Bahía ha dado prioridad a las planificaciones regionales a largo plazo durante décadas. Las generaciones previas reconocieron la necesidad de un sistema de transporte colectivo, incluyendo sistemas regionales como BART y Caltrain que han ayudado a nuestra región a ser la envidia de otras áreas metropolitanas. Nuestros puentes que cruzan la bahía aportan cohesión al sistema regional de transporte al conectar a las comunidades a lo largo de la bahía. De igual forma, debemos nuestro sistema de parques y lugares al aire libre a las pasadas generaciones de líderes que se dieron cuenta de que un equilibrio entre las áreas urbanizadas y los lugares al aire libre era esencial para un ambiente saludable y comunidades vibrantes.

Plan Bay Area extiende este legado de liderazgo, haciendo más de lo que hemos hecho, al mismo tiempo que generamos nuevas estrategias para enfrentar los nuevos desafíos. Entre los nuevos desafíos se encuentran los requisitos de la histórica ley californiana del clima de 2008 (SB 375, Steinberg): disminuir las emisiones de gas del efecto invernadero de los autos y camionetas, y dar cabida a todo el crecimiento necesario de viviendas dentro de nuestros nueve condados. Al coordinar los futuros usos de suelo con nuestras inversiones a largo plazo en transporte, Plan Bay Area enfrenta estos desafíos directamente — sin poner en riesgo el control local de las decisiones del uso del suelo. Cada uno de los nueve condados y las 101 ciudades del Área de la Bahía debe decidir por sí mismo lo que es mejor para sus ciudadanos y sus comunidades.



Puente San Francisco-Oakland Bay Bridge

Caltrans

Desarrollado a partir de estrategias y planes locales

Durante más de una década, los gobiernos locales y las agencias regionales han trabajado juntos para alentar el crecimiento de empleo y la producción de viviendas en áreas que cuentan con servicios e infraestructura. En 2008, la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) y la Comisión Metropolitana del Transporte (MTC) crearon una iniciativa regional para apoyar estos esfuerzos locales, llamada FOCUS. En los años recientes, esta iniciativa ha ayudado a vincular las aspiraciones de desarrollo de la comunidad local con los objetivos regionales de planificación de transporte y uso de suelo. Los gobiernos locales han identificado las Áreas de Prioridad para el Desarrollo (PDAs) y las Áreas de Prioridad para la Conserva-

ción (PCAs), y éstas forman el marco de trabajo de implementación de Plan Bay Area.

Las PDAs son áreas en las que el desarrollo apoyará las necesidades diarias de los residentes y trabajadores en un ambiente para peatones atendido por el transporte público. Aunque las PDAs se establecieron originalmente para abordar las necesidades de vivienda en las comunidades con crecimiento interno, se han ampliado para hacer avanzar el crecimiento enfocado de empleo. Las jurisdicciones locales han definido el carácter de sus PDAs de acuerdo con las condiciones existentes y las expectativas a futuro como centros regionales, centros municipales, centros suburbanos o centros de transporte público, entre otros lugares. Las PCAs son lugares al aire libre importantes para la región y para los cuales existe un amplio consenso para su protección a largo plazo pero una presión a corto plazo para su desarrollo. Las PDAs y las PCAs se complementan entre sí porque la promoción del desarrollo dentro de las PDAs quita presión de desarrollo a los espacios abiertos de la región y a las tierras para la agricultura.

Aprovechando el enfoque colaborativo establecido mediante FOCUS, la opinión local ha impulsado un

conjunto de escenarios alternativos que precedieron y sustentaron el desarrollo de Plan Bay Area. Las comunidades de organizaciones sin fines de lucro y los negocios también desempeñaron un papel clave en dar forma al plan. Los grupos empresariales resaltaron la necesidad de más viviendas asequibles para los trabajadores, de eliminar las barreras regulatorias para el desarrollo interno, y de abordar las necesidades de infraestructura en los centros de empleo que tienen un crecimiento rápido. Las organizaciones ambientales enfatizaron la necesidad de mejorar el acceso al transporte público, de conservar espacios abiertos, de proporcionar una oferta adecuada de viviendas para limitar el número de personas que viajan al trabajo a través de la región desde los condados cercanos, y de dirigir fondos de transporte a discreción para comunidades que construyen viviendas en PDAs. Las organizaciones de equidad se enfocaron en aumentar el acceso a viviendas y empleos para los residentes de todas las categorías de ingresos en la región, y a establecer políticas para limitar el desplazamiento de los residentes existentes tras el crecimiento y evolución de las PDAs. Todas estas voces diversas fortalecieron este plan.



Sergio Ruiz

Ley 375 del senado de California: Vincular los planes regionales con las metas estatales de reducción de gases de efecto invernadero

Plan Bay Area surgió de la “Ley de Protección del Clima y Comunidades Sustentables de California de 2008” (Ley 375 del senado de California, Steinberg), que requiere a cada una de las 18 áreas metropolitanas — incluyendo el Área de la Bahía — reducir las emisiones de gases de efecto invernadero provenientes de autos y camionetas. Firmada por el anterior gobernador Arnold Schwarzenegger, la ley requiere que la Estrategia para Comunidades Sustentables (SCS) promueva el desarrollo residencial y comercial de uso mixto y compacto. Para cumplir con las metas de la Ley 375, Plan Bay Area dirige el desarrollo futuro a áreas que son o serán transitables a pie o en bicicleta y cercanas al transporte público, empleos, escuelas, tiendas, parques y otras instalaciones de recreación y servicios. Los elementos clave de SB 375 incluyen los siguientes.

- La ley requiere que el Área de la Bahía y otras regiones de California desarrollen una Estrategia de Comunidades Sustentables (SCS) — un nuevo elemento del plan regional de transporte (RTP) — para intentar alcanzar el objetivo de reducción de gases de efecto invernadero (GHG) establecido para cada región por parte del Consejo de Recursos del Aire de California. La meta del Área de la Bahía es una reducción de 7 por ciento per capita para el año 2020 y de un 15 por ciento per capita para el año 2035. Plan Bay Area es el primer RTP de la región que está sujeto a la Ley 375.
- En el Área de la Bahía, la Asociación de Gobiernos del Área de la Bahía (ABAG) es responsable del uso del suelo y las proyecciones de vivienda del SCS, el cual aporta tres nuevos elementos al RTP: (1) un componente de uso de suelo que identifica cómo la región pudiera albergar a toda la población de la región durante los próximos 25 años; (2) una discusión sobre las áreas agrícolas y recursos naturales; y (3) una demostración de cómo el patrón de desarrollo y la red de transporte pueden trabajar en

conjunto para reducir las emisiones de GHG.

- Requiere más acercamiento con los funcionarios del gobierno local y un plan de participación del público que incluya un número mínimo de talleres en cada condado, así como tres audiencias públicas sobre el anteproyecto del SCS antes de la aplicación del plan final.
- La ley sincroniza el proceso de asignación regional para la necesidad de vivienda (RHNA) — adoptado en la década de los 80s — con el proceso de planificación regional de transporte.
- Por último, SB 375 agiliza la Ley de Calidad Ambiental de California (CEQA) para los proyectos de vivienda y uso mixto que son consistentes con el SCS y cumplen con los criterios especificados, como la cercanía al transporte público.

Plan Bay Area es un solo elemento de un esfuerzo más amplio de California para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Si bien el Plan Bay Area se centra en dónde se espera que la región crezca y cuáles inversiones de transporte apoyarán ese crecimiento, la Ley 32 de la Asamblea (2006) crea un marco general para reducir los gases de efecto invernadero con nuevos combustibles más limpios, autos y camiones más eficientes, códigos de construcción que exigen menos carbono, una generación de energía más limpia, así como la planificación regional coordinada. Además, Caltrans dirigirá los esfuerzos de conformidad con la ley SB 391 (2009) para reducir los gases de efecto invernadero generados por el sector de transporte, incluyendo el transporte de carga, en todo el estado. Estas estrategias se resumen en el Plan de alcance del Consejo de Recursos del Aire de California 2008 (CARB), lo que demuestra que no hay forma única alguna de reducir los gases de efecto invernadero. Cada sector debe contribuir si el estado va a lograr sus objetivos hoy y para las generaciones del mañana.



Noah Berger

Conservando el control local del uso de suelo

La adopción del Plan Bay Area no exige ningún cambio de zonificación local, planes generales o revisión del proyecto. Las ciudades, los pueblos y los condados de la región conservarán el control de todas las decisiones de adoptar planes y autorizar o rechazar los proyectos de desarrollo. Del mismo modo, los números previstos de empleos y vivienda de Plan Bay Area no operan como un tope directo o indirecto en los lugares de desarrollo de la región. Las proyecciones son requeridas conforme a la ley SB 375 y reflejan la intención de la colaboración regional y local, que es el fundamento del Plan Bay Area.

El plan ayuda a las jurisdicciones que tratan de aplicarlo a nivel local mediante la financiación de proyectos de planificación y transporte en Áreas de Prioridad para el Desarrollo (PDAs). El plan también ofrece a las jurisdicciones la opción de aumentar la eficiencia del proceso de desarrollo de proyectos que sean coherentes con el plan y otros criterios incluidos en la ley SB 375.

Estableciendo nuestras metas

Desarrollar un plan de transporte y uso de suelo a largo plazo para la segunda región metropolitana más grande de California, que cubra cerca de 7,000 millas cuadradas a lo largo de nueve condados del Área de la Bahía, no es una tarea simple. Establecimos nuestras miras en este desafío al enfatizar un proceso de participación del público inclusivo y abierto y al adoptar estándares objetivos de desempeño con base en los requisitos estatales y federales para medir nuestro progreso durante el proceso de planificación.

Inclusión

Nos acercamos con las personas que más importan — los 7 millones de personas que viven en la región. Miles de personas participaron en las sesiones para interesados, en talleres para el público y en entrevistas por internet y teléfono, entre otras cosas. Haciendo honor al Área de la Bahía, el proceso de participación fue bullicioso y polémico. Las partes interesadas clave incluían además a las 101 ciudades y los nueve condados de la región; nuestras agencias regionales homólogas, la Comisión de Desarrollo y Protección de la

Tomando en cuenta la equidad

Alrededor de una quinta parte de la población total del Área de la Bahía vive en áreas con grandes números de poblaciones pertenecientes a minorías o de bajos ingresos. El promover el acceso de estas personas a viviendas, empleos y transporte no sólo hace avanzar el objetivo de Plan Bay Area de hacer avanzar la equidad en la región, además aumenta nuestras oportunidades de cumplir con otros objetivos de desempeño. MTC y ABAG adoptaron cinco medidas de Análisis de Equidad para evaluar las preocupaciones de equidad: asequibilidad del transporte y vivienda, potencial de desplazamiento, comunidades saludables, acceso a empleos y movilidad equitativa.



Noah Berger

Bahía y el Distrito de Administración de Calidad del Aire del Área de la Bahía; organizaciones comunitarias y grupos de defensa, y aproximadamente tres docenas de asociados regionales del transporte. Además, hubo varias rondas de consulta con las tribus americanas nativas del Área de la Bahía, según se detallan en el informe de la consulta tribal.

Estableciendo objetivos de desempeño

Antes de proponer un enfoque para la distribución del uso de suelo o recomendar una estrategia de inversión en el transporte, los planificadores deben formular en términos concretos los resultados que esperan. Para el Plan Bay Area, los objetivos de desempeño son un medio esencial para dar forma y permitir una discusión sobre las medidas cuantitativas. Después de meses de discusión y debate, ABAG y MTC adoptaron 10 objetivos en enero de 2011, los cuales reflejaban la opinión del amplio rango de partes interesadas que participaron en el proceso.

Dos de los objetivos no sólo son ambiciosos, además son obligatorios por parte de la ley estatal. El primer objetivo obligatorio aborda la protección del clima al requerir que el Área de la Bahía reduzca sus emisiones de CO₂ per capita proveniente de autos y camionetas un 15 por ciento para 2040. El segundo objetivo obligatorio aborda la suficiencia de viviendas al requerir que la región albergue al 100 por ciento de su crecimiento proyectado de población por nivel de ingresos. El Plan Bay Area logra ambos hitos importantes.

Los ocho objetivos voluntarios buscan promover comunidades seguras y saludables al reducir las muertes prematuras por contaminación del aire, reducir las lesiones y muertes por choques, aumentar la cantidad de tiempo que las personas caminan o andan en bicicleta para su transporte, y proteger



Joyce Benna

los lugares al aire libre y las tierras agrícolas. Otros objetivos abordan las preocupaciones de equidad, la vitalidad económica y la eficacia del sistema de transporte. El Plan Bay Area cumple con algunos, pero no con todos, de estos objetivos voluntarios.

Escenarios de planificación apuntan a los objetivos de desempeño

Tomados en conjunto, los objetivos de desempeño de Plan Bay Area establecen un marco de trabajo que nos permite comprender mejor cómo políticas y proyectos distintos pudieran afectar el futuro de la región. Con los objetivos claramente identificados, MTC y ABAG formularon posibles escenarios — combinaciones de patrones de uso de suelo e inversiones de transporte — que pudieran evaluarse juntos para ver si (y por cuánto), ellos lograron (o fallaron en lograr) los objetivos de desempeño. De un proceso iterativo de pruebas de escenarios que se inició en 2010 surgieron las alternativas preferidas, tanto para las inversiones de transporte como para la estrategia de uso de suelo. Adoptadas por

los Consejos de MTC y ABAG en mayo de 2012, conforman este Plan Bay Area.

Viendo a futuro

ABAG y MTC dan seguimiento y pronostican la demografía de la región así como sus tendencias económicas para informar y guiar las inversiones y las decisiones de políticas de Plan Bay Area. Los pronósticos reflejan la mejor imagen que tenemos de cómo podría verse el Área de la Bahía en 2040, de forma que las decisiones de hoy sean consistentes con las necesidades de vivienda y transporte esperadas para el mañana. Estos pronósticos forman la base del desarrollo del plan regional de uso de suelo para la Estrategia de Comunidades Sustentables (SCS) del Plan Bay Area, y, a la vez, de la estrategia de inversión en transporte de la región.

Las proyecciones en tres áreas principales dieron forma al desarrollo del plan: población, empleo y vivienda. Aquí hay algunas cosas sobresalientes de cada una de ellas.

- **Población:** Para 2040, se proyecta que el Área de la Bahía de San Francisco agregue 2.1 millones de personas, aumentando la población total regional de 7.2 millones a 9.3 millones, un aumento de un 30 por ciento o de casi 1 por ciento por año. Este crecimiento significa que el Área de la Bahía seguirá siendo la segunda población y centro económico de California.
- **Empleo:** El número de trabajos se espera que crezca en 1.1 millones entre 2010 y 2040,

Se espera que para el 2040 el Área de la Bahía de San Francisco agregue 2.1 millones de personas.

un aumento de 33 por ciento. Esta es una

tasa menor de crecimiento de trabajo que en pronósticos previos.

- **Vivienda:** Durante este mismo periodo de tiempo, el número de viviendas se espera que aumente en un 27 por ciento a 700,000, y el número de unidades de vivienda se espera que crezca en un 24 por ciento a 660,000.

Las implicaciones demográficas de estos números brutos son de gran alcance, y algunas tendencias en particular tuvieron un gran impacto en el desarrollo del Plan Bay Area.

Se espera que la generación “baby boom” cambie los patrones de desarrollo y viajes al envejecer

La Oficina de Censo de los EE.UU. define a la generación “baby boom” como las personas que nacieron entre 1946 y 1964 durante el crecimiento de población de la época posterior a la Segunda Guerra Mundial. Para 2040, los más viejos de la generación del “baby boom” tendrán aproximadamente 90, y los más jóvenes tendrán aproximadamente 70. Hoy en día, las personas que tienen 65 años o más representan un 12 por ciento de la población total del Área de la Bahía, pero para 2040 el número de adultos mayores aumentará al 22 por ciento. Eso es más de 1 de cada 5 personas en nuestra región. Se espera que muchos de estos

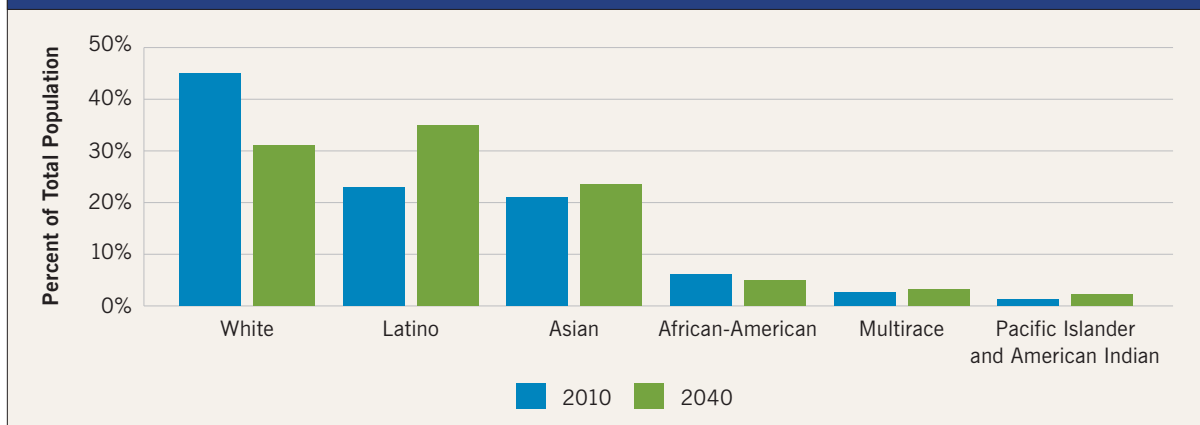


Noah Berger

adultos se reubiquen a hogares más pequeños en ubicaciones más urbanas para tener un acceso más sencillo a los servicios esenciales y amenidades, y al sistema extensivo de transporte público del Área de la Bahía.

La movilidad será un desafío especial para los adultos mayores que pierdan la capacidad de conducir. El Programa de Transporte Lifeline de

FIGURA 1: Porción de la población por raza y etnicidad, 2010 y 2040



Fuentes: 2010 Census, California Department of Finance, ABAG

Evaluación de desempeño a nivel proyecto para los proyectos de transporte

Al desarrollar el uso de suelo preferido y las estrategias de inversión en transporte, ABAG y MTC fueron capaces de responder muchas preguntas sobre el panorama general del futuro del Área de la Bahía. Por ejemplo, ¿la región debe enfocarse en expandir el sistema de transporte o en conservar lo que está construido? ¿Debe el Área de la Bahía invertir más en transporte público para las generaciones futuras o debe enfatizar proyectos de autopistas para mejorar los viajes de los conductores de hoy en día? ¿Cómo deben nuestras inversiones en transporte apoyar el crecimiento futuro de los empleos y viviendas?

Plan Bay Area también se basa en un compromiso para evaluar los proyectos individuales de transporte para

asegurarse de que el dinero se está asignando a los proyectos más eficaces en costos. Con el fin de ver más de cerca los proyectos más importantes de transporte, MTC realizó una evaluación de desempeño de proyecto, y examinó miles de millones de dólares en posibles proyectos de transporte para identificar las inversiones de mejor desempeño en toda la región. Esto permitió asignar prioridades a los fondos para los proyectos de mejor desempeño. La mayoría de ellos se enfocaron en capitalizar los bienes existentes y mejorar su eficiencia, al mismo tiempo que apoyan el desarrollo futuro. Proyectos importantes incluyen BART Metro, el cual aumentará la frecuencia del servicio en el segmento de mayor demanda del sistema BART, y las iniciativas de precios según los embotellamientos en San Francisco.



Ron Finger

MTC apoya proyectos que aborden las necesidades de accesibilidad y movilidad de personas discapacitadas y de bajos ingresos en toda la región. Entre 2006 y 2012, se invirtieron unos \$172 millones de dólares para apoyar alrededor de 220 proyectos. Muy relacionados se encuentran los programas de MTC para proporcionar fondos para apoyar y mejorar la movilidad para los adultos mayores y las

personas discapacitadas de acuerdo con, e incluso más allá de, los requisitos de la Ley para Norteamericanos con Discapacidades (ADA). Estos tipos de proyectos han incluido capacitación de viaje, mejoras a paradas de autobús y aceras/banquetas, programas de viajes de apoyo y otras iniciativas comunitarias. Plan Bay Area reafirma la importancia de los programas Lifeline y para Adultos Mayores y

Discapacitados al añadir más de \$800 millones de dólares en fondos a discreción para el programa de Lifeline, y casi \$240 millones de dólares para los programas para Adultos Mayores y Discapacitados durante el periodo de los 28 años del plan.

Se espera que aumente la diversidad racial y étnica

El Área de la Bahía y California están entre los primeros en enfrentar uno de los cambios demográficos más grandes en la historia de nuestra nación: el crecimiento en la población latina. En enero de 2013, el Departamento de Finanzas de California proyectó que la población hispanica del estado igualará a la población blanca no hispanica para mediados de 2013. Para principios de 2014 se espera que la población hispanica de California se habrá convertido en mayoría por primera vez en la historia del estado.

Este pronóstico estatal es consistente con la proyección de Plan Bay Area de que para 2040 la población del Área de la Bahía se habrá convertido en una sustancialmente más diversa étnica y racialmente. Los latinos emergerán como el grupo étnico más grande, aumentando del 23 por ciento

al 35 por ciento de la población total. El número de asiáticos también aumentará, creciendo del 21 por ciento a aproximadamente el 24 por ciento de la población.

Se espera que aumente la demanda de viviendas de varias unidades en áreas urbanas cercanas al transporte público

Los hogares unifamiliares representan la mayoría de la producción de viviendas en las décadas recientes, pero las tendencias recientes sugieren que las ciudades una vez más se están convirtiendo en los centros de crecimiento de la población. La construcción de viviendas multifamiliares en ubicaciones urbanas en el Área de la Bahía aumentó de un promedio de 35 por ciento en el total de la construcción de viviendas en la década de 1990 a casi 50 por ciento en la década de 2000. En 2010 representaba un 65 por ciento de toda la construcción de viviendas.

Como se discutió anteriormente, se proyecta un aumento en la demanda de viviendas multifamiliares conforme los adultos mayores van buscando viviendas más pequeñas en ubicaciones más



Peter Beeler

TABLA 1: Crecimiento de Empleo en el Área de la Bahía 2010–2040, Primeras 15 ciudades

Rango	Jurisdicción	Empleos		Crecimiento de Empleo 2010–2040	
		2010	2040	Crecimiento	Porcentaje del crecimiento
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%

Fuente: ABAG, 2013

urbanas. Finalmente, el crecimiento de la población de las personas de 34 años y menores se espera que tenga un efecto similar, ya que el grupo demográfico además demuestra una mayor preferencia por viviendas multifamiliares. Dicho esto, se espera que el número de personas por vivienda en el Área de la Bahía aumente de 2.69 en 2010 a 2.75 en 2040. La demanda del mercado de nuevos hogares se inclinará por casas adosadas (town-homes), condominios y departamentos en áreas desarrolladas cerca al transporte público, las tiendas y servicios.

Construyendo un patrón de desarrollo que concuerde con donde vivimos y trabajamos

Plan Bay Area proporciona una visión sobre cómo retener y mejorar las cualidades que hacen del Área de la Bahía un gran lugar para vivir, trabajar y jugar. Se genera a partir del legado de liderazgo que nos dejaron las generaciones previas. De hecho, muchos de los atributos que hacen especial al Área de la Bahía — una economía fuerte, recursos naturales protegidos, una red de comunidades diversas — no hubiera sido posible sin las acciones

de nuestros antepasados que pensaron a futuro.

Al ver a futuro el crecimiento esperado en el Área de la Bahía durante las próximas décadas, nos enfrentamos a muchos problemas similares que las pasadas generaciones, al mismo tiempo que afrontamos nuevos desafíos que amenazan a la vitalidad económica y calidad de vida de la región. Nuestra economía aún se está recuperando de la Gran Recesión de 2007-2009, la cual resultó en un crecimiento de empleos desigual a lo largo de la región, aumentó la disparidad de ingresos y las tasas altas de ejecución de hipotecas. Al mismo tiempo, los costos de vivienda se han elevado para los arrendatarios y, en un menor grado, para algunos compradores cerca de centros de empleo de la región. Finalmente, las comunidades del Área de la Bahía enfrentan estos desafíos en un momento en el que hay menos recursos públicos disponibles que en las décadas pasadas para

inversión en infraestructura, transporte público, viviendas asequibles, escuelas y parques.

Un futuro más enfocado

Los escenarios de planificación y las estrategias de inversión en transporte y uso de suelo desarrollados durante el proceso del Plan Bay Area buscan abordar las necesidades y aspiraciones de cada jurisdicción del Área de la Bahía, tal y como se identifican en las ordenanzas de zonificación y los planes generales adoptados localmente. Ellos también buscan cumplir con los estándares de desempeño de equidad y los objetivos de desempeño de Plan Bay Area. El marco de trabajo para estos escenarios consistió en gran medida de las Áreas de Prioridad para el Desarrollo (PDAs) y las Áreas de Prioridad para la Conservación (PCAs) recomendadas por los gobiernos locales. El escenario preferido de uso de suelo es un proyecto flexible para dar cabida al crecimiento a lo largo del tiempo. Empa-

TABLA 2: Crecimiento de unidades de vivienda en el Área de la Bahía 2010-2040, primeras 15 ciudades

Rango	Jurisdicción	Unidades de vivienda		Crecimiento de unidades de vivienda 2010–2040	
		2010	2040	Crecimiento	Porcentaje del crecimiento
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%

Fuente: ABAG, 2013



Tom Tracy

tar este patrón de desarrollo con las inversiones en transporte es lo que hace del Plan Bay Area el primer plan verdaderamente integral de transporte y de uso de suelo para el crecimiento esperado en la región.

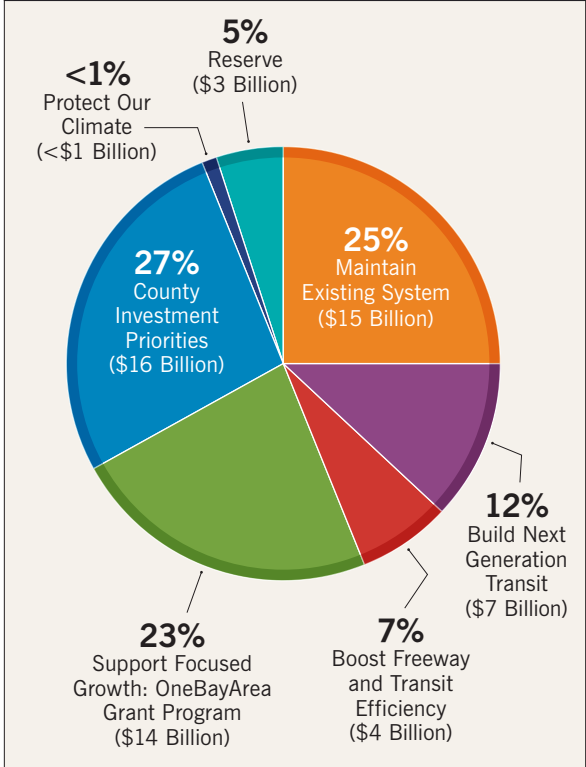
Datos sobre la distribución de empleos en 2040

La distribución de empleos del Plan Bay Area a lo largo de la región está formada por tendencias cambiantes en las preferencias de cada lugar de un amplio rango de sectores de la industria y los tipos de lugares de negocios en el Área de la Bahía. Estas tendencias capturan los cambios geográficos actuales, así como los cambios en la composición de la fuerza laboral y las preferencias de los trabajadores. La distribución de empleos dirige el crecimiento de trabajos hacia las ciudades más grandes de la región y a las Áreas de Prioridad para el Desarrollo con una base sólida de empleos existentes y a comunidades con mejores oportunidades para trabajos en el sector del conocimiento.

Casi el 40 por ciento de los empleos añadidos de 2010 a 2040 serán en las tres ciudades más grandes de la región — San Jose, San Francisco y Oakland — las cuales tenían alrededor de un tercio de los empleos de la región en 2010. Dos tercios

del crecimiento general en empleos se espera que sea en las PDAs de la región. Debido a la fuerza del sector del conocimiento, nueve de las 15 ciudades que esperan tener el mayor crecimiento en empleos

FIGURA 2: Plan Bay Area — Resumen de Inversión a Discreción (\$60 mil millones en dolares del año de gasto)



“Primeras 10” Inversiones de Plan Bay Area, por proyecto

(incluye fondos ya comprometidos y a discreción)

Rango	Proyecto	Inversión (YOE* Millones de \$)
1	BART a Warm Springs, San José y Santa Clara	\$8,341
2	Red de Carriles Exprés de MTC	\$6,057
3	Centro de Transporte Público Transbay/Extension Caltrain al Centro (Fases 1 y 2)	\$4,185
4	Iniciativa Integral de Desempeño de Carreteras (FPI)	\$2,729
5	Reemplazo sísmico de Presidio Parkway/Doyle Drive US 101	\$2,053
6	Electrificación de Caltrain y Mejoras de Operación/Frecuencia de Servicio	\$1,843
7	SF MUNI Central Subway: King Street a Chinatown	\$1,578
8	Red de Carriles Exprés de Valley Transportation Authority (VTA)	\$1,458
9	Conector al Aeropuerto Internacional de San José	\$753
10	Hunters Point y Candlestick Point: Nuevos Caminos Locales	\$722

*YOE = Costo en el año de gasto

están en la parte oeste y sur de la región, alrededor del Valle del Silicio. Las comunidades restantes que esperan altos niveles de crecimiento en empleos están en el este y norte de la bahía, debido a sus papeles importantes en la economía actual, en su base de empleos diversa, y en su cercanía con una base más grande de trabajadores. Las 15 ciudades que esperan tener un mayor crecimiento en empleos tendrán casi 700,000 empleos, o un poco más del 60 por ciento de los empleos nuevos añadidos a la región para 2040. (Ver la Tabla 1 anterior.)

Datos sobre distribución de vivienda para 2040

La distribución de viviendas del Plan Bay Area tiene como guía la dirección de políticas del Consejo Ejecutivo de ABAG, el cual votó en julio de 2011 para apoyar el desarrollo sustentable y equitativo al “maximizar la red regional de transporte público y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al proporcionar acceso conveniente a empleos para personas de todos los niveles de ingresos.” Esto se logró al distribuir los números totales de crecimiento de viviendas a: 1) las ciu-

dades con muchos empleos que tengan PDAs o áreas adicionales que sean parecidas a PDAs; 2) áreas conectadas a una infraestructura existente de transporte público; y 3) áreas que carezcan de suficientes viviendas asequibles para dar cabida a los viajantes diarios de bajos ingresos. La distribución de vivienda dirige el crecimiento a ubicaciones en las que el sistema de transporte se pueda utilizar de forma más eficaz, donde los trabajadores puedan estar mejor conectados a los empleos, y donde los residentes puedan tener acceso a servicios de alta calidad.

En la Península y el sur de la bahía se espera una importante producción de viviendas, donde se ubican ocho de las 15 ciudades donde se espera el mayor crecimiento de viviendas. Dos tercios de la producción general de viviendas de la región se dirigen a estas 15 ciudades, lo cual deja a las jurisdicciones restantes en la región, que son más de 90, para que absorban sólo un crecimiento limitado. Este patrón de desarrollo conserva el carácter de más del 95 por ciento de la región al enfocar el crecimiento en menos del 5 por ciento del área. (Ver la Tabla 2 anterior.)

Inversiones de transporte

Plan Bay Area estructura un plan de inversión en infraestructura de forma sistemática para apoyar la estrategia de uso de suelo de la región a largo plazo, dependiendo de una evaluación de desempeño de los escenarios y de los proyectos individuales. El plan hace inversiones en la red regional de transporte que apoyan el crecimiento de empleos y nuevos hogares en comunidades existentes al enfocar la mayor parte de la inversión a conservar y mejorar la eficacia del sistema existente de caminos y transporte público. El Plan Bay Area también da un paso audaz con las inversiones estratégicas que proporcionan apoyo al crecimiento enfocado en las Áreas de Prioridad para el Desarrollo, incluyendo el nuevo programa de subvenciones One Bay Area.

Los pronósticos de ingresos para el transporte en Plan Bay Area dan un total de \$292 mil millones de dólares durante el periodo de 28 años. Más de dos tercios (68 por ciento) de estos fondos son de fuentes locales y regionales, principalmente de programas exclusivos de impuestos sobre la venta y los peajes de los puentes. El resto de los fondos lo completan ingresos federales y estatales (principalmente derivados de impuestos al combustible).

De los ingresos totales, \$60 mil millones de dólares son “a discreción,” o disponibles para asignación a proyectos y programas mediante el Plan Bay Area.

El plan invierte esos fondos a discreción mediante seis estrategias clave de inversión, como se muestra en la Figura 2. (Ver la Tabla 3 para conocer las inversiones de costo elevado del Plan, en general.) Las primeras dos estrategias a discreción ameritan una mención especial.

Conservar el sistema existente

Aunque sus fuentes de fondos son muchas y variadas, la prioridad predominante del Plan Bay Area en la inversión de esos fondos se puede expresar de forma simple: “Arréglarlo primero.” Primero y principalmente, este plan debe ayudar a mantener el sistema de transporte del Área de la Bahía en un buen estado de funcionamiento. El enfoque del Plan Bay Area en “arréglarlo primero” garantiza un mantenimiento a los bienes existentes de transporte, principalmente concentrados en el corazón de la región, lo cual refuerza la estrategia de crecimiento enfocado del plan.

En total, Plan Bay Area dedica el 87 por ciento de todos los fondos disponibles (comprometidos y a discreción) para conservar la red existente de trans-



Arlene Finger

porte. Dada la antigüedad de muchos de los bienes importantes — el año pasado BART cumplió 40 años y Muni de S.F. cumplió 100 — esto no debe ser una sorpresa.

Apoyo para el crecimiento enfocado — programa de subvenciones OneBayArea

El Programa de Subvenciones OneBayArea (OBAG) es un nuevo enfoque de financiación que integra mejor el programa de fondos para transporte de la región con la ley SB 375 y el patrón de uso de suelo establecido. El programa OBAG recompensa a las jurisdicciones que enfocan el crecimiento de viviendas en las Áreas de Prioridad para el Desarrollo (PDAs) mediante sus políticas de zonificación y planificación, y la producción real de unidades de vivienda. El programa OBAG permite la flexibilidad para invertir en la infraestructura de transporte de la comunidad al proporcionar fondos para Transporte para Comunidades Habitables, mejoras para infraestructura para bicicletas, mantenimiento de caminos y calles locales y planificación de actividades, mientras proporciona oportunidades específicas de financiación para proyectos de Rutas Seguras a la Escuela y Áreas de Prioridad para la Conservación.

Plan Bay Area logra los objetivos clave de desempeño

Como se describió anteriormente, el Plan Bay Area se desarrolló dentro de un marco de metas de desempeño, tanto obligatorios como voluntarios o de aspiración. Como ha sido el caso en planes de transporte a largo plazo del pasado, ninguna estrategia sola es capaz de lograr todos los objetivos de desempeño del plan. Un análisis de los 10 principales objetivos y de cinco subobjetivos (para un total de 15 medidas de desempeño) claramente confirma esto. Específicamente, el plan cumple o



Jay Jones

supera seis objetivos, incluyendo los objetivos de vivienda y de emisión de gases de efecto invernadero según los estatutos, falla por poco en tres objetivos, falla por mucho en dos objetivos y por desgracia se mueve en la dirección contraria en cuatro de los objetivos. En otras palabras, el plan hace grandes avances en nueve de las 15 medidas de desempeño, lo cual representa un primer esfuerzo sólido. La región deberá enfocar su atención a futuro en conceptualizar las estrategias emergentes para alcanzar los cuatro objetivos que se están quedando atrás.

Un plan sobre el cual construir

Plan Bay Area es un trabajo en progreso que será actualizado cada cuatro años para reflejar nuevas iniciativas y prioridades. Construye sobre el trabajo de iniciativas previas, complementa el trabajo en

marcha y proporciona la base para un examen más cercano de ciertos problemas cruciales que pueden preparar más a la región para enfrentar los desafíos del futuro. El plan resalta la relación entre las inversiones en transporte y la planificación de uso de suelo, y representa el esfuerzo más reciente de la región para posicionarse y aprovechar de mejor forma lo que el futuro nos depara.

Ningún nivel de gobierno solo puede esperar abordar todos los componentes cruciales necesarios para crear un Área de la Bahía más fuerte y resistente. Será necesario un esfuerzo coordinado entre los distintos asociados para promover un desarrollo económico regional, adaptarnos al cambio climático, prepararnos para los desastres naturales, ser creativos sobre cómo proporcionar viviendas asequibles para todos los residentes del Área de la Bahía, garantizar un aire saludable y limpio para nuestras comunidades, y prepararnos para tecnologías emergentes que cambiarán la forma en que las personas trabajan y se relacionan. Serán necesarios más pasos para realizar en su totalidad la visión de Plan Bay Area e implementar algunas de sus políticas y planes a futuro.

Pero hemos comenzado bien. Lea de cerca Plan Bay Area, y verá un plan que da grandes pasos hacia:

Abordar los problemas que traspasan fronteras y requieren soluciones regionales

Vivienda, calidad del aire, tráfico, empleos, desarrollo económico, conservación del espacio abierto — la lista es larga.

Incorporar las visiones locales

Los gobiernos locales recomendaron las Áreas de Prioridad para el Desarrollo, y las estrategias de transporte y uso del suelo están vinculadas con las opiniones y las prioridades locales; distintos tipos de inversión y desarrollo se contemplan para distintas partes de la región.

Ayudar a garantizar una región saludable y vibrante para nuestros hijos y nietos

Aire más limpio, menos emisiones de gases de efecto invernadero, más opciones de vivienda, mejor infraestructura, mejor acceso a empleos, y acceso a lugares al aire libre y recreación — estos son los simientos para un mejor futuro.

Hacer los negocios del Área de la Bahía más competitivos

Un plan regional sustentable y bien elaborado puede ayudarnos a atraer la inversión al sector privado y competir por fondos estatales y federales.

Proporcionar un rango de opciones de transporte y vivienda

Una mayor variedad de viviendas familiares y multifamiliares estará disponible en lugares con mejor acceso al transporte público, así como mejores servicios locales y condiciones para caminar.

Aprovechar al máximo los ingresos por impuestos mediante inversiones inteligentes

Al aprovechar al máximo la infraestructura existente, utilizar un enfoque basado en el desempeño para las inversiones en transporte y coordinar la ubicación de futuras viviendas y empleos con las inversiones más importantes en transporte, podemos aprovechar mejor nuestro dinero en gastos públicos.

Conservar los lugares al aire libre, recursos naturales, y lugares agrícolas

Al enfocar el nuevo desarrollo en los centros de ciudades existentes, las principales calles y vecindarios, no necesitamos desarrollar espacios abiertos ni en lugares que sobreutilicen nuestras reservas de agua, recursos energéticos y capacidad de carreteras.

Ayudar a crear comunidades saludables

Más personas podrán vivir en vecindarios en los que puedan caminar a las tiendas, el transporte público y los parques locales debido al trabajo preliminar de este plan.

El Plan Bay Area no puede garantizar estos resultados, desde luego, pero creemos que puede impulsar en gran medida las probabilidades de la región para lograrlos. Lo que es seguro es que debemos trabajar juntos como región para promover la sustentabilidad, y dejar una mejor Área de la Bahía para nuestros hijos y nietos. Al ayudar a generar armonía entre la toma de decisiones y las metas regionales, al integrar mejor la inversión en transporte y la planificación del uso del suelo, al alinear más de cerca nuestras políticas con nuestra visión — en resumen, al crear una estrategia para una región sustentable — el Plan Bay Area nos da una oportunidad de hacerlo.