



2050灣區規劃草案 執行摘要

什麼是2050灣區規劃？

2050灣區規劃(Plan Bay Area 2050)是一個為期30年的計劃，它為灣區規劃了一條道路，使灣區到2050年及以後將會成為所有居民都能負擔得起、交通系統完善、多元化、健康和充滿活力的地區。該規劃的核心由三十五個策略構成，用於改善灣區九個縣的住房、經濟、交通和環境—阿拉米達縣(Alameda)、康特拉科斯塔縣(Contra Costa)、馬林縣(Marin)、納帕縣(Napa)、舊金山縣(San Francisco)、聖馬刁縣(San Mateo)、聖塔克拉拉縣(Santa Clara)、索拉諾縣(Solano)和索諾瑪縣(Sonoma)。該規劃草案由灣區的兩個區域規劃機構大都會交通委員會(MTC)和灣區政府協會(ABAG)制定，其中列出了\$1.4萬億資金的願景，為灣區居民創造一個更公平、更有彈性的未來。

關於這些策略

在2050 規劃灣區背景下，策略是一項公共政策或一系列投資，可在未來 30 年內在灣區的市、縣、地區或州各級實施。策略不是短期行動、不是一個司法管轄區或機構的授權，也不是一項立法提案。各級政府以及宣傳團體、私營部門和灣區居民在實施這些策略方面都可以發揮作用。MTC 和 ABAG 的具體行動和作用已經通過合作制定實施規劃草案確定(詳見本摘要下文)，這一過程將在規劃草案發布和最終規劃通過之間繼續進行。





PLAN BAY AREA 2050 指導原則	 可負擔得起	 交通系統完善	 多元化	 健康	 充滿活力
---------------------------------------	-----------	------------	---------	--------	----------

廣大民眾參與制定指導原則

為不確定的未來做準備

從現在到 2050 年，最佳估計表明灣區的人口將從近 800 萬增加到超過 1000 萬，九個縣的工作崗位數量將從 400 萬增加到超過 500 萬。這種增長將影響灣區 30 年後的面貌，而這些新居民將在什麼地方生活和工作，仍然存在許多問題。除了增長之外，氣候變化、經濟繁榮和蕭條、技術變革等地區無法控制的因素也將導致未來的不確定性。最近的新冠疫情就是一個明顯的例子，說明了這些史無前例的事件如何改變我們的日常生活。

為了制定一個能夠應對未來未知情況的長期計劃，MTC 和 ABAG 的規劃師在開始制定 2050 灣區規劃之前，參與了一項名為“視野”(Horizon)的多年情景規劃工作。通過“視野”，工作人員分析了不同潛在未來條件下的策略和交通項目，稱為“未來”(Futures)，評估了三組未來條件下每個策略可能取得的成功。在經濟活力、人口增長率、海平面上升和地震等自然災害的嚴重性、遠程辦公或自動駕駛汽車的採用率等方面，每個“未來”都各不相同。在解決多個“未來”情況或應對“視野”情景的挑戰中，證明 2050 灣區規劃中的 35 項策略是有效的。

促進公平

MTC 和 ABAG 將 2050 規劃灣區的公平定義為“每個人都可以參與、繁榮並發揮其全部潛力的包容性的灣區。”這些機構通過認真考慮對歷史上被邊緣化和系統性服務不足群體的投資和政策來促進公平，包括低收入人群和有色人種社區。2050 灣區規劃中的每一項策略都是為了促進公平而制定的，特別關注生活在公平優先社區的人們的需求，這些社區是有色人種和低收入居民集中的區域，或者低收入和其他因素集中的居民，例如英語水平有限、老年人或殘疾人。

2050 灣區規劃的大部分投資都針對公平優先社區或其他系統性服務不足的社區。在其眾多促進公平的組成部分中，該規劃設想了數十億美元用於建造和保留可負擔住房、支持居民基本需求的普遍基本收入、投資於基於手段的公交票價折扣，以及保護家庭和企業免受自然災害影響的補貼。



住房策略 — 成本：\$4680 億

保護和保存 可負擔住房

H1. 進一步加強州法律以外的租客保護。根據最近的租客保護法，將年租金增長限制在通貨膨脹率以內，同時免除 10 年以下的單位。

\$20
億

H2. 保留現有的可負擔住房。購買目前中低收入居民負擔得起的住房，以作為永久契約限制的可負擔住房進行保護。

\$2370
億

刺激所有收入 水平居民的 住房建造

H3. 在增長地區允許有更多地混合住房密度和類型。在優先開發區、交通發達區、和高資源區允許建造各種密度的住房類型。

不適用

H4. 建造足夠的可負擔住房，確保人人有房住。建造足夠數量的受契約限制的可負擔住房，以填補無房群體現有住房缺口，並滿足低收入家庭的需求。

\$2190
億

H5. 把可負擔住房納入所有主要住房項目。新開發的有5個單元或以上的市場價格住房中必須最少有10%-20%的單元是低收入家庭可負擔得起的。

不適用

H6. 把老化的購物中心和辦公園區轉變為社區。允許並促進商業可行性有限的購物中心和辦公園區的再利用，以便為所有收入水平的居民提供住房。

不適用

創建 包容性社區

H7. 向公平優先社區提供有針對性的抵押貸款、租賃和小商業援助。向低收入社區和有色人種社區提供援助，以解決排斥和掠奪性貸款的遺留問題，同時幫助發展當地擁有的企業。

\$100
億

H8. 加快將公共和社區擁有的土地用於混合收入住房和基本服務。幫助公共機構、社區土地信託和其他非營利性土地所有者加快發展混合收入可負擔住房。

不適用



經濟策略 — 成本: \$2340 億

提高經濟流動性

EC1. 實行全州普遍的基本收入制度。為所有灣區家庭提供平均每月\$500的付款，以改善家庭穩定、促進經濟流動和增加消費者支出。	\$2050 億
EC2. 擴大就業培訓和孵化器項目。資助建立新企業的援助計劃以及職業培訓計劃，主要是在歷史上沒有投資的社區。	\$50 億
EC3. 在服務不足的低收入社區投資高速互聯網。提供直接補貼並建設公共基礎設施，以確保所有社區都能負擔得起使用高速互聯網。	\$100 億

轉移工作地點

EC4. 在增長地區允許更大的商業密度。在選定的優先發展地區和交通發達地區增加新商業開發的密度，以鼓勵更多的工作機會靠近公共交通。	不適用
EC5. 鼓勵雇主將工作轉移到交通便利的住房豐富的地區。提供補貼，以鼓勵雇主將辦公室搬遷到火車站附近住房豐富的地區。	\$100 億
EC6. 保留和投資重點工業用地。實施地方土地使用政策，以保護被確定為優先生產區的重點工業用地，同時為這些地區的關鍵基礎設施改善提供資金。	\$40 億



交通策略 — 成本: \$5790 億

維持和優化現有系統	T1. 恢復、運營和維護現有系統。承諾運營和維護灣區的道路和交通基礎設施，同時將公交服務時間恢復到2019年的水平。	\$3900 億
	T2. 支持社區主導的公平優先社區中的交通改善。為歷史上處於邊緣地位的社區提供直接資金，以滿足當地確定的交通需求。	\$80 億
	T3. 實現無縫出行體驗。通過簡化票價支付和出行計劃，消除使用多家公交公司出行的障礙，同時要求在定時換乘樞紐中心進行時間表的協調。	\$30 億
	T4. 改革區域公交票價政策。簡化票價支付方式，並將現有的特定公交公司折扣票價方案改為所有公交公司的綜合票價結構。	\$100 億
	T5. 在擁堵的並有公交替代性出行選擇的高速公路上實施每英里收費。在選擇的交通擁堵並有公交出行的高速公路上，對汽車行駛收取每英里的費用，並為拼車者、低收入居民和非高峰出行提供折扣，以及將多餘的收入再投資到該交通	\$10 億
	T6. 改善立體交叉道並解決高速公路瓶頸問題。重建立體交叉道，拓寬主要高速公路的瓶頸，以便中短期緩解擁堵。	\$110 億
	T7. 推進其他區域項目和地方優先事項。資助區域性計劃，如駕駛者援助和511，同時支持地方交通投資的主幹道和當地街道。	\$180 億
創造健康安全街道	T8. 建立完整的街道網絡。通過改善人行道、無車慢速街道和 10,000 英里的自行車道或多用途道路，改善街道以促進步行、騎自行車和其他微流動性。	\$130 億
	T9. 通過街道設計和減速推進區域零願景政策(Vision Zero)。依靠當地街道的設計元素和高速公路上的自動限速，將當地街道的限速降至20至35英里/小時，高速公路的限速降至55英里/小時。	\$40 億
建設下一代 公交網絡	T10. 提高本地公交服務的頻率、運力和可靠性。利用新的公交快速線路、南灣的輕軌延伸及增加低收入社區的公交服務頻率，提高當地公交汽車的服務質量和可用性。	\$310 億
	T11. 擴大區域鐵路網並使之現代化。通過推進Link21新跨灣鐵軌、BART至矽谷2期、Valley Link、Caltrain市中心鐵路延伸和Caltrain/高鐵立體交叉等項目，更好地連接社區，同時提高服務頻率。	\$810 億
	T12. 建設一體化區域快速通道和快速公交網絡。完成區域快速車道網絡的建設，為新建和改進的快速公交服務、拼車和單獨付費駕駛者提供暢通無阻的高速公路車道。	\$90 億



環境策略 — 成本: \$1020 億

降低危險帶來的風險	EN1. 適應海平面上升。保護受海平面上升影響的海岸線社區，優先考慮低成本、高收益的解決方案，並向弱勢群體提供額外支持。	\$190 億
	EN2. 為改造現有住宅提供資金支持。採用建築條例，鼓勵對現有建築進行改造，以滿足更高的抗震、野火、水和能源標準，並提供基於手段的補貼以抵消相關成本。	\$150 億
	EN3. 資助能源升級，使所有現有商業和公共建築實現碳中和。支持所有公共和商業建築的電氣化和彈性電力系統升級。	\$180 億
擴大對公園和開發空間的遊覽	EN4. 保持城市發展邊界。利用城市發展邊界和其他現有的環境保護，將新的開發重點放在現有的城市足跡或當地管轄區建立的其他適合發展的區域內。	不適用
	EN5. 保護和管理高價值保護區。提供策略配套資金，幫助保護和維護高度優先的自然和農業用地，包括但不限於優先保護區和荒地-城市交界區。	\$150 億
	EN6. 更新和擴建公園、步道和娛樂設施。投資建設優質公園、步道和開放空間，為來自不同背景、能力和年齡的人群提供全方位的娛樂機會。	\$300 億
減少溫室氣體排放	EN7. 擴大主要雇主的減少通勤計劃。為主要雇主制定一個可持續的通勤目標，作為擴大灣區通勤福利計劃的一部分，雇主負責資助獎勵和抑制措施，使駕車通勤者轉變為遠程辦公、乘坐公交、步行和/或騎自行車的任何組合。	不適用
	EN8. 擴大環保汽車計劃。擴大對環保汽車的投資，包括更省油的汽車、電動汽車補貼和充電器。	\$40 億
	EN9. 擴大交通需求管理計劃。擴大對廂式車共乘、共享單車、汽車共享和停車費等項目的投資，以減少單獨駕駛。	\$10 億



結果

2050灣區規劃預計將在應對該地區面臨的最大挑戰方面取得重大進展，包括從住房負擔能力到全球氣候變化的加劇影響。利用模擬模型預測未來30年的經濟、土地使用和出行模式，2050灣區規劃探索了該規劃的策略如何推動該地區實現所有居民都能負擔得起、交通系統完善、多元化、健康和充滿活力的灣區願景，並非常注重衡量公平結果。

如果2050灣區規劃的策略得到實施，住房和交通費用這兩項當前大多數灣區家庭最大的支出，到2050年將會在家庭收入中所佔的比例下降，而低收入家庭的這些費用下降幅度將大於整個灣區。這是灣區第一個區域計劃，在可負擔性這一關鍵指標上取得有意義的進展。2050灣區規劃還將使該地區的勞動力為未來的工作做好準備，同時規劃足夠的新住房，以確保強勁的就業增長不會造成從該地區以外前來灣區的長途通勤者數量的增加。

根據2050灣區規劃的策略，到2050年，將近一半的灣區家庭將居住在距離頻繁公交服務半英里範圍內的地方，而低收入家庭的這一比例將增加到70%以上。支持主動和共享模式的交通和環境策略，以及公交支持的土地利用模式，預計將使灣區居民單獨開車上班的比例從2015年的50%以上降至2050年的36%。由於這些交通和土地利用模式的變化，交通產生的溫室氣體排放量將顯著減少，灣區將達到州規定的到2035年人均排放量減少19%的目標，但前提是所有策略都得到實施。



草案實施計劃

2050灣區規劃策略如何實施？MTC 和 ABAG 無法單獨實施任何策略，因此合作夥伴、決策者和公眾是實現該規劃願景的關鍵。2050灣區規劃草案實施計劃確定了 MTC 和 ABAG 在未來一到五年內與其他組織合作可採取的具體行動，以推進已通過的35項策略中的每一項。草案實施計劃將通過與這些合作夥伴的持續參與而制定，並將在今年晚些時候發布的2050灣區規劃最終文件中包含一套完整的實施建議。



後續步驟



新常態

隨著灣區擺脫新冠疫情，有很多機會可以制定新的政策和做法，以更好地反映該地區所有居民的需求和願望。面對瞬息萬變的世界，廣大居民和領導人可以共同努力，採取大膽行動，為生活和工作在灣區的居民帶來包容和繁榮。規劃草案中的35項策略概述了一個以包容和務實的方式應對不可預測的社會力量的願景，即一個讓所有居民都能更加負擔得起、交通系統完善、多元化、健康和充滿活力的灣區規劃。

如需更多信息，請閱讀完整的規劃草案和補充報告草案。如需翻譯該規劃草案的任何部分，或需要其他幫助，請致電 (415) 778-6757 或電郵至 info@bayareametro.gov。