



2022 年 Muni 服務網絡規劃

簡介

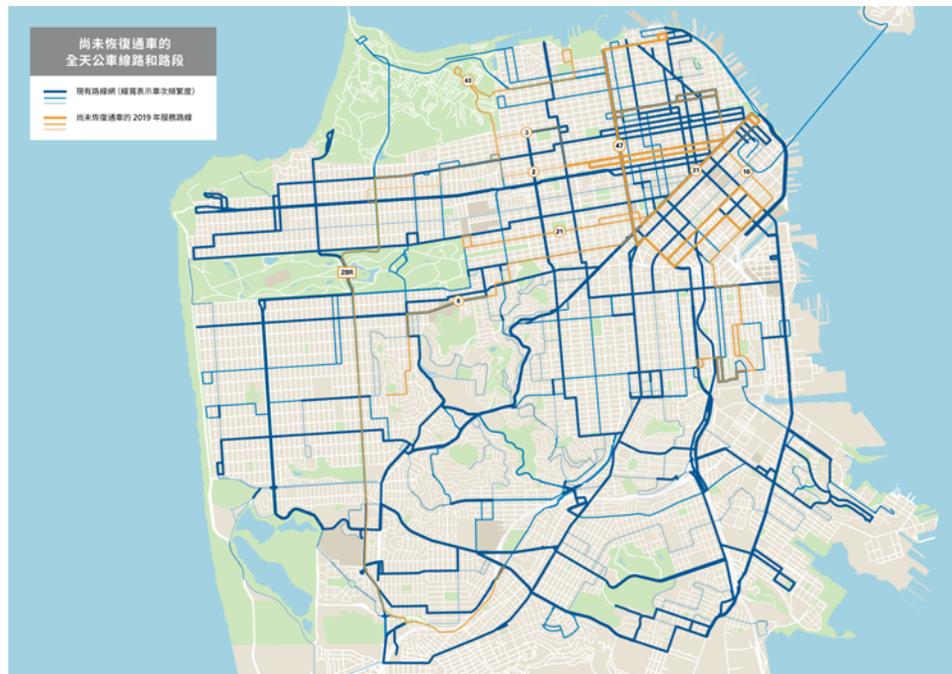
2022 年的 Muni 服務應該是怎樣的？

舊金山市交通局 (SFMTA) 最初在 COVID-19 疫情期間透過創建舊金山城市鐵路 (Muni) 核心服務網減少了 Muni 服務。自 2020 年 4 月以來，我們一直在不斷地增加服務：我們恢復了之前運行的服務。我們還在繁忙的大道增設了服務，並創建了新的路線，重點改善對 Muni 服務公平策略中確定的低收入居民和少數族裔較多的社區的服務。

- 我們大幅增加了繁忙大道中的 Muni 服務，在像 Mission 和 Geary 這樣的繁忙大道中，巴士的運行班次高達每兩分鐘一輛。相比疫情之前，我們現在在 Mission 和 Potrero/San Bruno 等眾多大道沿線提供了更多 Muni 服務。
- Muni 全新的 15 Bayview Hunters Point Express 快線為

Bayview 內的本地各站與 Third Street 進入 Financial District 沿線的各個主要目的地提供了快速換乘。

- 我們改變了 22 Fillmore 的路線，新的路線將能夠服務到 Mission Bay 包括加州大學舊金山分校 (UCSF) 校區、醫療中心和 Chase Center 在內的各個地區。我們與社區合作，確定連接 16th Street 大道的新站點，以取代途經 Potrero Hill 的 22 Fillmore，此外我們還用新的 55 Dogpatch 取代了 55 16th Street。
- Muni 全新的 58 Lake Merced 取代了 Sloat Boulevard 上的 23 Monterey 和 Lake Merced 西側的 57 Parkmerced，同時它還提供了通往戴利城 Westlake District 的新連接。23 Monterey 現在與 West Portal Station 相通。



全天 Muni 巴士路線和未恢復的路段的地圖

目前，我們還有 6 條全天 Muni 路線未恢復。

為什麼要重新審視 Muni 的服務網？

Muni 連接著舊金山的各個社區。隨著城市從 COVID-19 疫情中恢復過來，SFMTA 正在制定有關如何在 2022 年恢復 Muni 服務的提案。在過去幾年乃至整個疫情期間，我們看到了大家在出行模式和

需求上的變化。我們應該恢復尚待恢復的全天 Muni 路線嗎？還是說我們應該增加對高客流量的 Muni 路線的服務，提高路線的可靠性和它們與雜貨店、醫院、學校和各種工作場所的連接，同時減少等待時間和擁堵狀況，而不恢復疫情前就已存在，現在正待恢復的 7 條全天路線呢？

我們為此制定了三個方案來供您考慮，現在，我們想要問一問您希望在 2022 年獲得怎樣的 Muni 服務。

2022 年 Muni 服務網

在我們深入討論這三個方案的不同之處之前，我們可以先來看看我們為 2022 年 Muni 服務網規劃的幾個 Muni 服務改變，這幾個改變無論如何都將得到實施。

在 2022 年，Muni 服務將.....

- 保留疫情前就已提供全天服務的兩三個街區內全部站點的全天服務。
- 恢復每 10 分鐘一趟的 28R 19th Avenue Rapid 快車。
- 延伸 43 Masonic，為延伸的路線走向提供不同選擇。
- 恢復 10 Townsend，為它的路線走向提供不同選擇。

2022 年 Muni 服務

的三個備選方案是什麼？

這三個備選方案都著重於全天服務。隨著恢復繼續，我們將需要花費更多心力規劃高峰時段的服務。

SFMTA 想要邀請您為 2022 年 Muni 服務考慮的三個備選方案是：

- **熟悉的備選方案**：恢復疫情前就已存在，現在尚待恢復的全天

Muni 路線。

- **提高頻次的備選方案**：增加對高客流量的 Muni 路線的服務，提高路線的可靠性和它們與雜貨店、醫院、學校和各種工作場所的連接，同時減少等待時間和擁堵狀況，而不恢復疫情前就已存在的每條全天路線。
- **混合式的備選方案**：以平衡熟悉的備選方案和提高頻次的備選方案為目標。

在不恢復疫情前的服務的備選方案中，我們希望能夠確保作出其他改進，服務大致相同的區域。結合交通數據，**您對這三個備選方案的反饋將用於制定 2022 年 Muni 服務網絡提案。**

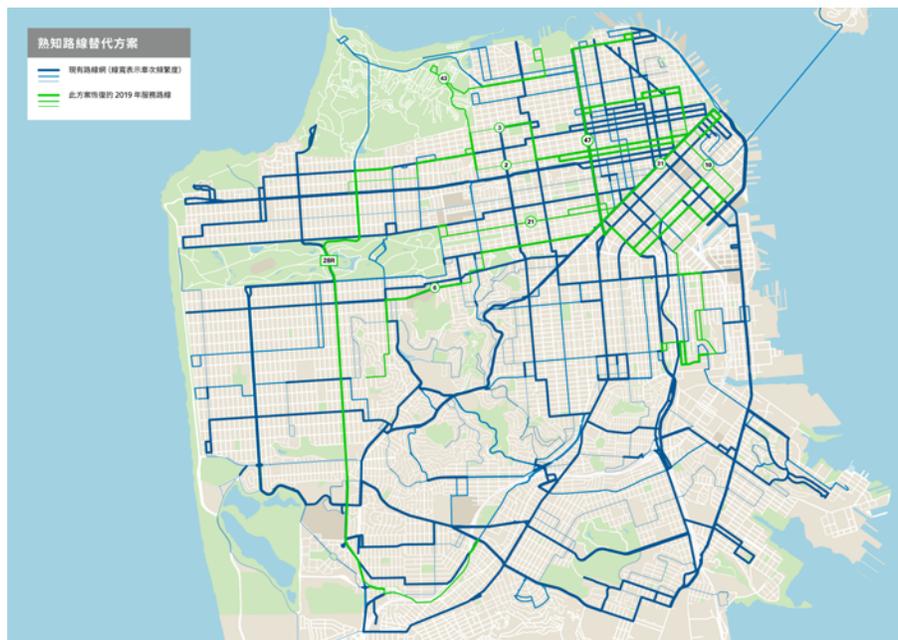
在每個備選方案下，您都可以找到對各個方案潛在的益處和挑戰的簡短描述，以及一系列解釋它們的影響的地圖。此外還有地圖顯示備選方案中 5 分鐘網絡（即規劃為每個班次間隔 5 分鐘，每週七天全天提供服務的 Muni 路線所形成的網路）所覆蓋的範圍。

熟悉的備選方案

熟悉的備選方案將恢復疫情前就已存在，現在尚待恢復的全天 Muni 路線。

以下是**熟悉的備選方案**的更多特點：

- 它有助於在疫情前就使用 Muni 的乘客恢復他們之前的出行模式。
- 它是對我們一直聽到的公眾要求恢復服務的回應。
- 它認可了這些路線的悠久歷史，以及人們有時會根據自己的所在地選擇他們的居住地點和企業所在地的事實。
- 它在實施上的難度相對較小。



描繪「熟悉的」備選方案下的 Muni 系統的地圖

地圖說明

- 線條**粗細**表示線路服務的頻繁程度
- **藍線**表示現有的線路
- **綠線**表示在此方案下將被恢復的線路

點擊此連結 ([熟悉的方案](#))，查看更多地圖瞭解該方案。

提高頻次的備選方案

提高頻次的備選方案增加對高客流量的 Muni 路線的服務，提高路線的可靠性和它們與雜貨店、醫院、學校和各種工作場所的連接，同時減少等待時間和擁堵狀況，而不恢復疫情前就已存在的每條全天路線。這個備選方案在最大限度地提高乘客人數，實現我們的氣候目標，以及透過將市中心的出行資源轉移到相連的本地社區以促進經濟復甦方面，表現最佳。

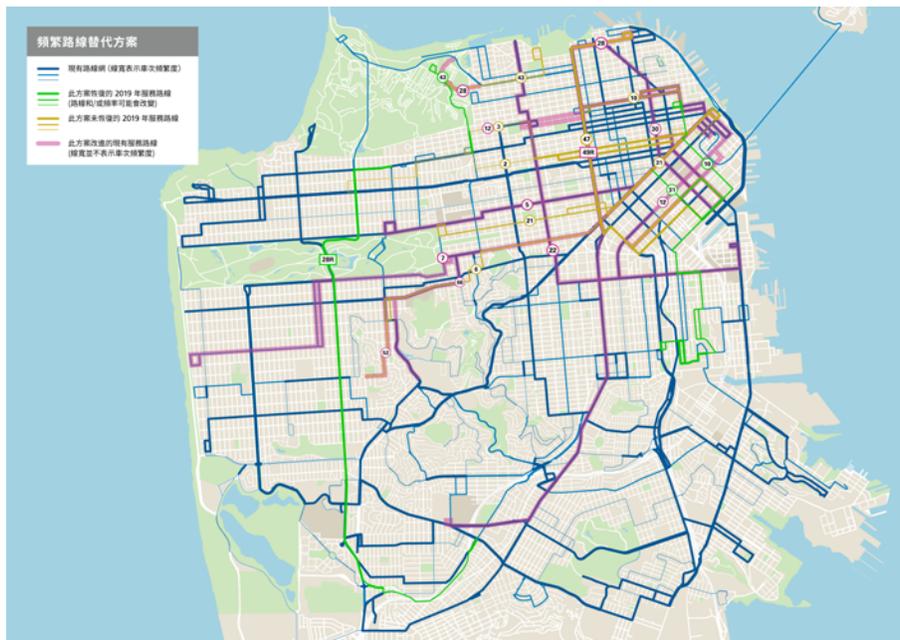
- 它減少了許多現有出行所需花費的時間，包括減少了步行（或換乘）時間和等待時間。
- 它增加了人們可以在一定時間內抵達的目的地的數量，例如工作場所、學校、服務處所和購物地點。

- 這些服務可能對新乘客或出行改變的人們更有用。
- 它意味著更高的客流量潛力，有助於解決交通擁堵、氣候排放和宜居性方面的目標。

與熟悉的備選方案相比，在提高頻次的備選方案之下，在 30 分鐘的出行時間以內，舊金山人平均可以多獲得 4,000 個就業和受教育機會，而在 45 分鐘的出行時間以內，他們可以多獲得 9,000 個就業和受教育機會。

儘管它對許多人而言意味著更多的生活機會，但它也意味著我們要去掉或截斷一些在舊金山已經存在多年的路線，包括 2 Sutter/Clement、3 Jackson、6 Haight/Parnassus、10 Townsend、21 Hayes、43 Masonic 和 47 Van Ness。

提高頻次的備選方案旨在提供與熟悉的備選方案相類似的服務，即便服務社區的路線已經與疫情之前的路線不同。



描繪「提高頻次的」備選方案下的 Muni 系統的地圖

地圖說明

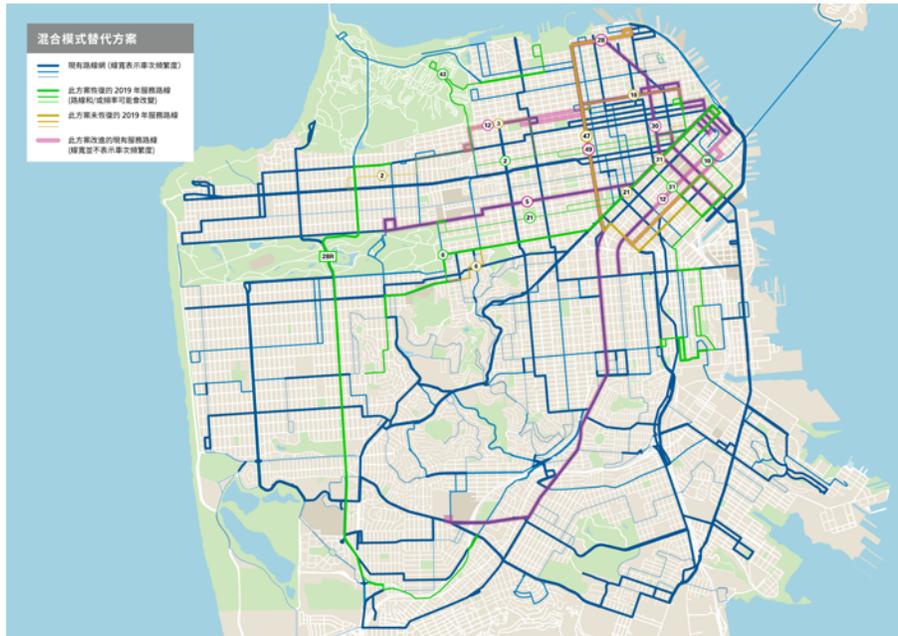
- 線條**粗細**表示線路服務的頻繁程度
- **藍線**表示現有的線路
- **綠線**表示在此方案下將被恢復的線路
- **金線**表示在此方案下將不會被恢復的線路

- **粉線**表示在此方案下將獲得改善的現有線路

點擊此連結 ([提高頻次的方案](#))，查看更多地圖瞭解該方案。

混合式的備選方案

混合式的備選方案以平衡熟悉的備選方案和提高頻次的備選方案的特點為目標。它透過截斷和延伸路線，以及使用釋放出的資源增加 Muni 客流量最高的路線的班次以減少等待時間和緩解擁堵的方式實現這一目標。混合式的備選方案旨在提供與熟悉的備選方案相類似的服務，即便服務社區的路線已經與疫情之前的路線不同。



A map depicting the Muni system under the "Hybrid" alternative.

地圖說明

- 線條**粗細**表示線路服務的頻繁程度
- **藍線**表示現有的線路
- **綠線**表示在此方案下將被恢復的線路
- **金線**表示在此方案下將不會被恢復的線路
- **粉線**表示在此方案下將獲得改善的現有線路

點擊此連結 ([混合式的方案](#))，查看更多地圖瞭解該方案。

您對這裡所展示的 **2022 年 Muni 服務** 的三個備選方案有什麼看法？透過參與我們的調查，分享您的想法。

參與我們的調查

繼續下滑查看以社區為主的詳情。

著重社區的詳細資訊

每個方案會對您所搭乘的巴士產生怎樣的影響？參見下方的地圖，它顯示的是您在熟悉的備選方案下所熟悉的社區路線。然後看一看提高頻次的備選方案和混合式的備選方案會作出哪些改變來提高覆蓋率、頻次和連接。

怎樣看這些地圖

- 粉色線表示建議改變（路線或頻次）的路線
 - 粗線表示建議提高提供的頻次的巴士
 - 黃色線表示路線中建議停止的路段
-

Hayes Valley 和 Western Addition

5 Fulton、6 Haight/Parnassus、7 Haight/Noriega、21 Hayes

21 Hayes 的服務還未恢復，因為它與班次更多的 Haight（6 Haight/Parnassus 與 7 Haight/Noriega）和 McAllister 及 Fulton 街（5 Fulton）僅僅相隔兩三個街區。

我們應該照原樣恢復 21 Hayes 嗎？這不失為一個選擇。但這裡面有什麼權衡呢？

- 如果我們減停或去掉 21 Hayes，我們就能有更多資源來改善 5 Fulton 和 7 Haight/Noriega，以幫助減少這些路線的等待時間和擁堵程度。
- 如果去掉 21 Hayes，而您住在 Hayes Street，您就要走三四個街區搭乘 5 Fulton 或 7 Haight/Noriega。
- 這條路通常是上坡路，甚至可能要穿越 Alamo Hill。這可能是提高頻次的備選方案在這裡不太討人喜歡的原因之一。

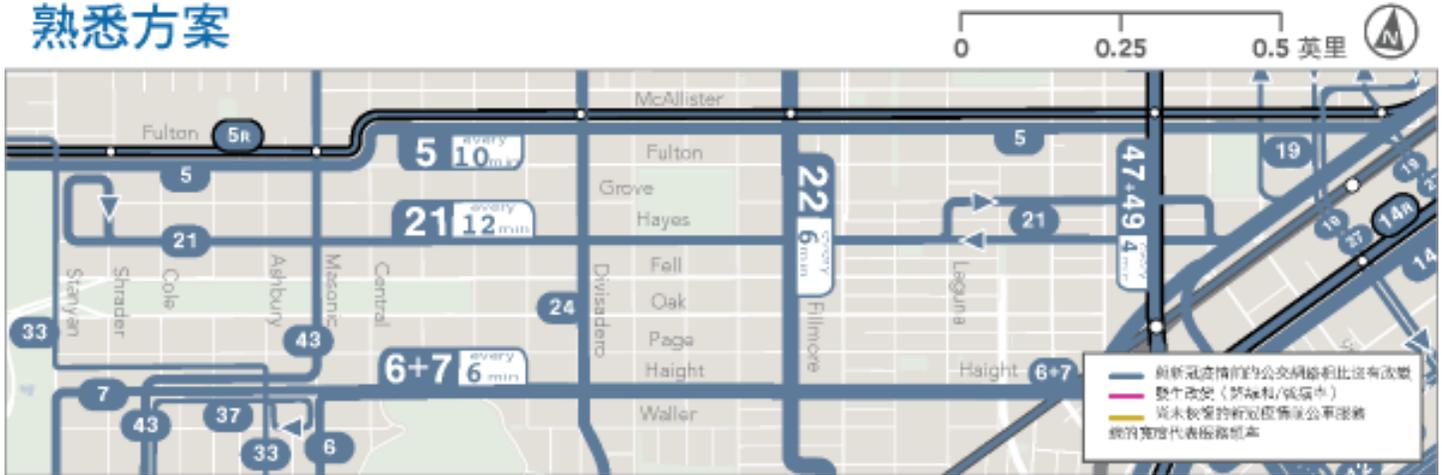


Hayes Valley 和 Western Addition

5 Fulton、6 Haight/Parnassus、7 Haight/Noriega、21 Hayes

參見下方，瞭解有關這些社區中的三個網路選項的更多資訊

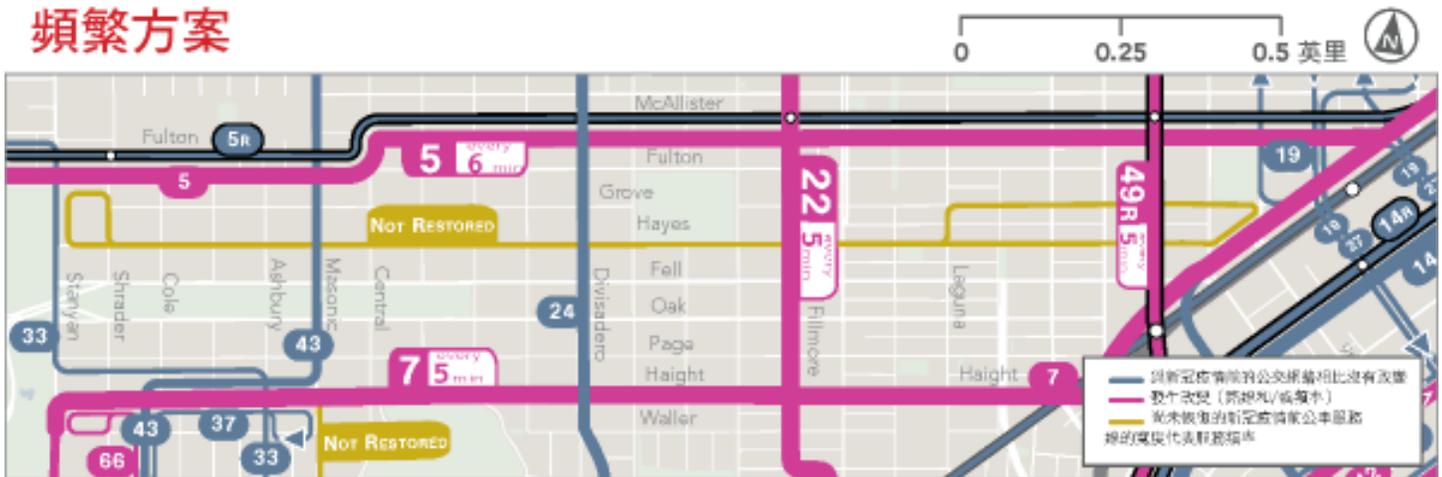
熟悉方案



Hayes Valley 和 Western Addition - 熟悉的備選方案

21 Hayes: 照原樣恢復，每隔 15 分鐘一趟。

頻繁方案



Hayes Valley and Western Addition - Frequent Alternative

21 Hayes: 不恢復

5 Fulton: 從每隔 10 分鐘一趟提高到每隔 5 分鐘一趟。

7 Haight/Noriega: 所有Haight Street服務線路增加到每隔5分鐘

Haight Street 延伸了 52 Excelsior 和 66 Quintara，同時還保持著 7 Haight/Noriega。

6 Haight/Parnassus 在 Haight Street 沿線和 UCSF 附近及 9th 和 Irving 處很繁忙，但在 Haight-Ashbury 正南面 Inner Sunset 和 Ashbury Heights 的 Golden Gate Heights 的客流量一直較低。

換種方式服務這條路線的這些部分有意義嗎？

- Haight Street 沿線的需求很高，因此，在這裡以及一路到 Stanyan Street 的路段提供更頻繁的服務是很重要的。Upper Haight 商業區的班次一直不夠，因為 Haight Street 的巴士服務 (6 Haight/Parnassus) 有一半一直都在 Masonic Avenue 拐彎。
- Haight-Ashbury 正南面的 Ashbury Heights 也由 33 Stanyan 服務，可通往 Upper Market 和 Mission。
- 我們可以鼓勵 6 Haight/Parnassus 靠近 N Judah 的部分 (Cole Valley 和 Parnassus Street 沿線) 更多地依靠 N Judah 前往市中心，同時仍然保持良好的本地服務。
- 我們可以繼續用本地服務服務 Inner Sunset 的 Golden Gate Heights，例如目前在 9th Avenue、Judah Street 和 Forest Hill 連接 Muni Metro 的 52 Excelsior。但是，這裡用到的將是油電混合巴士，而不是電動牽引巴士，這一變化引起了街坊鄰里的擔憂。此改變需要換乘，但可以通往兩個 Muni Metro 樞紐。

以下是可以考慮的一些選項：



Haight、Parnassus、Golden Gate Heights

6 Haight/Parnassus、7 Haight/Noriega、52 Excelsior、66 Quintara

參見下方，瞭解有關這些社區中的三個網路選項的更多資訊。

熟悉方案



Haight、Parnassus、Golden Gate Heights - 熟悉的

備選方案

所有路線恢復到原先的路線。



Haight、Parnassus、Golden Gate Heights - 提高頻次的備選方案

6 Haight/Parnassus + 7 Haight/Noriega：Haight Street 沿線的全部服務都提高到每隔 5 分鐘一趟，減少等待時間和擁堵程度，由 7 Haight/Noriega 獨家提供服務（在提高之前，原為 Ashbury 西側每隔 12 分鐘一趟、Ashbury 東側每隔 6 分鐘一趟）。

52 Excelsior：沿新路線。

66 Quintara：沿新路線。



Haight、Parnassus、Golden Gate Heights - 混合式的備選方案

6 Haight/Parnassus + 7 Haight/Noriega：6 Haight/Parnassus 保持沿 Haight Street 往西到 Stanyan Street，而不是在 Ashbury Street 拐彎，從而將沿 Haight Street 全線的服務提高到每隔 6 分鐘一趟，將 Ashbury Street 西側的服務水平提高了一倍，減少了等待時間和擁堵程度。

52 Excelsior：恢復到原先的路線。

66 Quintara：恢復到原先的路線。

請透過參與 **2022 年 Muni 服務調查**，告訴我們您對這三個備選方案的看法（或繼續閱讀，獲取社區層面的更多詳細資訊）。

參與我們的調查

Post、Sutter、Clement 和 Jackson 街

2 Sutter/Clement、3 Jackson、12 Folsom/Pacific

在 Richmond District，東西向的 Muni 路線現在每隔四分之一英里安排一條，相距約兩三個街區，分別位於 California Street、Geary Boulevard、Balboa 和 Fulton 街。我們是否還需要在 Clement Street 上提供服務呢？它與班次很多的 California Street 和 Geary Boulevard 僅僅相距 8 英里。或者，是否還有更好的辦法可以用到這個資源？Clement Street 屬於商業區，因此也是一個重要的目的地。但整個網路在構建時所基於的假設是 8 英里是很短的步行距離。

此外，在 Pacific Heights，Jackson Street 沿線的 3 Jackson 客流量一直很低。我們可以透過不同方式服務於這個路段嗎？

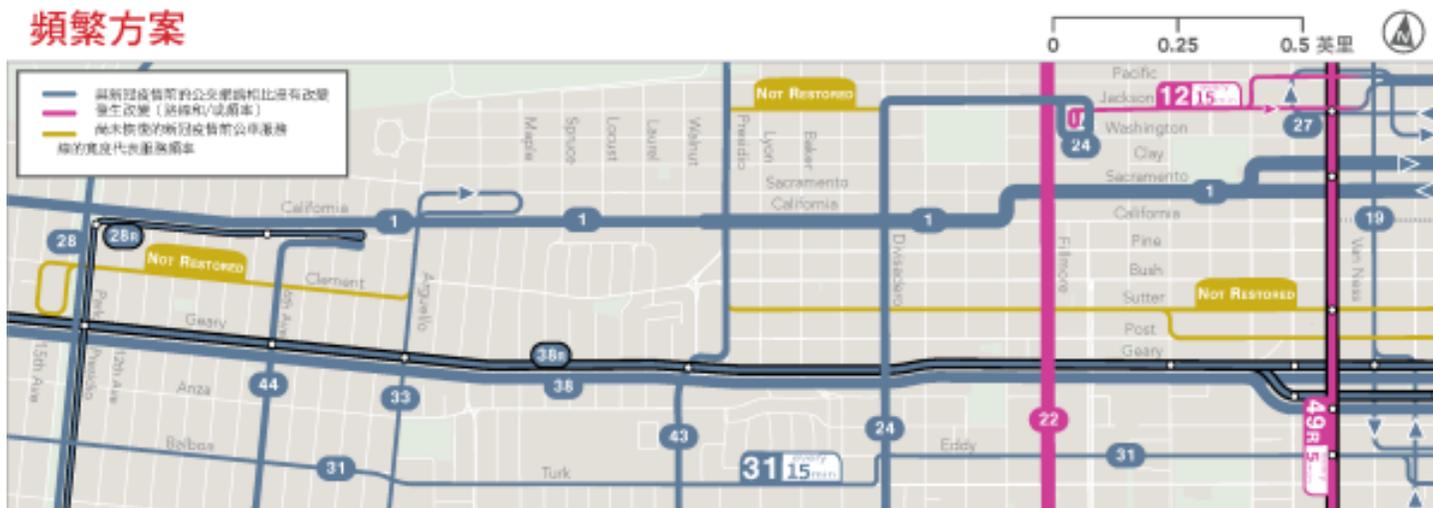
最後，Sutter Street 需要多少服務呢？它與班次多的 Geary Street 僅僅相距兩個街區，與班次多的 California Street 也僅相距三四個街區。

如果我們將路線距離稍微拉大，從而透過提高路線頻次來降低等待時間和擁堵程度，這樣會更好嗎？

以下是可以考慮的一些選項：



頻繁方案



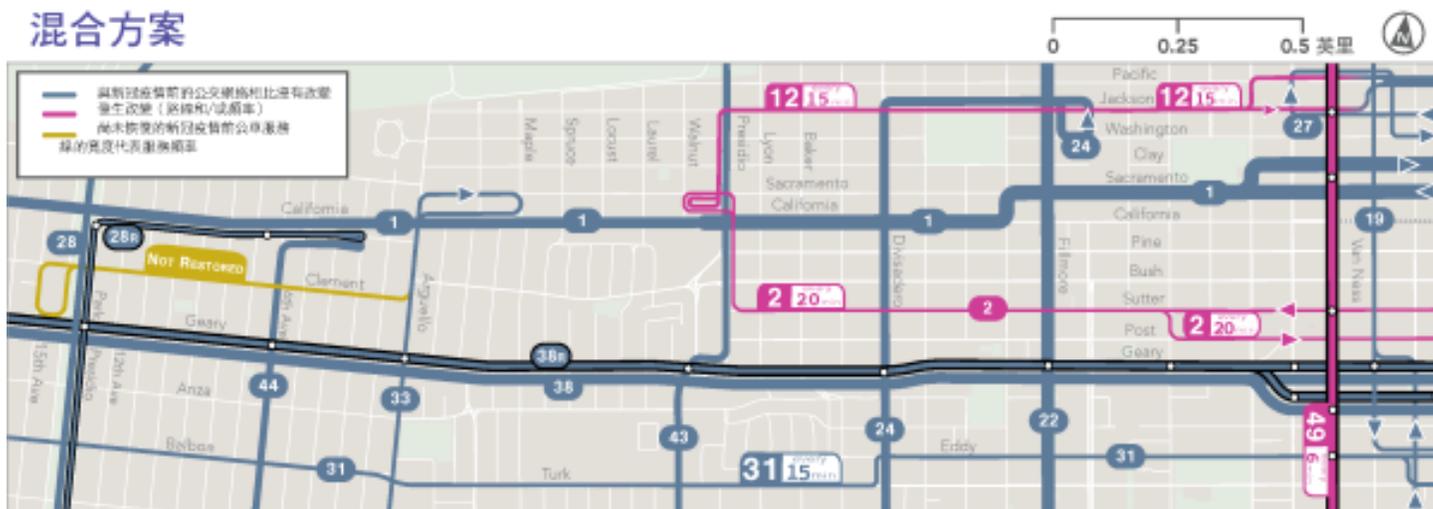
Post、Sutter、Clement 和 Jackson 街 - 提高頻次的備選方案

2 Sutter/Clement + 3 Jackson：不恢復。

12 Folsom/Pacific：向西延伸至 Fillmore 和 Jackson，提供新的連接，每隔 15 分鐘一趟。

22 Fillmore：服務從每隔 6 分鐘一趟提高到每隔 5 分鐘一趟，減少等待時間和擁堵程度。

混合方案



Post、Sutter、Clement 和 Jackson 街 - 混合式的備選方案

2 Sutter/Clement：恢復從市中心到 Presidio Avenue 和 California Street 的路段。

3 Jackson：不恢復（參見 12 Folsom/Pacific）。

12 Folsom/Pacific：從 Van Ness Avenue 向西沿 Pacific 和 Jackson 街延伸，在 Presidio Avenue 和 California Street 停下，提供新的連接，每隔 15 分鐘一趟。

請透過參與 **2022 年 Muni 服務調查**，告訴我們您對這三個備選方案的看法（或繼續閱讀，獲取社區層面的更多詳細資訊）。

參與我們的調查

市場、Market Street 和 Financial District 以南

10 Townsend、12 Folsom/Pacific、30 Stockton、31 Balboa、47 Van Ness、49 Van Ness/Mission
47 Van Ness

在 2020 年 3 月之前，Van Ness Avenue 是由兩條交疊的路線 47 Van Ness 和 49 Van Ness/Mission 服務的。L 形的 47 Van Ness 提供了從 Van Ness 直達 Caltrain 和位於 SoMA 西部的目的地的一些服務。這兩條路線上的巴士規劃為每隔 9 分鐘一趟，而在 Van Ness Avenue 上，它們的時刻表相互抵消，因此，巴士（要麼是 47 Van Ness，要麼是 49 Van Ness/Mission）每隔四五分鐘就來一趟。

我們要保留 47 Van Ness 嗎？可能吧。但是如果我們不保留，我們

可以：

- 每隔 8 分鐘沿 SoMa 全線運行一趟 12 Folsom，從 Financial District 到 16th Street，減少等待時間和擁堵程度。
- 增加 49 Van Ness/Mission 的班次，在需求高的 Mission 提供更多服務。這也可以讓我們更精確地依據需求設置 Van Ness Avenue 上的頻次，從而減少等待時間和擁堵程度。

10 Townsend 和 12 Folsom/Pacific

Muni 在 Market Street 以南的 10 Townsend 在每個備選方案下都將恢復服務。在 2020 年 3 月之前，10 Townsend 和 12 Folsom/Pacific 都沿著 Pacific Street 運行，穿過 Chinatown 和 Russian Hill 去往 Van Ness Avenue。它們都是每隔 15 分鐘一個班次，因此 Pacific Street 沿線每隔 8 分鐘就有一趟車。

但尤其是如果我們把 47 Van Ness 去掉，我們在 SoMA 全線的 Folsom 和 Harrison 街每隔 8 分鐘就會有很大的服務需求。為了滿足需求，我們可以將每隔 8 分鐘一趟的 12 Folsom 變為 Pacific Street 上唯一的一趟車，並讓 10 Townsend 在市中心停下。

31 Balboa 應該去市中心的哪裡？

前往 Financial District 的交通需求不像從前那樣高了，沒有人知道需求是否還會增長，或會在何時增長。因此，重點是要問一問是否需要那麼多條本地路線全天開往市中心。

鑒於有那麼多條路線仍在開往 Financial District，讓 31 Balboa 向南開，取代目前提供連接交通的 47 Van Ness，提供從 Caltrain 直達 Richmond District、Western Addition、Civic Center 和 Tenderloin 的服務是否有意義？這也將恢復往 5th Street 的服務，因為 27 Bryant 在疫情期間根據社區反饋移到了 7th 和 8th Streets。

30 Stockton：增加 3rd 和 4th Streets 的班次？

最後，我們是否應該恢復服務 3rd 和 4th Streets 的 30 Stockton 的更多班次，以減少等待時間和擁堵程度？等預計將在明年開放的

Central Subway 開放，我們在這裡的服務需求可能減少。但目前，這條途經 Chinatown 的繁忙路線正在變得越來越擁堵，如有可能，我們應該增加這裡的服務班次。

以下是一些選擇。

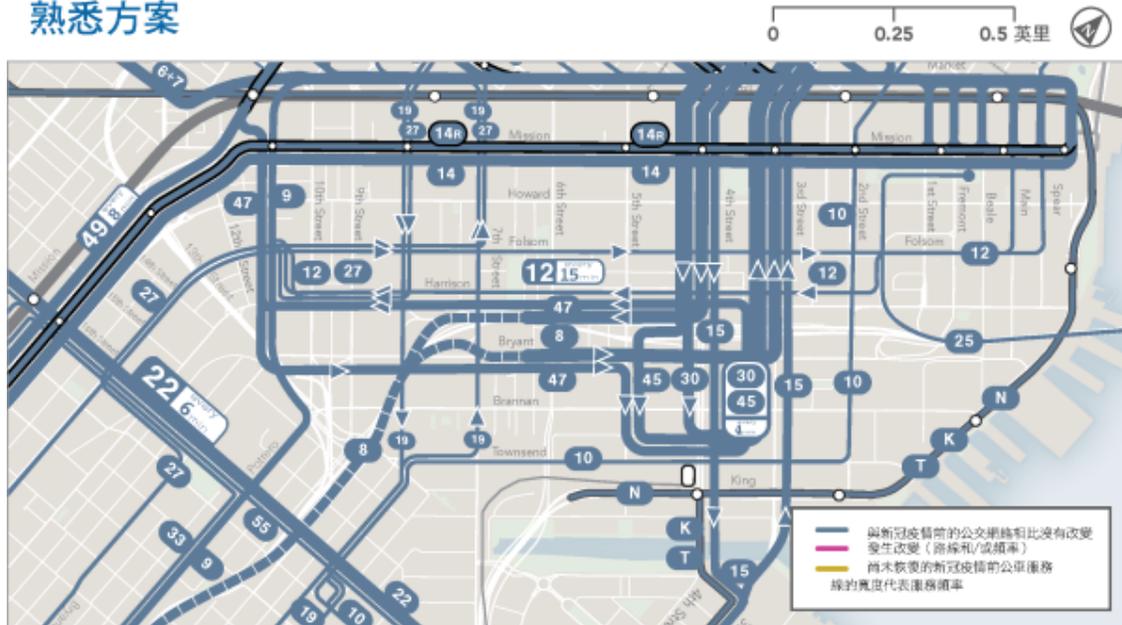


市場、Market Street 和 Financial District 以南

10 Townsend、12 Folsom/Pacific、30 Stockton、31 Balboa、47 Van Ness、49 Van Ness/Mission

參見下方，瞭解有關這些社區中的三個網路選項的更多資訊。

熟悉方案



市場、*Market Street* 和 *Financial District* 以南 - 熟悉的備選方案

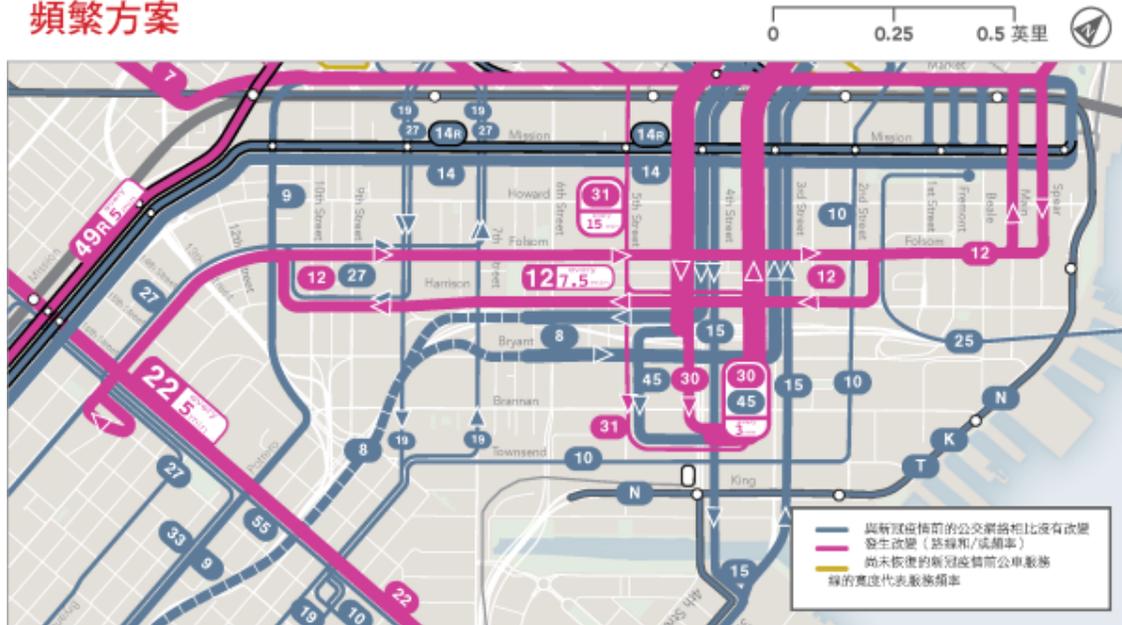
10 Townsend：恢復，每隔 15 分鐘一趟。繼續沿著 *Pacific Street* 到 *Van Ness*，與 **12 Folsom/Pacific** 共同形成 8 分鐘的頻次。

31 Balboa：沿 *Market Street* 恢復從 *Tenderloin* 到 *Ferry Building* 的部分。

47 Van Ness：恢復，每隔 8 分鐘一趟。

49 Van Ness/Mission：保留每隔 8 分鐘一趟的服務，沿 *Van Ness Avenue* 形成每隔 4 分鐘一趟的綜合頻次。

頻繁方案



市場、Market Street 和 Financial District 以南 - 提高頻次的備選方案

10 Townsend：恢復，每隔 15 分鐘一趟。在市中心 Sansome 和 Washington 街停下。

12 Folsom/Pacific：恢復，每隔 7.5 分鐘一趟，沿 Pacific Street，穿過市中心，沿著 Folsom 和 Harrison 街開往 16th Street。

22 Fillmore：（從每隔 6 分鐘一趟）提高到每隔 5 分鐘一趟。

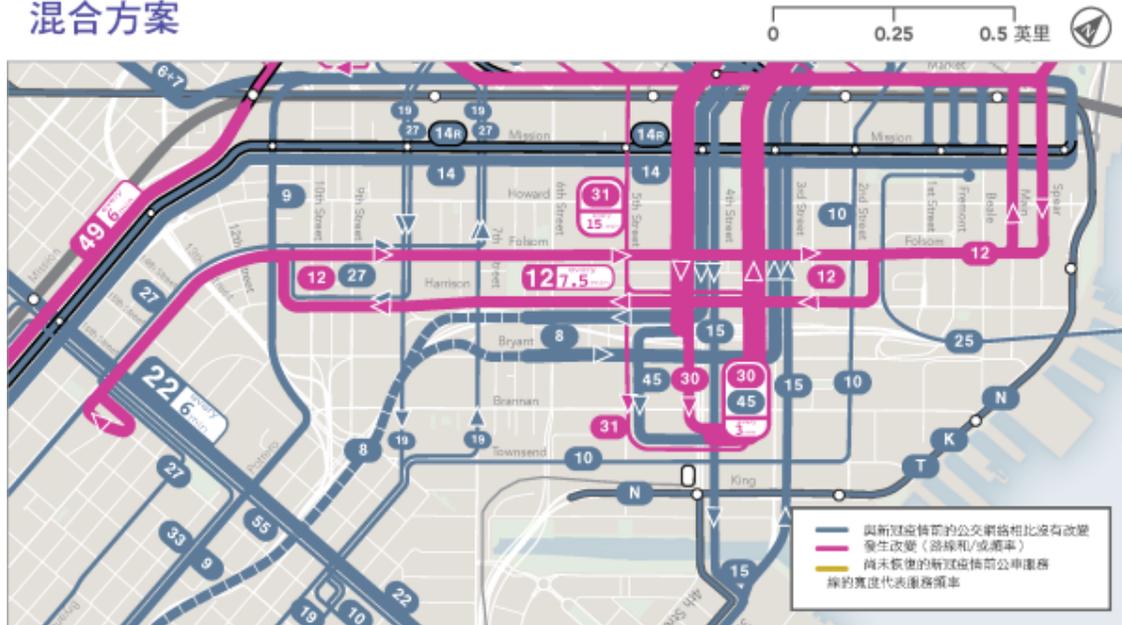
30 Stockton：（30 Stockton 和 45 Union/Stockton 綜合，從每隔 4 分鐘一趟提高到）每隔 3 分鐘一趟。

31 Balboa：在 5th Street 到 Caltrain 之間恢復，每隔 15 分鐘一趟。

47 Van Ness：不恢復。

49 Van Ness/Mission：由 49R Van Ness Mission Rapid 快車取代，（從每隔 8 分鐘一趟提高到）每隔 5 分鐘一趟，與目前的 49 Van Ness/Mission 服務於 Van Ness Avenue 上的相同站點，在 Mission Street 和 14R Mission Rapid 快車停在相同的站點。

混合方案



市場、Market Street 和 Financial District 以南 - 混合式的備選方案

10 Townsend：恢復，每隔 15 分鐘一趟。在市中心 Sansome 和 Washington 街停下。

12 Folsom/Pacific：恢復，每隔 7.5 分鐘一趟，沿 Pacific Street，穿過市中心，沿著 Folsom 和 Harrison 街開往 16th Street。

30 Stockton：（30 Stockton 和 45 Union/Stockton 綜合，從每隔 4 分鐘一趟提高到）每隔 3 分鐘一趟。

31 Balboa：在 5th Street 到 Caltrain 之間恢復，每隔 15 分鐘一趟。

47 Van Ness：不恢復。

49 Van Ness/Mission：（從每隔 8 分鐘一趟提高到）每隔 6 分鐘一趟，作為 Van Ness Avenue 上的唯一服務班次。

請透過參與 2022 年 Muni 服務調查，告訴我們您對這三個備選方案的看法（或繼續閱讀，獲取社區層面的更多詳細資訊）。

[參與我們的調查](#)

Presidio、Marina、Fisherman's Wharf、Chinatown 和 North Beach

12 Folsom/Pacific、22 Fillmore、28 19th Avenue、30 Stockton、43 Masonic、47 Van Ness、49 Van Ness/Mission

在 Van Ness Avenue 的北端，49 Van Ness/Mission 目前向東轉，停在 Fisherman's Wharf 的 Powell 和 North Point 街。通往 Fisherman's Wharf 很重要。如果不選擇搭乘 49 Van Ness/Mission 前往 Fisherman's Wharf，目前在 Van Ness Avenue 和 North Point Street 停下的 28 19th Avenue 將可以繼續開往 Wharf，取代這路段的 49 Van Ness/Mission。這將沿著城市北端提供連續的東西向交通服務，從 Richmond District 穿過 Presidio 和 Marina 抵達 Wharf。

此外，貫穿城市南北向的 43 Masonic 目前停在 California Street。我們目前還沒有恢復繼續向北穿過 Presidio，然後往東穿過 Marina 抵達 Fort Mason 的路段。

另一個選擇是用 28 19th Avenue 取而代之，讓它開過 Presidio 的東部。這將使得從 Sunset 和 Richmond 區前往 Presidio 更容易，並且也可以接通 Presidio 和 Fisherman's Wharf。在這種情況下，可恢復沿著 Presidio Boulevard 開往 Main Post 地區的 Presidio Transit Center 的 43 Masonic，但它將不繼續開往 Marina。這意味著不提供直達 Fort Mason 前門或附近的 Marina Safeway 的 Muni 服務，儘管這些地點仍然在 30 Stockton 或 22 Fillmore 巴士站點四分之一英里的步行範圍以內。

最後，我們將看到 30 Stockton 至 Chinatown 的班次增多，以減少等待時間和擁堵程度。這些額外的行程將從 Caltrain 延伸到 Van Ness Avenue 和 North Point Street。

這些地圖也顯示了 Pacific Heights 內 3 Jackson 和 12 Folsom/Pacific 的一些選項。參見上方的「Sutter、Clement 和 Jackson Streets」（2 Clement、3 Jackson、12 Folsom/Pacific）。



Presidio、Marina、Fisherman's Wharf、Chinatown 和 North Beach

12 Folsom/Pacific、22 Fillmore、28 19th Avenue、30 Stockton、43 Masonic、47 Van Ness、49 Van Ness/Mission

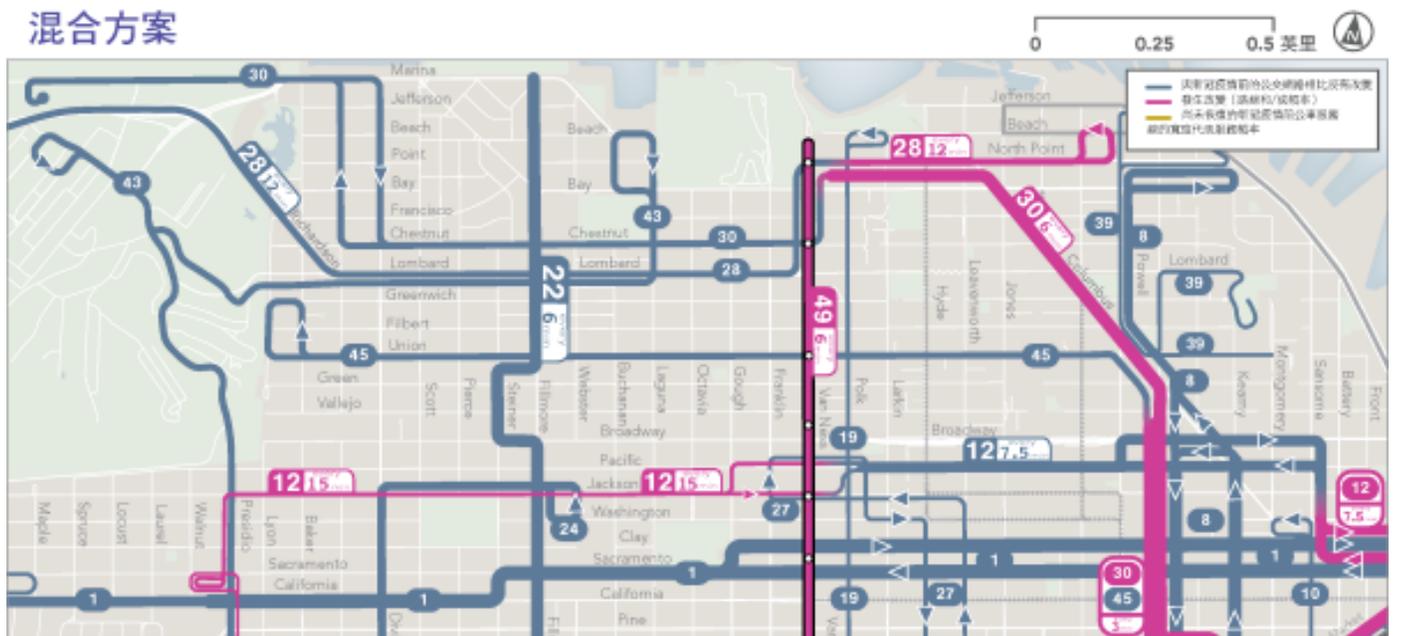
參見下方，瞭解有關這些社區中的三個網路選項的更多資訊。

47 Van Ness 的此路段，實現完整的東西向接通。也規劃路線服務於 Presidio 的東端，在 Letterman Digital Arts Center 和靠近 Girard Road 及 Lincoln Boulevard 處設立新站點。

30 Stockton + 45 Union/Stockton：綜合頻次為每隔 3 分鐘一趟通往 Chinatown，每隔 3-6 分鐘一趟沿 Columbus Avenue 通往 Van Ness Avenue 和 North Point Street。

43 Masonic：之前的路線只恢復到 Presidio Transit Center。從此處到 Marina 和 Fort Mason 的服務由 28 19th Avenue 提供，每隔 12 分鐘一趟（參見上方）。

混合方案



Presidio、Marina、Fisherman's Wharf、Chinatown 和 North Beach - 混合式的備選方案

28 19th Avenue：透過 North Point Street 向東延伸到 Fisherman's Wharf 的 Powell Street，每隔 12 分鐘一趟，取代 47 Van Ness 的此路段，實現完整的東西向接通。

30 Stockton + 45 Union/Stockton：新的 30 Stockton 出行綜合頻次提高。服務為每隔 3 分鐘一趟通往 Chinatown，每隔 3-6 分鐘一趟沿 Columbus Avenue 通往 Van Ness Avenue 和 North Point Street。

43 Masonic：之前從 Marina 到 Fort Mason 的路線恢復，每隔

12 分鐘一趟。

請透過參與 2022 年 Muni 服務調查，告訴我們您對這三個備選方案的看法（或繼續閱讀，獲取社區層面的更多詳細資訊）。

參與我們的調查

Mission、Excelsior、City College

12 Folsom/Pacific、22 Fillmore、49 Van Ness/Mission

在上述市場以南的路段，我們建議去掉 47 Van Ness，讓繼續開往 Mission 和 City College 的 49 Van Ness/Mission 為 Van Ness Avenue 提供全部交通服務。這將改善與交通需求很高的地區和在全市範圍內具有重要性的許多主要目的地的交通連接。

以下是另一個考慮：如果我們去掉 47 Van Ness，我們可以將對 49 Van Ness/Mission 的服務頻次提高到每隔 6 分鐘一趟（而不是每隔 8 分鐘一趟）。此外，如果我們用 49R Van Ness/Mission Rapid 快車取代 49 Van Ness/Mission，我們可以將服務頻次提高到每隔 5 分鐘一趟。49R Van Ness/Mission Rapid 快車仍將停靠 Van Ness Avenue 沿線的所有站點，但快車將在全新的 BRT 站台（規劃於 2022 年春季開放）停靠。在 Mission Street 沿線，它將僅在目前 14R Mission Rapid 快車的站點停靠，此外加停靠近 Valencia 和 Mission 街交匯處的 Cesar Chavez Street 以南一個街區的一個新站點。平均而言它將讓連接性變得更好，但 Rapid 站點可能距離您更遠了。

最後，Mission 將從 22 Fillmore 提高的頻次中獲益。Mission 的北端也可以從 12 Folsom 自 16th Street 以北開往 SoMA 和市中心的頻次增加中獲益。這些改變在混合式和提高頻次的備選方案中都已建議。

混合方案



Mission、Excelsior 和 City College - 混合式的備選方案

12 Folsom/Pacific：16th Street 以南無變化。16th Street 以北的頻次提高到每隔 8 分鐘一趟，減少等待時間和擁堵程度。

22 Fillmore：無變化（每隔 6 分鐘一趟）

49 Van Ness/Mission：頻次提高到每隔 6 分鐘一趟，減少等待時間和擁堵程度。

請透過參與 **2022 年 Muni 服務調查**，告訴我們您對這三個備選方案的想法。

參與我們的調查