



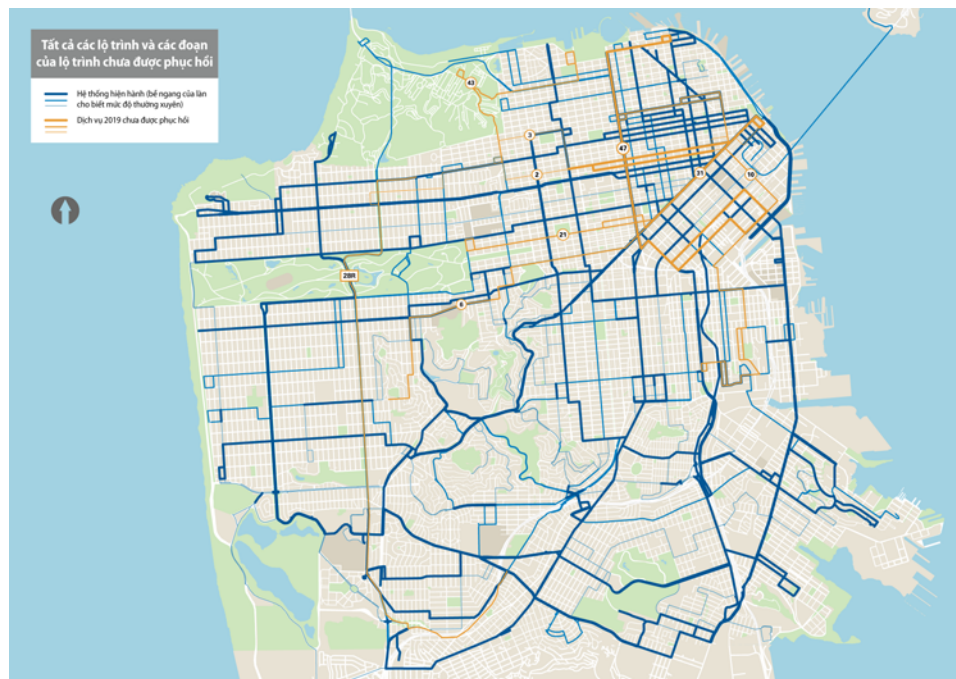
Quy Hoạch Mạng Lưới Dịch Vụ Muni 2022

Giới thiệu

Giới thiệu tổng quan về dịch vụ Muni vào năm 2022

Cơ quan Giao thông vận tải thành phố San Francisco (SFMTA) ban đầu cắt giảm dịch vụ xe buýt Muni khi đại dịch COVID-19 bùng phát và tạo ra một Mạng Lưới Dịch Vụ Chính của Muni (Muni Core Service Network). Từ tháng Tư năm 2020, chúng tôi đã liên tục tăng cường dịch vụ: Chúng tôi đã khôi phục những dịch vụ đã có trước đây. Chúng tôi cũng đã bổ sung dịch vụ tại các tuyến đường giao thông đông đúc và bổ sung các tuyến xe buýt mới, đồng thời tập trung vào việc cải thiện dịch vụ ở những khu vực đã được xác định trong Chiến Lược Bình Đẳng Dịch vụ Muni (Muni Service Equity Strategy) nơi tập trung nhiều cư dân thu nhập thấp và người da màu.

- Chúng tôi cũng **bổ sung rất nhiều dịch vụ Muni tại các tuyến đường giao thông đông đúc** chẳng hạn như Mission và Geary và cứ hai phút là sẽ có một chuyến xe buýt. Hiện tại, chúng tôi đang vận hành nhiều dịch vụ Muni hơn so với thời kỳ trước đại dịch, dọc theo một số tuyến đường giao thông, bao gồm cả các tuyến Mission và Potrero/San Bruno.
- Tuyến số 15 Bayview Hunters Point Express mới của Muni **giúp kết nối nhanh chóng** giữa các điểm dừng địa phương ở Bayview và các điểm đến chính dọc theo Third Street vào Financial District.
- Tuyến số 15 Bayview Hunters Point Express mới của Muni **giúp kết nối nhanh chóng** giữa các điểm dừng địa phương ở Bayview và các điểm đến chính dọc theo Third Street vào Financial District.
- Chúng tôi cũng định tuyến lại tuyến số 22 Fillmore để phục vụ khu vực Vịnh Mission Bay, bao gồm khuôn viên trường UCSF, trung tâm y tế và Chase Center. Chúng tôi **đã làm việc với cộng đồng** để xác định các điểm dừng cho một tuyến xe buýt mới đến tuyến đường giao thông 16th Street, thay thế tuyến số 22 Fillmore ở Potrero Hill và thay thế tuyến số 55 tại 16th Street bằng tuyến số 55 Dogpatch mới.
- Tuyến số 58 Lake Merced mới của Muni cũng thay thế cho tuyến số 23 Monterey ở Sloat Boulevard và tuyến số 57 Parkmerced ở phía tây của Lake Merced **đồng thời giúp kết nối với** Quận Westlake ở Thành phố Daly. Tuyến số 23 Monterey hiện kết nối với Ga West Portal.



Bản đồ các đoạn và tuyến xe buýt Muni hoạt động cả ngày mà vẫn chưa được khôi phục

Tại thời điểm này, có 6 tuyến Muni chạy suốt ngày mà chúng tôi vẫn chưa khôi phục.

Tại sao phải xét lại mạng lưới Muni?

Muni kết nối các cộng đồng ở San Francisco. Khi thành phố phục hồi sau đại dịch COVID-19, SFMTA đã đưa ra một đề xuất về cách khôi phục dịch vụ Muni vào năm 2022. Trong nhiều năm qua, và trong suốt thời gian đại dịch, chúng tôi đã chứng kiến các mô hình di chuyển và nhu cầu di chuyển thay đổi rõ rệt. Liệu chúng tôi có nên khôi phục lại các tuyến Muni chạy suốt ngày mà hiện nay chưa được hoạt động trở lại hay không? Hay chúng tôi có nên tăng cường dịch vụ trên các tuyến Muni có số lượng hành khách cao, cải thiện độ tin cậy và kết nối đến các chợ, bệnh viện, trường học và các nơi làm việc đa dạng trong khi giảm thời gian chờ đợi và hạn chế tình trạng chen lấn, đồng thời không khôi phục 7 tuyến chạy suốt ngày hiện vẫn chưa được hoạt động lại không?

Chúng tôi đã phát triển ba phương án để quý vị cân nhắc và chúng tôi muốn tham khảo ý kiến của quý vị về dịch vụ Muni mà quý vị mong muốn vào năm 2022.

Mạng Lưới Dịch Vụ Muni 2022

Trước khi chúng ta đi sâu vào những điểm khác biệt giữa ba phương án, có một số thay đổi đối với dịch vụ Muni được lên kế hoạch cho Mạng Lưới Dịch Vụ Muni 2022 (2022 Muni Service Network) mà sẽ chắc chắn được triển khai.

Vào năm 2022, Dịch Vụ Muni sẽ ...

- Duy trì dịch vụ trọn ngày trong vòng hai đến ba khu phố của tất cả các điểm dừng mà đã từng có dịch vụ hoạt động trọn ngày trước đại dịch.
- Khôi phục tuyến 28R trên 19th Avenue Rapid mỗi 10 phút một chuyến.
- Mở rộng tuyến số 43 Masonic với các điểm dừng khác.
- Khôi phục tuyến số 10 Townsend với các điểm dừng khác.

Ba phương án triển khai dịch vụ Muni 2022 là gì?

Ba phương án này tập trung vào dịch vụ hoạt động cả ngày. Khi chúng ta dần hồi phục sau đại dịch, sẽ có nhiều công việc hơn, chính vì vậy chúng tôi phải lên kế hoạch cho dịch vụ vào giờ cao điểm.

Ba phương án mà SFMTA đang mời quý vị xem xét cho dịch vụ Muni vào năm 2022 là:

- **Phương Án Quen Thuộc:** Khôi phục các tuyến buýt Muni chạy suốt ngày hiện vẫn chưa được hoạt động lại như trước khi đại dịch bùng phát.

- **Phương Án Thường Xuyên:** Tăng cường dịch vụ trên các tuyến Muni đông khách, cải thiện độ tin cậy và kết nối đến các chợ, bệnh viện, trường học và các nơi làm việc đa dạng trong khi giảm thời gian chờ đợi và hạn chế tình trạng chen lấn, đồng thời không khôi phục các tuyến buýt hoạt động cả ngày như trước đại dịch.
- **Phương Án Kết Hợp:** Hướng đến việc cân bằng giữa Phương Án Quen Thuộc và Phương Án Thường Xuyên.

Trong một phương án mà không khôi phục các dịch vụ trước đại dịch, chúng tôi muốn thực hiện các cải tiến khác có lợi cho cùng một khu vực chung. Kết hợp dữ liệu vận chuyển hành khách, **phản hồi của quý vị về ba phương án này sẽ được sử dụng để phát triển đề xuất cho Mạng Lưới Dịch Vụ Muni 2022.**

Ở mỗi phương án, quý vị sẽ thấy một mô tả ngắn gọn về những lợi ích và thách thức tiềm ẩn của nó, cũng như các bản đồ giải thích tác động của các phương án này. Ngoài ra còn có một bản đồ cho thấy phạm vi của Mạng Lưới 5 phút (mạng lưới các tuyến xe buýt Muni được thiết kế cứ 5 phút có một chuyến, cả ngày, bảy ngày một tuần) trong phương án đó.

Phương Án Quen Thuộc

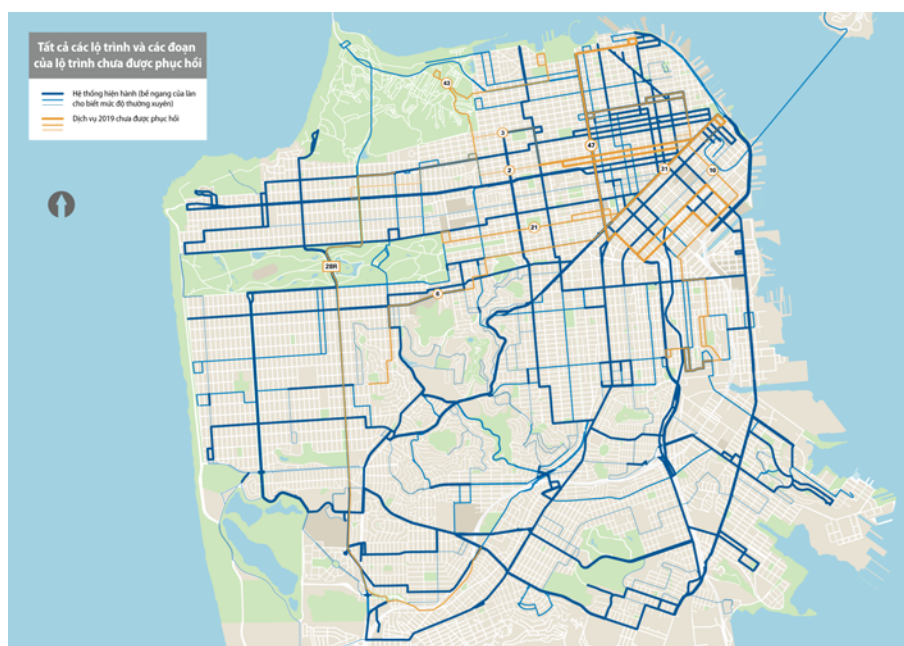
Phương Án Quen Thuộc sẽ khôi phục các tuyến Muni chạy suốt ngày hiện vẫn chưa được hoạt động lại như trước khi đại dịch bùng phát.

Dưới đây là một số điểm nổi bật của **Phương Án Quen Thuộc:**

- Phương án này giúp những người đã sử dụng dịch vụ Muni trước đại dịch dễ dàng quay trở lại hình thức và thói quen di chuyển trước đây của họ.
- Phương Án Quen Thuộc đáp ứng các yêu cầu của cộng đồng về việc khôi phục dịch vụ mà chúng tôi đã từng chia

sẽ.

- Phương án này cũng ghi nhận lịch sử lâu đời của những tuyến xe buýt này và có một thực tế là đôi khi người dân chọn nơi sinh sống hoặc nơi đặt trụ sở doanh nghiệp của mình dựa trên vị trí của những tuyến xe buýt này.
- Chúng tôi cũng không cần bỏ ra quá nhiều công sức để triển khai phương án này.



Bản đồ mô tả hệ thống Muni trong phương án "Quen thuộc"

Chú thích bản đồ

- **Độ dày** của đường kẻ biểu thị tần suất dịch vụ
- **Các đường kẻ màu xanh dương** biểu thị các dịch vụ hiện đang được cung cấp
- **Các đường kẻ màu xanh lá cây** biểu thị các dịch vụ được khôi phục trong phương án này

Hãy dò theo các bản đồ bằng cách truy cập vào link sau ([Phương án Quen thuộc](#)) để tìm hiểu thêm về phương án này

Phương Án Thường Xuyên

Phương Án Thường Xuyên tăng cường dịch vụ trên các tuyến Muni có lượng hành khách cao, cải thiện độ tin cậy và kết nối đến các chợ, bệnh viện, trường học và các nơi làm việc đa dạng trong khi giảm thời gian chờ đợi và hạn chế tình trạng chen lấn, đồng thời không khôi phục các tuyến buýt chạy suốt ngày như trước khi có đại dịch. Đây là phương án hiệu quả nhất có được số lượng hành khách lớn nhất, đồng thời giúp giải quyết các mục tiêu khí hậu của chúng ta và hỗ trợ phục hồi kinh tế bằng cách chuyển nguồn lực từ các chuyến đi đến trung tâm thành phố thành những chuyến đi kết nối các vùng lân cận địa phương.

- Phương án này cũng giúp làm giảm thời gian cho các tuyến xe buýt hiện có, bao gồm giảm thời gian đi bộ và thời gian chờ đợi.
- Phương Án Thường Xuyên sẽ tăng điểm đến, ví dụ như công sở, trường học, dịch vụ và mua sắm mà mọi người có thể đến trong một khoảng thời gian nhất định.
- Dịch vụ này có nhiều khả năng sẽ vô cùng hữu ích cho những người mới bắt đầu đi xe buýt hoặc những người đi theo các tuyến đường khác so với những tuyến đường trước đây của họ.
- Điều này có nghĩa là tiềm năng tăng lượng hành khách, giúp giải quyết các mục tiêu về vấn đề kẹt xe, khí thải và điều kiện sống.

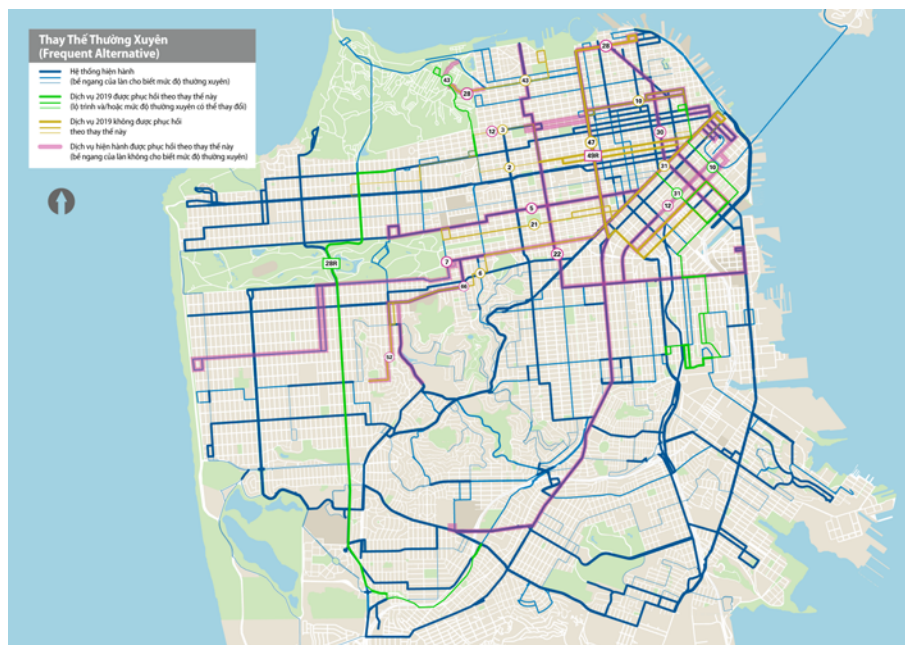
So với Phương Án Quen Thuộc, với Phương Án Thường xuyên, trong thời gian 30 phút di chuyển, một người San Francisco trung bình có thể nhận được thêm khoảng 4.000 cơ hội việc làm và giáo dục, và trong thời gian 45 phút di chuyển, có thể nhận thêm 9.000 cơ hội việc làm và giáo dục.

Mặc dù phương án này mang lại nhiều cơ hội hơn cho nhiều người, nhưng nó cũng đồng nghĩa với việc loại bỏ hoặc cắt giảm một số tuyến xe buýt đã là một phần của San Francisco

trong nhiều năm, bao gồm tuyến số 2 Sutter/Clement, tuyến số 3 Jackson, tuyến số 6 Haight/Parnassus, tuyến số 10 Townsend, tuyến số 21 Hayes, tuyến số 43 Masonic, và tuyến số 47 Van Ness.

Phương Án Thường Xuyên hướng tới cung cấp dịch vụ tương đương với Phương Án Quen Thuộc, ngay cả khi các khu vực lân cận được phục vụ bởi một tuyến khác với những tuyến từng được cung cấp trước đại dịch.

Vui lòng xem các bản đồ để tìm hiểu thêm về phương án này.



Bản đồ mô tả hệ thống Muni trong phương án "Thường Xuyên"

Chú thích bản đồ

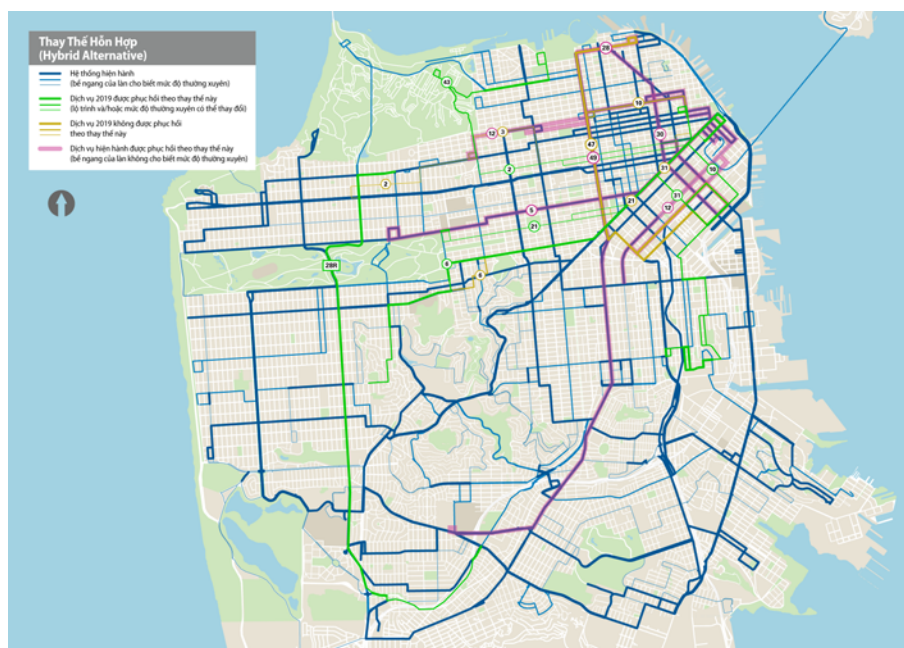
- **Độ dày** của đường kẻ biểu thị tần suất dịch vụ
- **Các đường kẻ màu xanh dương** biểu thị các dịch vụ hiện đang được cung cấp
- **Các đường kẻ màu xanh lá cây** biểu thị các dịch vụ được khôi phục trong phương án này
- **Các đường kẻ màu vàng** biểu thị các dịch vụ không được khôi phục trong phương án này

- **Các điểm đậm màu hồng** biểu thị các dịch vụ hiện hữu sẽ trở nên tốt hơn theo phương án này

Hãy dò theo các bản đồ bằng cách truy cập vào link sau ([Phương án Thường xuyên](#)) để tìm hiểu thêm về phương án này

Phương Án Kết Hợp

Phương Án Kết Hợp hướng đến việc cân bằng các đặc điểm nổi bật của Phương Án Quen Thuộc và Phương Án Thường Xuyên. Phương án này sẽ cắt giảm cũng như mở rộng một số tuyến xe buýt và sử dụng các nguồn lực được giải phóng để tăng số lượng xe buýt trên các tuyến có lượng hành khách cao nhất của Muni nhằm giảm thời gian chờ đợi và tình trạng chen lấn. Phương Án Kết Hợp hướng tới cung cấp dịch vụ tương đương với Phương Án Quen Thuộc, ngay cả khi các khu vực lân cận được phục vụ bởi một tuyến khác với những tuyến từng được cung cấp trước đại dịch.



Bản đồ mô tả hệ thống Muni trong phương án "Kết Hợp"

Chú thích bản đồ

- **Độ dày** của đường kẻ biểu thị tần suất dịch vụ
- **Các đường kẻ màu xanh dương** biểu thị các dịch vụ hiện đang được cung cấp
- **Các đường kẻ màu xanh lá cây** biểu thị các dịch vụ được khôi phục trong phương án này
- **Các đường kẻ màu vàng** biểu thị các dịch vụ không được khôi phục trong phương án này
- **Các điểm đậm màu hồng** biểu thị các dịch vụ hiện hữu sẽ trở nên tốt hơn theo phương án này

Hãy dò theo các bản đồ bằng cách truy cập vào link sau ([Phương án Kết hợp](#)) để tìm hiểu thêm về phương án này.

Hãy cho chúng tôi biết ý kiến của quý vị về ba phương án thay thế của Dịch vụ Muni vào năm 2022 được trình bày ở trên? Vui lòng chia sẻ suy nghĩ của quý vị bằng cách tham gia khảo sát của chúng tôi.

[Trả lời khảo sát](#)

Vui lòng cuộn xuống để xem thông tin chi tiết về từng khu vực ở bên dưới.

Thông tin chi tiết tập trung vào các khu vực lân cận

Ở mỗi phương án, tuyến xe buýt của quý vị sẽ bị ảnh hưởng như thế nào? Vui lòng xem các bản đồ bên dưới để biết các tuyến trong các vùng lân cận mà quý vị đã quen với Phương Án Quen Thuộc. Sau đó, hãy xem những gì sẽ thay đổi để cải

thiện phạm vi phục vụ, tần suất xe và khả năng kết nối trong Phương Án Thường Xuyên và Phương Án Kết Hợp.

Cách đọc những bản đồ này

- Các đường màu hồng cho biết một tuyến buýt với các thay đổi được đề xuất (tuyến xe buýt hoặc tần suất xe chạy trong tuyến đó)
- Xe buýt ở các đường in đậm được đề xuất sẽ chạy với tần suất thường xuyên hơn
- Các đường màu vàng cho biết phần được đề xuất ngưng hoạt động của một tuyến xe buýt

Hayes Valley và Western Addition

Tuyến số 5 Fulton, tuyến số 6 Haight/Parnassus, tuyến số 7 Haight/Noriega, tuyến số 21 Hayes

Dịch vụ của tuyến số 21 Hayes chưa được khôi phục vì nó chỉ cách các tuyến buýt thường xuyên hơn ở cả Haight (tuyến số 6 Haight/Parnassus và tuyến số 7 Haight/Noriega) và McAllister và Fulton (tuyến số 5 Fulton) hai hoặc ba khu phố.

Chúng tôi có nên khôi phục lại tuyến số 21 Hayes như ban đầu không? Đó có thể là một phương án. Nhưng cần đánh đổi những gì?

- Nếu chúng ta cắt giảm hoặc loại bỏ tuyến số 21 Hayes, chúng ta có nhiều tài nguyên hơn để cải thiện tuyến số 5 Fulton và tuyến số 7 Haight/Noriega, giúp giảm thời gian chờ đợi và hạn chế tình trạng chen lấn ở các tuyến buýt đó.
- Nếu tuyến số 21 Hayes bị loại bỏ, và quý vị đang ở Hayes Street, thì chỉ cần đi bộ qua ba đến bốn khu phố là đến tuyến số 5 Fulton hoặc tuyến số 7 Haight/Noriega.
- Hành trình đi bộ này thường phải lên dốc và thậm chí có thể phải băng qua Alamo Hill. Đó có thể là một trong

những hạn chế của Phương Án Thường Xuyên.

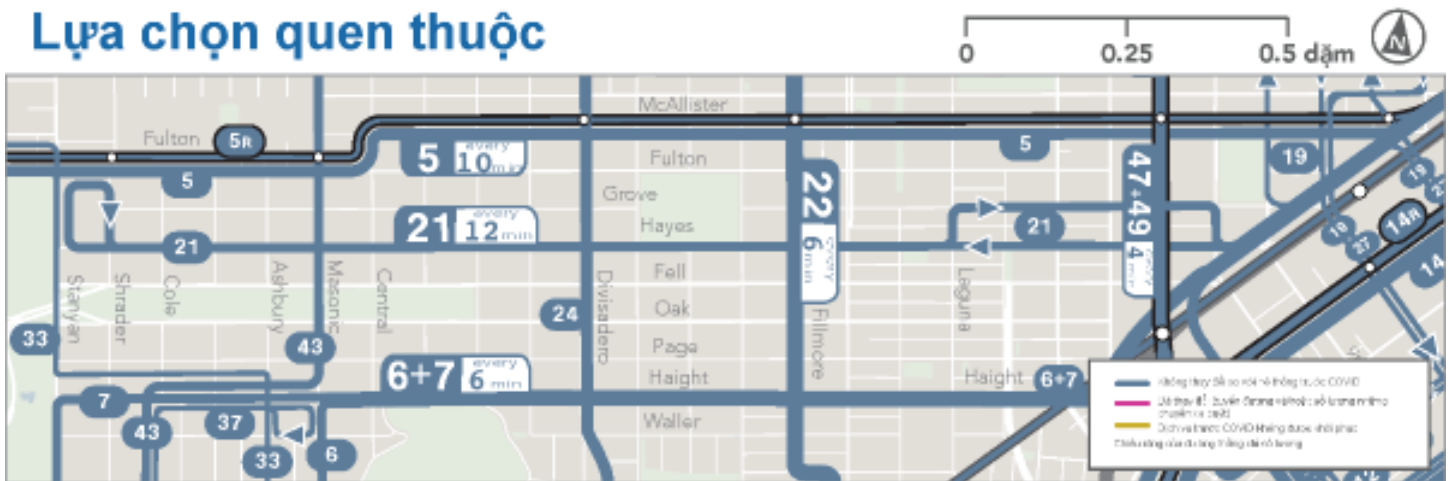


Hayes Valley và Western Addition

Tuyến số 5 Fulton, tuyến số 6 Haight/Parnassus, tuyến số 7 Haight/Noriega, tuyến số 21 Hayes

Xem bên dưới để biết thêm thông tin về ba phương án mạng lưới trong các vùng lân cận này

Lựa chọn quen thuộc



Hayes Valley và Western Addition - Phương Án Quen Thuộc

Tuyến số 21 Hayes: Khôi phục như cũ, cứ 12 phút thì có một chuyến xe buýt.

Lựa chọn thường xuyên



Hayes Valley và Western Addition - Phương Án Thường Xuyên

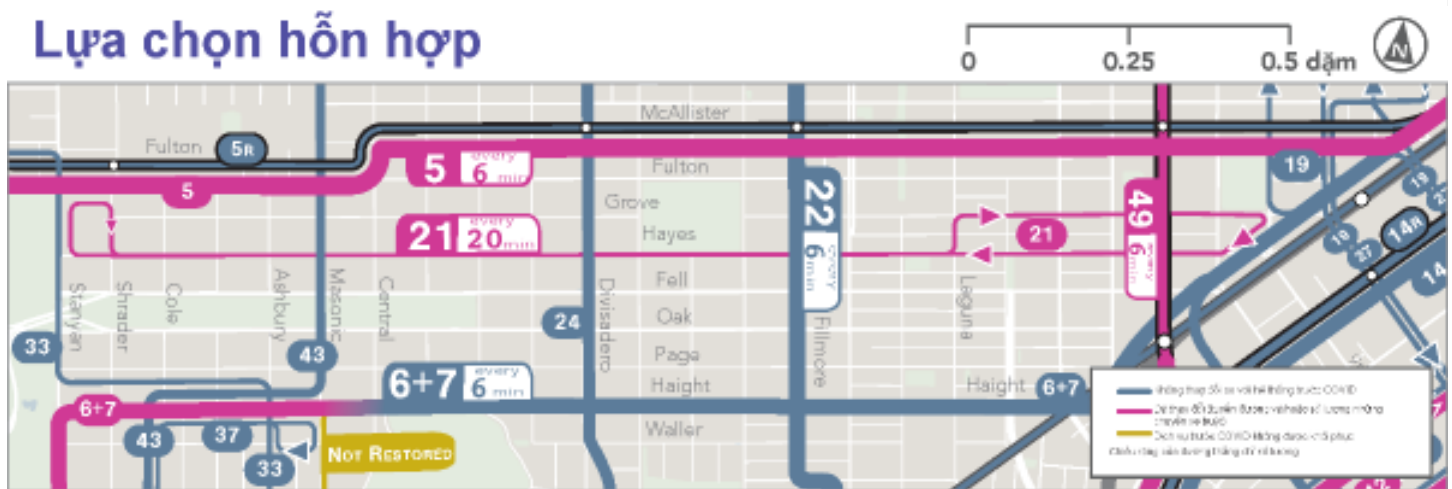
Tuyến số 21 Hayes: Không được khôi phục

Tuyến số 5 Fulton: Chuyển đổi từ 10 phút một chuyến lên 5

phút một chuyến.

Tuyến số 7 Haight/Noriega: Dịch vụ của tất cả các tuyến Haight Street sẽ tăng lên mỗi 5 phút có một chuyến xe buýt (tuyến số 6 Haight/Parnassus không được khôi phục).

Tuyến số 22 Fillmore: Dịch vụ được chuyển đổi từ 6 phút một chuyến lên 5 phút một chuyến.



Hayes Valley and Western Addition - Phương Án Kết Hợp

Tuyến số 21 Hayes: Được khôi phục như cũ, cứ sau 20 phút có một chuyến từ Stanyan Street đến Civic Center, nhưng không tiếp tục đi xuống Market Street qua khỏi Civic Center.

Tuyến số 5 Fulton: Được chuyển từ 10 phút một chuyến lên 6 phút một chuyến, giảm thời gian chờ và tình trạng chen lấn.

Tuyến số 6 Haight/Parnassus + 7 Haight/Noriega: Dịch vụ trên tất cả tuyến Haight Street được cải thiện lên cứ 6 phút một chuyến, giảm thời gian chờ đợi và tình trạng đông đúc.

Haight, Parnassus, và Golden Gate Heights

Tuyến số 6 Haight/Parnassus, tuyến số 7

Haight/Noriega, tuyến số 52 Excelsior, tuyến số 66

Quintara

Tuyến số 6 Haight Parnassus vẫn chưa được khôi phục. Thay vào đó, khi đại dịch bùng phát, chúng tôi đã thay thế dịch vụ bằng cách mở rộng tuyến số 52 Excelsior và tuyến số 66 Quintara, đồng thời giữ lại tuyến số 7 Haight/Noriega để cung cấp dịch vụ cho Haight Street.

Tuyến số 6 Haight/Parnassus đông đúc dọc theo Haight Street, xung quanh UCSF và ở đường số 9 và Irving, nhưng số lượng hành khách luôn ít hơn ở Golden Gate Heights tại Inner Sunset và Ashbury Heights, đi về hướng nam Haight-Ashbury.

Có thể cung cấp dịch vụ theo cách khác cho một phần của tuyến đường này hông?

- Nhu cầu di chuyển dọc theo Haight Street là rất cao, vì vậy điều quan trọng là phải có dịch vụ thường xuyên ở đó và kéo dài đến Stanyan Street. Khu thương mại Upper Haight luôn không có đủ xe buýt vì một nửa dịch vụ xe buýt trên Haight Street (tuyến số 6 Haight/Parnassus) phải dừng ở Masonic Avenue.
- Ashbury Heights, đi về hướng nam Haight-Ashbury, cũng được phục vụ bởi tuyến số 33 Stanyan với tuyến kết nối với Upper Market và Mission.
- Các phần của tuyến số 6 Haight/Parnassus gần N Judah (Cole Valley và dọc theo Parnassus street) có thể được khuyến nghị dựa vào N Judah nhiều hơn để đi về phía trung tâm thành phố, trong khi vẫn giữ được dịch vụ địa phương tốt.
- Chúng tôi có thể tiếp tục phục vụ Golden Gate Heights, ở Inner Sunset, với một dịch vụ địa phương, chẳng hạn như tuyến 52 Excelsior mà hiện đang kết nối đến tàu điện ngầm

Muni tại 9th Avenue và Judah Street và ở Forest Hill Tuy nhiên, phương án này sẽ sử dụng xe buýt điện hybrid thay vì xe điện trolley - một sự thay đổi khiến người dân trong khu vực lo ngại. Thay đổi này yêu cầu chuyển tuyến nhưng cho phép kết nối đến hai trung tâm Metro Muni.

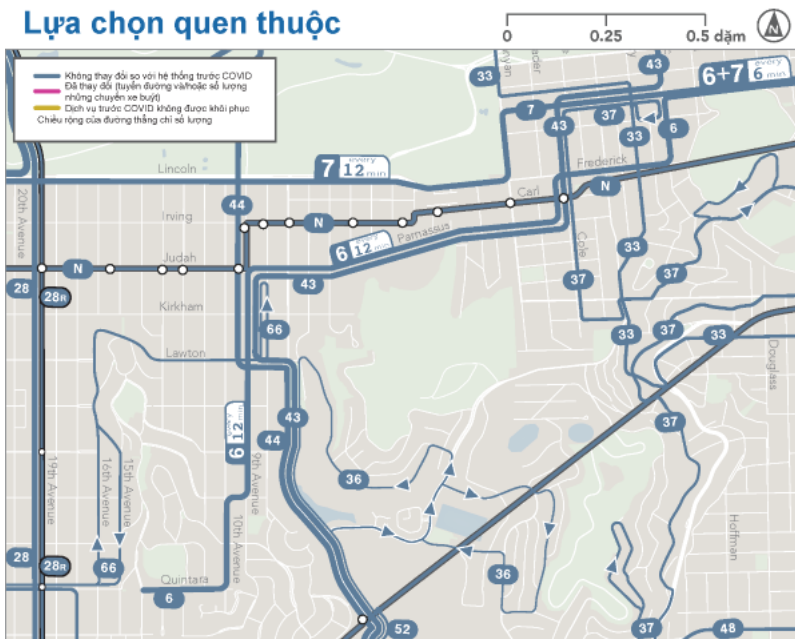
Dưới đây là một số phương án để xem xét.



Haight, Parnassus, Golden Gate Heights

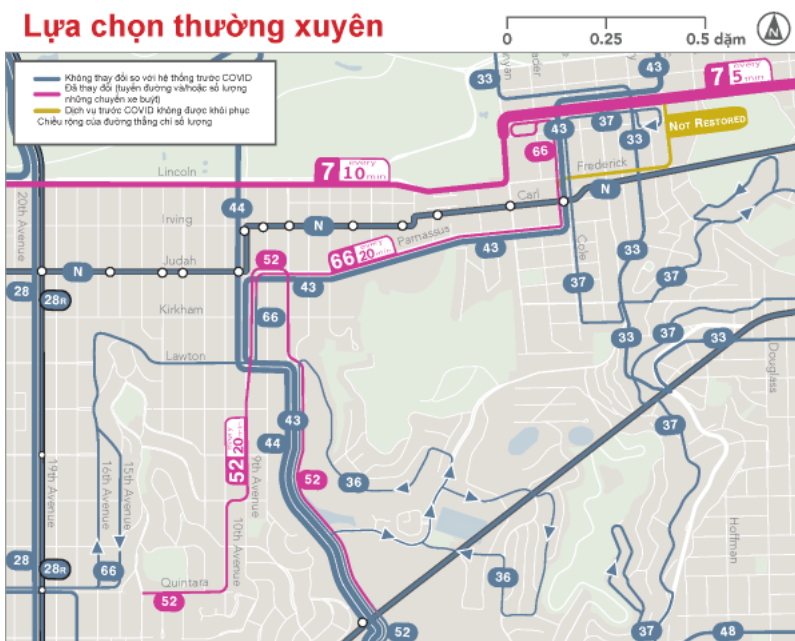
Tuyến số 6 Haight/Parnassus, tuyến số 7 Haight/Noriega, tuyến số 52 Excelsior, tuyến số 66 Quintara

Xem bên dưới để biết thêm thông tin về ba phương án cho mạng lưới trong các vùng lân cận này.



Haight, Parnassus, Golden Gate Heights - Phương Án Quen Thuộc

Tất cả các tuyến được khôi phục về hướng tuyến trước đó.



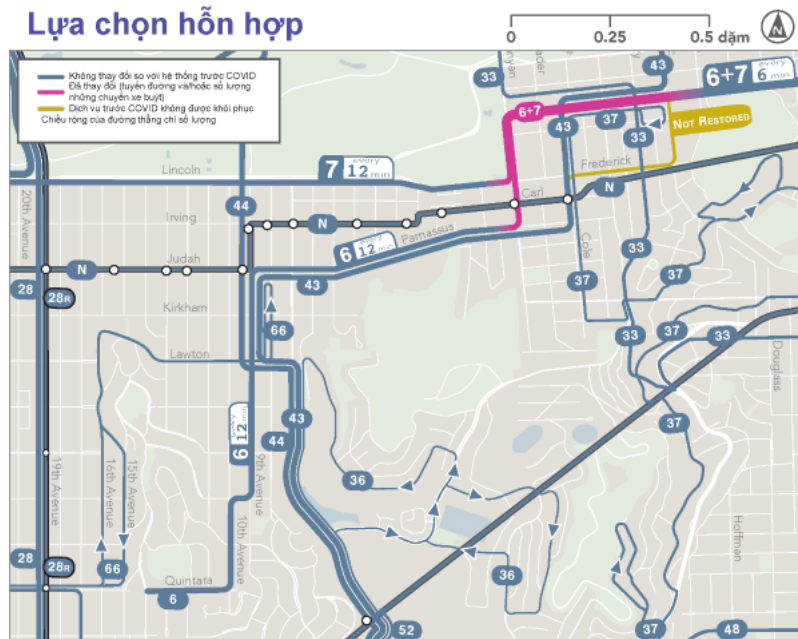
Haight, Parnassus, Golden Gate Heights - Phương Án Thường Xuyên

Tuyến số 6 Haight/Parnassus + tuyến số 7 Haight/Noriega: Dịch vụ dọc theo toàn bộ Haight Street được cải thiện thành cứ 5 phút có một chuyến, giảm thời gian chờ đợi và tình trạng

chen lấn, dịch vụ chỉ do tuyến số 7 Haight/Noriega cung cấp (cải tiến từ cứ 12 phút có một chuyến về phía tây Ashbury và 6 phút có một chuyến về phía đông Ashbury).

Tuyến số 52 Excelsior: Hoạt động cùng với hướng tuyến mới.

Tuyến số 66 Quintara: Hoạt động cùng với hướng tuyến mới.



Haight, Parnassus, và Golden Gate Heights - Phương Án Kết Hợp

Tuyến số 6 Haight/Parnassus + tuyến số 7 Haight/Noriega: tuyến số 6 Haight/Parnassus chạy từ phía tây Haight Street đến Stanyan Street, thay vì dừng ở Ashbury Street, tăng cung cấp dịch vụ cứ sau sáu phút có một chuyến dọc theo toàn bộ Haight Street, tăng gấp đôi cấp độ dịch vụ ở phía tây Ashbury Street, giảm thời gian chờ đợi và tránh tình trạng chen lấn.

Tuyến số 52 Excelsior: Đã khôi phục về hướng tuyến trước đó.

Tuyến số 66 Quintara: Đã khôi phục về hướng tuyến trước đó.

Hãy cho chúng tôi biết ý kiến của quý vị về 3 phương án thay thế bằng cách thực hiện khảo sát dịch vụ Muni 2022 (hoặc tiếp tục đọc để có thêm thông tin ở cấp khu vực).

Trả lời khảo sát

Đường Post, Sutter, Clement, và Jackson

Tuyến số 2 Sutter/Clement, tuyến số 3 Jackson, tuyến số 12 Folsom/Pacific

Trong quận Richmond District, hiện nay cứ ¼ dặm lại có trạm tuyến Muni đông-tây được lắp đặt, cách nhau khoảng 2 hay 3 tòa nhà, trên phố California Street, đại lộ Geary Boulevard, phố Balboa và Fulton. Chúng ta có cần thêm dịch vụ trên Phố Clement không, khi cách đó chỉ 8 dặm là dịch vụ xe chạy thường xuyên trên phố California Street và đại lộ Geary Boulevard, hay có giải pháp nào tốt hơn để dùng những tài nguyên này không? Phố Clement Street là khu vực thương mại, vì vậy đây là điểm đến rất quan trọng. Nhưng toàn bộ mạng lưới đã được xây dựng dựa trên nhận định rằng 8 dặm chỉ là quãng đường đi bộ rất ngắn.

Trong khi đó, tại Pacific Heights, tuyến số 3 Jackson chạy dọc trên phố Jackson Street luôn có lượng hành khách thấp. Chúng ta có thể phục vụ khu vực này theo một cách khác được không?

Cuối cùng, Phố Sutter Street cần bao nhiêu dịch vụ? Con phố này chỉ nằm cách Phố Geary Street-nơi có trạm xe phục vụ thường xuyên- 2 tòa nhà, và cách trạm xe phục vụ thường xuyên của phố California Street 3-4 tòa nhà.

Liệu việc lập những tuyến xa hơn một chút để chúng ta có thể

tăng tần suất hoạt động trên các tuyến đường để giảm thời gian chờ đợi và tránh tụ tập đông người có phải là giải pháp tốt hơn?

Đây là một số ý kiến để cân nhắc.

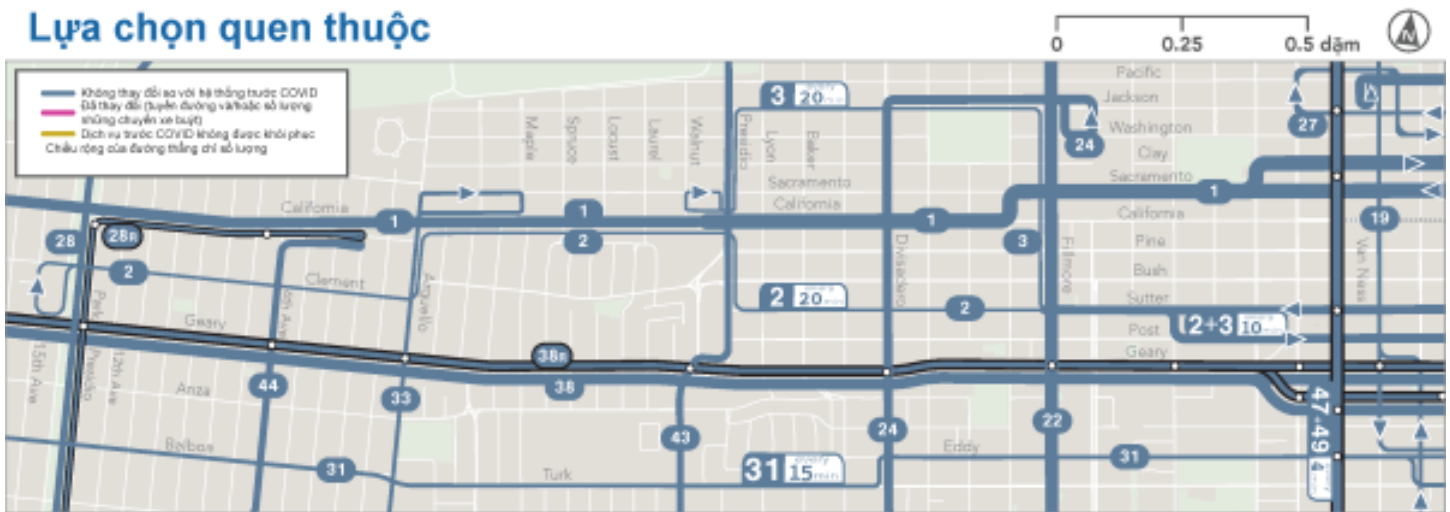


Phố Post, Sutter, Clement, and Jackson Streets

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

Xem phần dưới để có thêm thông tin về 3 phương án xây dựng mạng lưới trong các khu vực này.

Lựa chọn quen thuộc

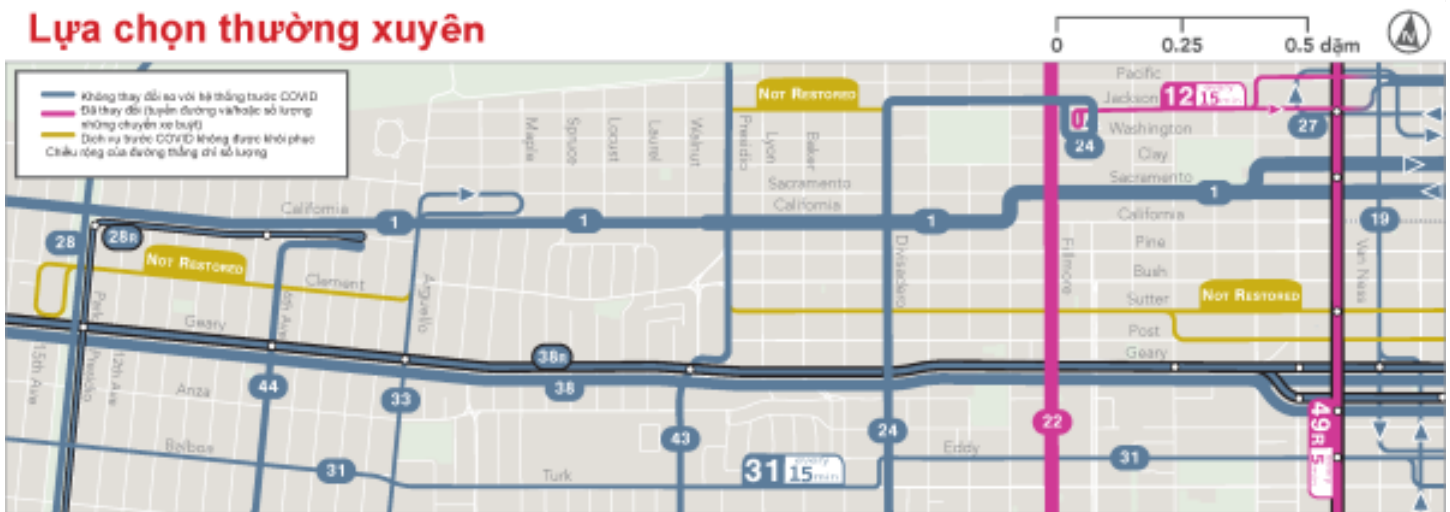


Phố Post, Sutter, Clement, và Jackson Streets - Phương án quen thuộc

Tuyến số 2 Sutter/Clement + tuyến số 3 Jackson: Khôi phục lại lộ trình trước đây với tần suất 20 phút/chuyến (kết hợp với tần suất 10 phút có chuyến di chuyển về phía Tây Fillmore).

Tuyến số 12 Folsom/Pacific: không có dịch vụ di chuyển về phía tây Van Ness.

Lựa chọn thường xuyên



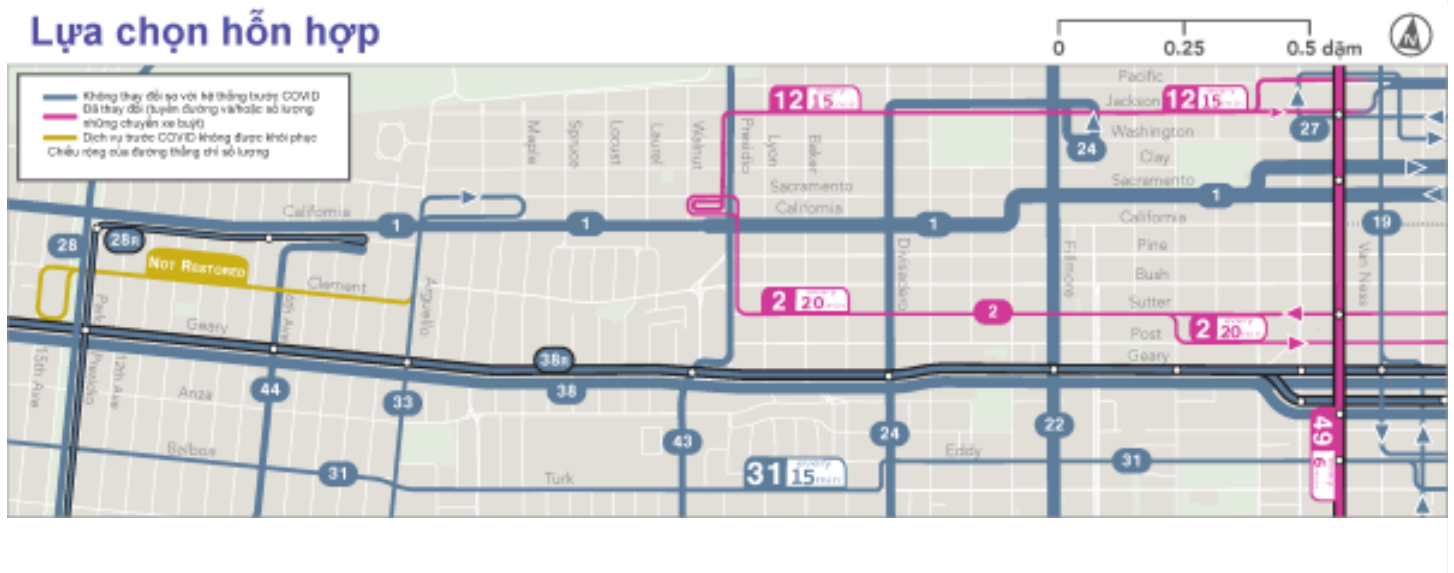
Phố Post, Sutter, Clement, và Jackson Streets -

Phương án thường xuyên

Tuyến số 2 Sutter/Clement + 3 Jackson: Không khôi phục.

Tuyến số 12 Folsom/Pacific: Kéo dài lộ trình về phía Tây Fillmore và Jackson, tạo kết nối mới, cứ 15 phút có một chuyến.

Tuyến số 22 Fillmore: Thay đổi dịch vụ từ 6 phút một chuyến thành 5 phút một chuyến, giảm thời gian chờ và tụ tập đông người.



Phố Post, Sutter, Clement, và Jackson Streets - Phương án kết hợp

Tuyến số 2 Sutter/Clement: Khôi phục tuyến từ khu trung tâm tới đại lộ Presidio Avenue và phố California Street.

Tuyến số 3 Jackson: Không khôi phục (xem tuyến số 12 Folsom/Pacific).

Tuyến số 12 Folsom/Pacific: Kéo dài lộ trình về phía tây Van Ness Avenue dọc phố Pacific và Jackson tới điểm cuối trên đại lộ Presidio Avenue & phố California Street, tạo kết nối mới, tần suất 15 phút/chuyến.

Hãy cho chúng tôi biết ý kiến của quý vị về 3 phương án thay thế bằng cách thực hiện khảo sát dịch vụ Muni 2022 (hoặc tiếp tục đọc để có thêm thông tin cấp khu vực).

Trả lời khảo sát

Khu South of Market, Market Street, và Financial District

Tuyến số 10 Townsend, tuyến số 12 Folsom/Pacific, tuyến số 30 Stockton, tuyến số 31 Balboa, tuyến số 47 Van Ness, tuyến số 49 Van Ness/Mission

Tuyến số 47 Van Ness

Trước 3/2020, đại lộ Van Ness có hai xe dịch vụ trùng nhau, tuyến số 47 Van Ness và tuyến số 49 Van Ness/Mission. Tuyến số 47 Van Ness dạng chữ L cung cấp dịch vụ chạy thẳng từ Van Ness, qua Caltrain và tới điểm đến phía Tây SoMA. Các xe buýt chạy tuyến này được xếp lịch 9 phút/chuyến, và trên đại lộ, lịch của xe bổ sung cho nhau nên cứ 4 hoặc 5 phút lại có xe chạy (tuyến số 47 Van Ness hoặc tuyến số 49 Van Ness/Mission).

Chúng ta có nên giữ xe tuyến số 47 Van Ness không? Có thể. Nhưng nếu chúng ta không giữ, chúng ta có thể:

- Cho xe tuyến số 12 Folsom chạy 8 phút/chuyến dọc SoMa, từ Financial District tới 16th Street, giảm thời gian chờ và tránh tụ tập đông người.

- Cho xe tuyến số 49 Van Ness/Mission chạy thường xuyên hơn, đưa thêm nhiều xe phục vụ vào Mission nơi có nhu cầu cao. Việc này cũng giúp chúng ta thiết lập được tần suất trên đại lộ Van Ness Avenue để đáp ứng được nhu cầu một cách chính xác hơn, giảm thời gian chờ và tụ tập đông người

Tuyến số 10 Townsend và tuyến số 12 Folsom/Pacific

Xe tuyến số 10 Townsend của Muni, phía nam phố Market Street, quay lại phục vụ theo từng phương án thay thế. Trước 3/2020, xe tuyến số 10 Townsend và tuyến số 12 Folsom/Pacific chạy cùng nhau dọc Pacific Street, qua khu Chinatown, qua Russian Hill tới Van Ness Avenue. Mỗi xe chạy với tần suất 15 phút/ chuyến nên dọc Pacific Street, cứ 8 phút lại có xe phục vụ.

Nhưng đặc biệt, nếu chúng ta bỏ xe tuyến số 47 Van Ness, chúng ta sẽ có khá nhiều khách cần phục vụ trong 8 phút đó trên toàn tuyến đường từ SoMA tới phố Folsom và Harrison. Để đáp ứng điều này, giải pháp hợp lý là cho xe tuyến số 12 Folsom, tần suất 8 phút/chuyến, là xe chạy duy nhất trên phố Pacific Street và để xe tuyến số 10 Townsend đi đến điểm cuối ở trong khu trung tâm.

Xe tuyến số 31 Balboa nên đi đâu trong khu trung tâm?

Nhu cầu di chuyển tới Financial District thấp hơn so với trước đây, và không ai biết liệu hoặc khi nào nhu cầu sẽ tăng. Vậy nên, điều quan trọng là cần hỏi liệu có cần quá nhiều tuyến địa phương đi tới khu trung tâm cả ngày hay không.

Với rất nhiều tuyến khác vẫn đi tới quận Financial District, liệu có hợp lý khi cho xe tuyến số 31 Balboa chuyển hướng về phía nam để cung cấp dịch vụ chạy thẳng từ Caltrain tới quận Richmond District, Western Addition, Civic Center, và Tenderloin, thay thế cho tuyến đường mà tuyến số 47 Van Ness đang cung cấp dịch vụ hiện nay? Việc này cũng khô

phục dịch vụ xe tới Phố 5th Street, khi xe 27 Bryant, dựa trên phản hồi của cộng đồng, đã bị di chuyển sang phố 7th và 8th Street trong đại dịch.

Tuyến số 30 Stockton: Có tăng tần suất trên 3rd và 4th Street?

Cuối cùng, chúng ta có nên khôi phục tần suất cao hơn cho tuyến số 30 Stockton, tuyến phục vụ 3rd and 4th Street để giảm thời gian chờ và tránh tụ tập đông người? Khi ga tàu điện ngầm Central Subway mở cửa, dự kiến năm sau, chúng ta có thể cần giảm dịch vụ ở đây. Nhưng hiện bây giờ, chúng ta đang thấy ngày càng đông người trên tuyến đường, qua khu phố Chinatown đông đúc này, và chúng ta nên tăng thêm dịch vụ ở đây nếu có thể.

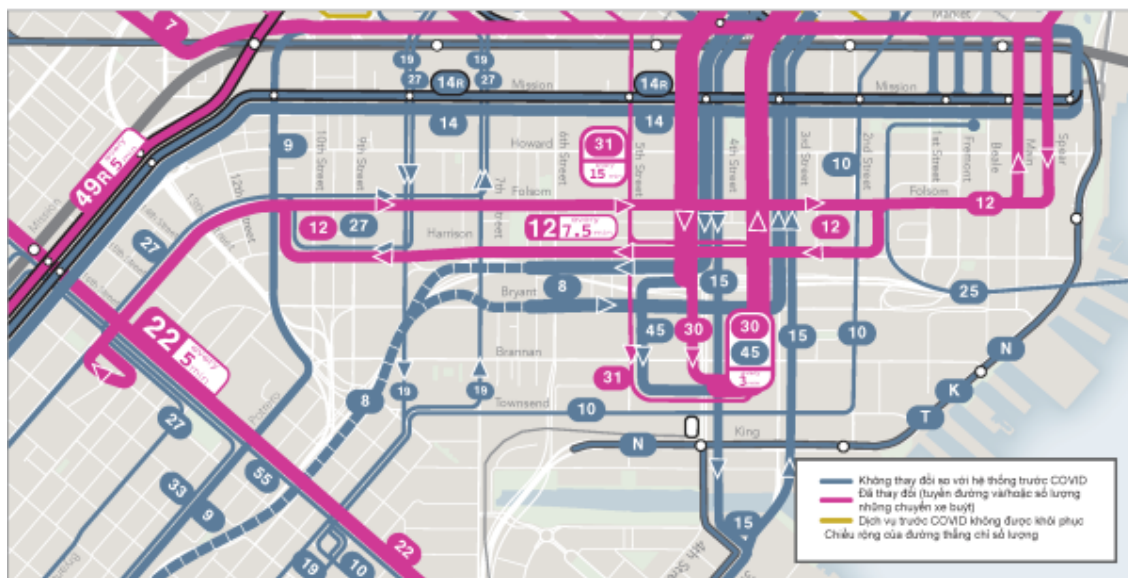
Đây là các lựa chọn.



Khu South of Market, Market Street, và Financial District

Tuyến số 10 Townsend, tuyến số 12 Folsom/Pacific, tuyến số 30

Lựa chọn thường xuyên



Khu South of Market, Market Street, và Financial District - Phương án thường xuyên

Tuyến số 10 Townsend: Khôi phục dịch vụ với tần suất 15 phút/chuyến. Điểm cuối trong khu trung tâm, trên phố Sansome & Washington street.

Tuyến số 12 Folsom/Pacific: Khôi phục dịch vụ với tần suất 7.5 phút/chuyến chạy dọc phố Pacific Street, qua khu trung tâm, và dọc phố Folsom và Harrison tới phố 16th Street.

Tuyến số 22 Fillmore: Tăng thành 5 phút/ chuyến (từ tần suất 6 phút/chuyến).

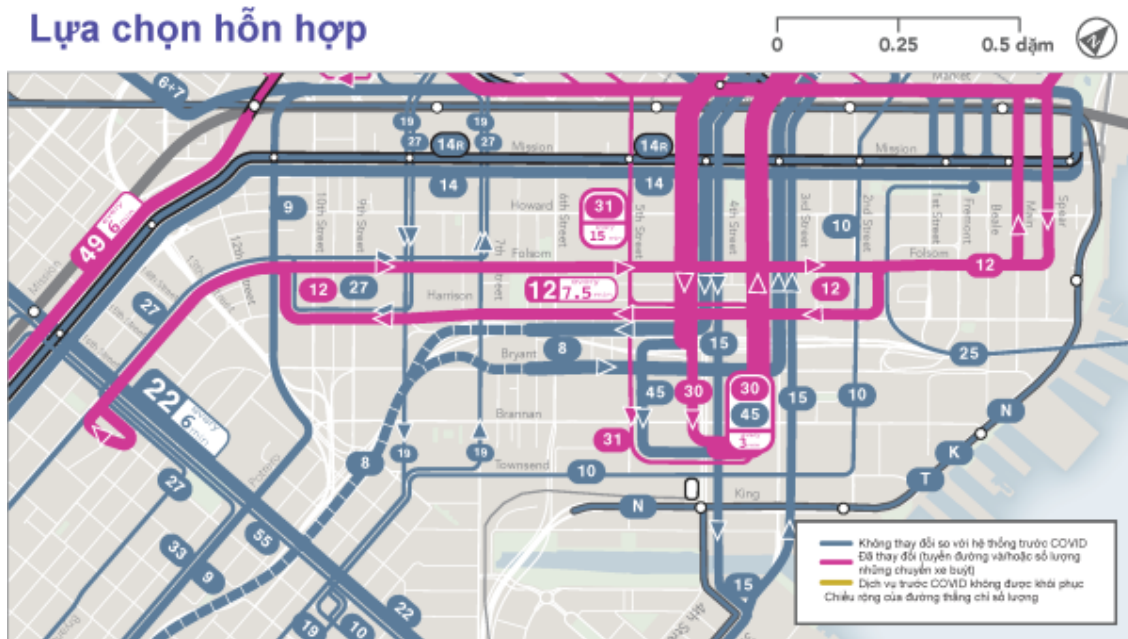
Tuyến số 30 Stockton: Dịch vụ tần suất 3 phút/ chuyến (kết hợp tuyến số 30 Stockton và tuyến số 45 Union/Stockton, tăng so với tần suất 4 phút/chuyến trước đây).

Tuyến số 31 Balboa: Khôi phục tuyến tới 5th Street và tới Caltrain với tần suất 15 phút/chuyến.

Tuyến số 47 Van Ness: Không khôi phục.

Tuyến số 49 Van Ness/Mission: Thay bằng xe buýt nhanh tuyến số 49R Van Ness Mission Rapid, chạy 5 phút/chuyến (cải

thiện so với tần suất 8 phút/chuyến trước đây), phục vụ cùng điểm dừng trên đại lộ Van Ness Avenue như xe tuyến số 49 Van Ness/Mission hiện nay và trạm dừng nhanh tuyến số 14R Mission Rapid trên phố Mission Street.



Khu South of Market, Market Street, và Financial District - Phương án kết hợp

Tuyến số 10 Townsend: Khôi phục dịch vụ với tần suất 15 phút/chuyến. Điểm cuối trong khu trung tâm, trên phố Sansome và Washington street.

Tuyến số 12 Folsom/Pacific: Khôi phục dịch vụ với tần suất 7.5 phút/chuyến chạy dọc phố Pacific Street, qua khu trung tâm, và dọc phố Folsom và Harrison tới phố 16th Street.

Tuyến số 30 Stockton: Dịch vụ tần suất 3 phút/ chuyến (kết hợp 30 Stockton và 45 Union/Stockton, tăng so với tần suất 4 phút/chuyến trước đây).

Tuyến số 31 Balboa: Khôi phục tuyến tới phố 5th Street và tới Caltrain với tần suất 15 phút/chuyến..

Tuyến số 47 Van Ness: Không khôi phục.

Tuyến số 49 Van Ness/Mission: Chạy 6 phút/chuyến (tăng so với tần suất 8 phút/chuyến trước đây), xe chỉ chạy trên đại lộ Van Ness Avenue.

Hãy cho chúng tôi biết ý kiến của quý vị về 3 phương án thay thế bằng cách thực hiện khảo sát dịch vụ Muni 2022 (hoặc tiếp tục đọc để có thêm thông tin cấp khu vực).

[Trả lời khảo sát](#)

Khu Presidio, Marina, Fisherman's Wharf, Chinatown và North Beach

Tuyến số 12 Folsom/Pacific, tuyến số 22 Fillmore, tuyến số 28 19th Avenue, tuyến số 30 Stockton, tuyến số 43 Masonic, tuyến số 47 Van Ness, tuyến số 49 Van Ness/Mission

Ở đầu cuối phía bắc đại lộ Van Ness Avenue, xe tuyến số 49 Van Ness/Mission hiện nay rẽ hướng đông đến điểm cuối ở phố Powell và phố North Point trong khu Fisherman's Wharf. Các tuyến kết nối Fisherman's Wharf có vai trò quan trọng. Thay vì để xe tuyến số 49 Van Ness/Mission chạy nối tới Fisherman's Wharf, xe tuyến số 28 19th Avenue, hiện đang có trạm cuối ở đại lộ Van Ness Avenue và phố North Point Street, có thể tiếp tục chạy đến Wharf thay cho xe tuyến số 49 Van Ness/Mission. Việc này sẽ cung cấp dịch vụ chạy tuyến đông-tây liên tục dọc rìa bắc của thành phố, từ quận Richmond District xuyên qua Presidio và Marina tới Wharf.

Trong khi đó, xe tuyến số 43 Masonic chạy tuyến bắc-nam dọc thành phố, hiện đang có trạm cuối ở phố California Street.

Chúng tôi vẫn chưa khôi phục phần lộ trình chạy về phía bắc qua Presidio và sau đó rẽ sang hướng đông qua Marina tới Fort Mason.

Một giải pháp khác là thay vào đó cho xe tuyến số 28 19th Avenue chạy qua phần phía Đông của Presidio. Việc này sẽ giúp xe dễ dàng chạy từ Sunset và quận Richmond districts tới Presidio, và cũng kết nối Presidio với khu Fisherman's Wharf. Trong trường hợp này, xe tuyến số 43 Masonic sẽ được khôi phục chạy dọc Presidio Boulevard tới trung tâm trung chuyển Presidio Transit Center ở khu Main Post nhưng sẽ không chạy tiếp tới Marina. Điều này có nghĩa là sẽ không có dịch vụ Muni chạy thẳng từ cửa trước của Fort Mason hoặc Marina Safeway bên cạnh, mặc dù những điểm này vẫn nằm trong khoảng ¼ dặm đi bộ của trạm dừng xe buýt 30 Stockton hay 22 Fillmore.

Cuối cùng, chúng ta đang xem xét tăng tần suất của xe tuyến 30 Stockton qua khu Chinatown để giảm thời gian chờ đợi và tránh tập trung đông người. Những lộ trình xe được bổ sung sẽ kéo dài từ Caltrain tới Van Ness Avenue và North Point Street.

Những bản đồ này cũng thể hiện một số giải pháp cho xe tuyến số 3 Jackson và tuyến số 12 Folsom/Pacific ở Pacific Heights. Xem phần "Sutter, Clement, và Jackson Streets" (tuyến số 2 Clement, tuyến số 3 Jackson, tuyến số 12 Folsom/Pacific) phía trên.



Khu Presidio, Marina, Fisherman's Wharf, Chinatown và North Beach

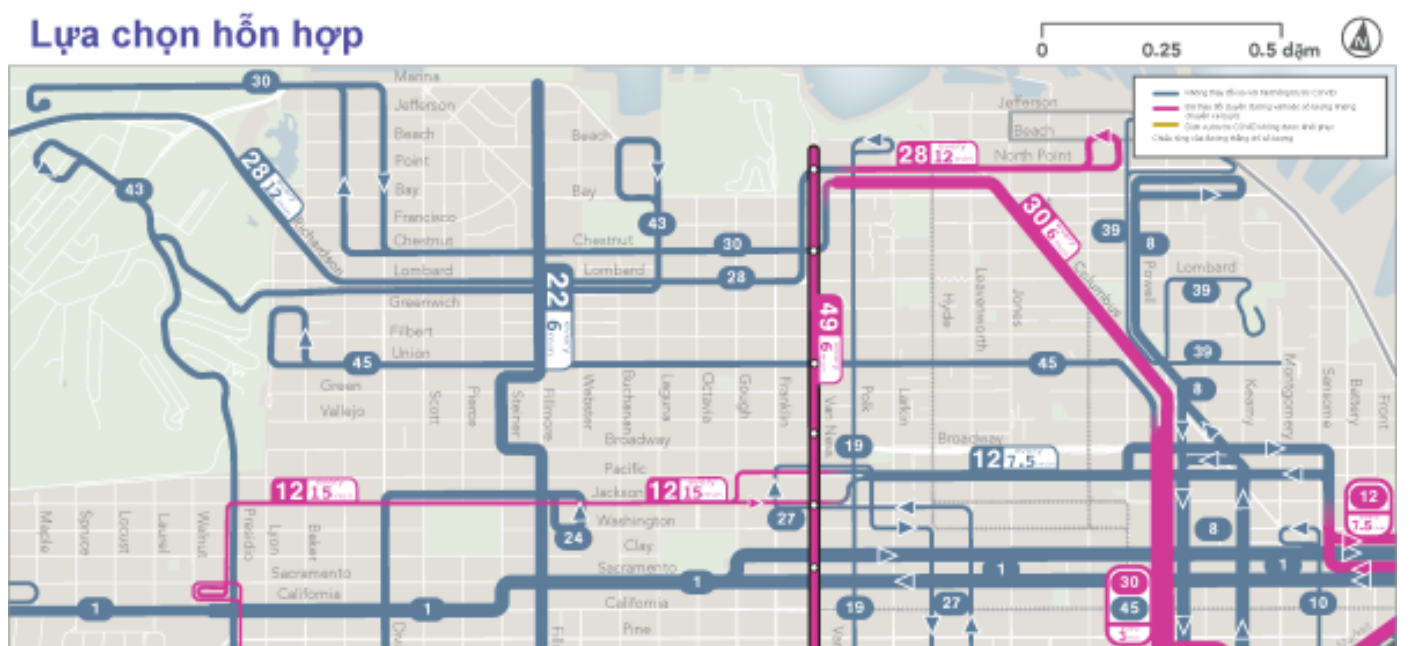
Tuyến số 12 Folsom/Pacific, tuyến số 22 Fillmore, tuyến số 28
19th Avenue, tuyến số 30 Stockton, tuyến số 43 Masonic, tuyến
số 47 Van Ness, tuyến số 49 Van Ness/Mission

*Xem phần dưới để có thêm thông tin về các giải pháp xây dựng
mạng lưới ở những khu này.*

Tuyến số 28 19th Avenue: Kéo dài lộ trình về phía đông qua North Point Street tới Powell Street trong khu Fisherman's Wharf, tần suất 12 phút/chuyến, thay cho phần lộ trình của tuyến số 47 Van Ness để có kết nối đông-tây hoàn chỉnh. Cũng xếp lộ trình để phục vụ điểm cuối phía đông của Presidio, với trạm dừng mới ở Trung tâm nghệ thuật số Letterman Digital Arts Center, gần phố Girard Road và đại lộ Lincoln Boulevard.

Tuyến số 30 Stockton + 45 Union/Stockton: Kết hợp để có tần suất 3 phút/chuyến qua khu Chinatown và 3-6 phút/chuyến dọc đại lộ Columbus Avenue tới đại lộ Van Ness Avenue và phố North Point Street.

Tuyến số 43 Masonic: Lộ trình trước đây được khôi phục và chỉ đi tới Trung tâm trung chuyển Presidio Transit Center. Dịch vụ đi từ đó tới Marina và Fort Mason sẽ do tuyến số 28 19th Avenue cung cấp, tần suất 12 phút/chuyến (xem phần trên).



Khu Presidio, Marina, Fisherman's Wharf, Chinatown và North Beach - Phương án kết hợp

Tuyến số 28 19th Avenue: Kéo dài lộ trình về phía đông qua North Point Street tới Powell Street trong khu Fisherman's

Wharf, tần suất 12 phút/chuyến, thay cho phần lộ trình của 47 Van Ness để có kết nối đông-tây hoàn chỉnh.

Tuyến số 30 Stockton + 45 Union/Stockton: Tần suất kết hợp 2 tuyến với lộ trình 30 Stockton mới. Phục vụ 3 phút/chuyến qua khu và 3-6 phút/chuyến chạy dọc đại lộ Columbus Avenue tới đại lộ Van Ness Avenue & phố North Point Street.

Tuyến số 43 Masonic: Lộ trình trước đây được khôi phục, chạy qua Marina tới Fort Mason, tần suất 12 phút/chuyến.

Hãy cho chúng tôi biết ý kiến của quý vị về 3 phương án thay thế bằng cách thực hiện khảo sát dịch vụ Muni 2022 (hoặc tiếp tục đọc để có thêm thông tin cấp vùng/khu vực).

Hãy trả lời khảo sát của chúng tôi

Khu Mission, Excelsior, City College

Tuyến số 12 Folsom/Pacific, tuyến số 22 Fillmore, tuyến số 49 Van Ness/Mission

Trong phần South of Market phía trên, chúng tôi đã đề xuất khả năng loại bỏ tuyến 47 Van Ness và phục vụ toàn bộ đại lộ Van Ness Avenue bằng tuyến số 49 Van Ness/Mission, xe tuyến này sẽ tiếp tục chạy vào Mission và tới khu City College. Việc này sẽ cải thiện kết nối với vùng có nhu cầu trung chuyển cao và nhiều điểm đến chính quan trọng trong toàn thành phố.

Đây là đề nghị khác: Nếu chúng tôi bỏ xe tuyến 47 Van Ness, chúng tôi có thể tăng tần suất phục vụ thành 6 phút/chuyến (thay vì 8 phút/chuyến). Thêm vào đó, chúng tôi có thể cải thiện tăng tần suất phục vụ thành 5 phút/chuyến nếu chúng

tôi thay xe tuyến 49 Van Ness/Mission bằng tuyến xe buýt nhanh 49R Van Ness/Mission Rapid. Tuyến xe buýt nhanh 49R Van Ness/Mission Rapid sẽ vẫn dừng ở tất cả các trạm tương tự trên đại lộ Van Ness Avenue, tại trạm dừng xe buýt nhanh (dự kiến mở vào mùa xuân năm 2022). Dọc phố Mission Street, xe sẽ chỉ dừng ở trạm dừng xe buýt nhanh 14R Mission Rapid hiện tại, thêm một điểm dừng mới ở tòa nhà phía nam phố Cesar Chavez Street, gần giao lộ của Valencia và phố Mission street. Việc này nhìn chung sẽ tạo kết nối tốt hơn, nhưng khoảng cách từ chỗ quý vị đến trạm dừng xe buýt nhanh sẽ xa hơn.

Cuối cùng, khu Mission sẽ hưởng lợi từ việc tăng tần suất của xe tuyến số 22 Fillmore. Rìa bắc của Mission cũng sẽ hưởng lợi từ việc tăng tần suất xe tuyến số 12 Folsom đi từ phía bắc phố 16th Street vào SoMA và khu trung tâm. Những thay đổi này được đề xuất trong cả phương án thường xuyên và kết hợp.

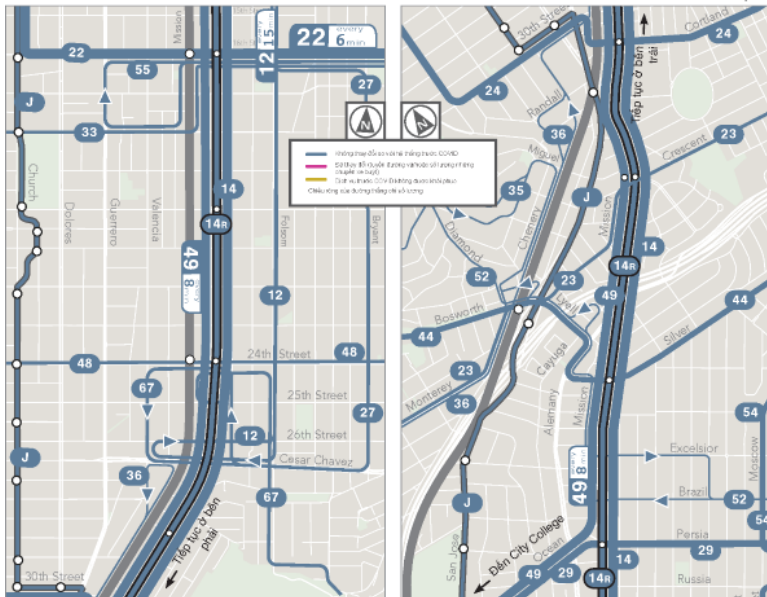


Khu Mission, Excelsior, City College

Tuyến số 12 Folsom/Pacific, tuyến số 22 Fillmore, tuyến số 49 Van Ness/Mission

Xem phần dưới để có thêm thông tin về các giải pháp xây dựng mạng lưới ở những khu này.

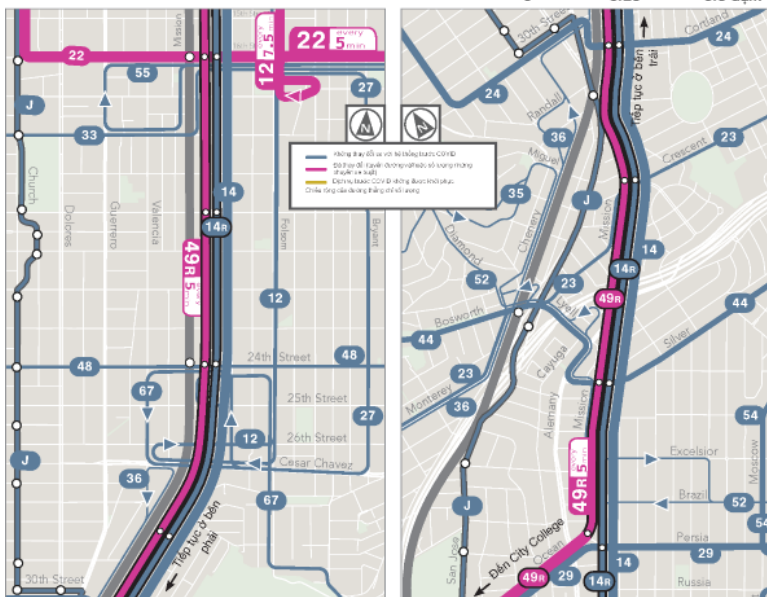
Lựa chọn quen thuộc



Khu Mission, Excelsior, City College - Phương án quen thuộc

Không thay đổi gì so với dịch vụ hiện tại.

Lựa chọn thường xuyên



Khu Mission, Excelsior, City College - Phương án thường xuyên

Tuyến số 12 Folsom/Pacific: Không thay đổi lộ trình về phía nam phố 16th Street. Ở phía bắc phố 16th Street tần suất được cải thiện tăng thành 8 phút/chuyến, giảm thời gian chờ và tránh tụ tập đông người.

Tuyến số 22 Fillmore: cải thiện tăng thành 5 phút/chuyến (trước là 6 phút/chuyến), giảm thời gian chờ và tránh tụ tập đông người.

Tuyến số 49 Van Ness/Mission: Thay thế xe buýt nhanh 49R Van Ness Mission Rapid, chạy 5 phút/chuyến (đã tăng so với 8 phút/chuyến trước đây), phục vụ các điểm dừng trên đại lộ Van Ness Avenue giống với xe 49 Van Ness/Mission hiện nay và, phục vụ các trạm dừng xe buýt nhanh 14R Mission Rapid ở Mission.



Khu Mission, Excelsior, City College - Phương án kết hợp

Tuyến số 12 Folsom/Pacific: Không thay đổi lộ trình về phía nam 16th Street. Ở phía bắc 16th Street tần suất được cải thiện

tăng thành 8 phút/chuyến, giảm thời gian chờ và tránh tụ tập đông người.

Tuyến số 22 Fillmore: không thay đổi (6 phút/chuyến)

Tuyến số 49 Van Ness/Mission: Tăng tần suất lên 6 phút/chuyến, giảm thời gian chờ và tránh tụ tập đông người.

Hãy cho chúng tôi biết ý kiến của quý vị về 3 phương án thay thế bằng cách thực hiện khảo sát dịch vụ Muni 2022 (hoặc tiếp tục đọc để có thêm thông tin cấp khu vực).

[Trả lời khảo sát](#)