

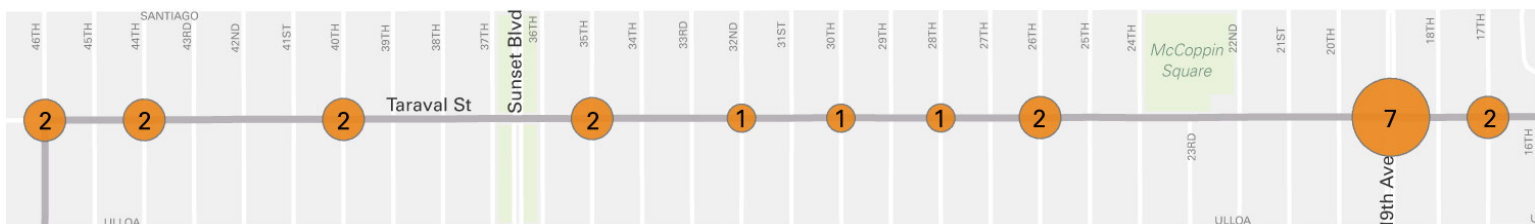


各位街坊，您好：

Taraval 街已步上進行重大升級工程的正軌，其中的項目包括完全更換已磨損的鐵路和架空鋼線，以及重鋪整條街道。最終的結果，將會為所有人帶來一條更優質的街道，更少的 Muni 巴士/公車故障，不論開車乘車，都能享受更順暢、更安靜的旅程。但我們想確保新街道也能解決 Taraval 街正在面對的幾個重大問題，特別是行人安全以及 L Taraval 線的可靠性。您也許已經聽過一些我們的建議，因為我們在過去八個月都一直就此項目的進展與社區緊密合作。無論如何，我們都想寄這封信給您，確保您充分理解 Taraval 街的所有計劃。您亦可以前往 www.muniforward.com/L，觀賞詳盡解釋本項目的一個網上研討會。

問題所在

在短短五年間，46 名在 Taraval 街的行人曾被車輛撞倒，其中 22 名受害者的事故都是在上落 Muni 巴士/公車的 L 線時發生。此數據將 Taraval 街加入三藩市的高傷亡率網絡，也就是本條街道被列入三藩市最危險的街道之一。此外，雖然 L Taraval 線每日載客近 3 萬人，本條交通線卻往往不可靠。考慮到三藩市的「零死亡道路安全計劃」(Vision Zero policy) 以及「Muni 巴士/公車邁向未來倡議」(Muni Forward initiative)，三藩市交通局正在 Taraval 街計劃幾個措施，以防止行人受傷，這包括建築登車島，以及改善 L 線的可靠性。



與上落 L Taraval 線的乘客發生受傷碰撞事故的報告數據 (2009-2013 年)

歷史

- » 2006-2014 年：公共交通有效性項目 (TEP) 識別改善安全及公共交通的各項措施
- » 2014 年 3 月 4 日：舉行針對 Taraval 街的開放日，討論鄰里街坊希望如何改善街道
- » 2015 年 9 月至現在：到 Sunset 日落區社群進行拓展活動，分享建議草案，並收集意見
- » 2015 年 9 月 22 日：第 1 個座談會
- » 2015 年 9 月 28 日：第 2 個座談會
- » 2015 年 10 月 7 日：第一個開放日
- » 2015 年 11 月 4 日：無特別計劃的開放日
- » 2015 年 12 月 14 日：第二個開放日
- » 2016 年 2 月 4 日：步行遊覽
- » 2016 年 2 月 17 日：第三個開放日
- » 2016 年 4 月 13 日、20 日、27 日：與 Taraval 街利益攸關者進行一系列的小型小組會議 Taraval stakeholders
- » 此外，我們亦與本地的社區群體、學校和組織開會討論，郵寄出 11000 封明信片，派出 3000 份傳單，並進行了兩次多種語言的調查

我們聽取了眾多意見，這些意見在制定現有建議書方面有著重大的影響。

登車島

我們原本的建議包含安裝各個登車島，方便 Taraval 街上目前沒有登車島的所有 L 站帶 2 個車廂的列車。指定登車島由三藩市交通局推薦，因為登車島一直都有效防止 Taraval 街上設置有登車島的車站發生受傷意外，並針對街道中間有巴士/公車載客的佈局是全球的安全標準。指定登車島的首要要求，是相鄰的停車位必須被轉換成行駛線，亦即代表 Taraval 街上 7 至 10 個在登車島旁邊的停車位將會被移除。



登車島

雖然原本的建議包括在某些鄰近街道用斜角停車位取回街道上所失去的停車位，我們聽取的意見中，特別關注到停車位若被搬移到不是 Taraval 街的街道，可能會對生意造成經濟影響，同時三藩市交通局也收到請求，對其他不一定移除停車位並能防止受傷的不同方法進行評估。對此，我們在無任何撞車事故的位置實施了一次登車區域試驗計劃（概述如下）。

最終的建議書仍然推薦，在過去五年研究期間有行人被車輛撞倒的所有位置建築指定登車島。指定登車島位置包括：僅限出城方向（前往三藩市動物園的方向）：Taraval 街夾 26 街、30 街、32 街、40 街和 46 街。雙方向：Taraval 街夾 19 街、42 街和 44 街。此外，在建築指定登車島之前，我們建議在這些位置實施早期的塗漆路側清除區（請見左圖），以作臨時安全措施。



路側清除區 (California Cable Car)

我們還建議對 22 街（入城方向）、23 街（出城方向）及 Sunset（雙方向）的現有登車島，進行擴展工程，以安全地容納兩個車廂的列車。19 街、28 街/30 街和 42 街將安裝全新輪椅專用平台。

登車區域試驗計劃

為了對社區的意見作出回應，並替代混凝土登車島，三藩市交通局建議進行一個試驗計劃，包括在街上設有塗漆忠告資訊和全新標牌。試驗計劃的建議地點包括五個入城方向的地點，這些地方在五年的研究期間沒有任何乘客被撞倒，而且相對而言有較少人數下車：Taraval 街夾 26 街、30 街、32 街、35 街和 40 街。這些地點的全部路邊停車位將保持不變。



登車區域試驗計劃

此試驗計劃的評估工作為六個月長，讓我們能測試塗漆的有效性，以及駕駛人士在列車後面停下來下的遵從比率。如果測試後未能達到近乎 100% 的遵從比率（目前遵從比率約 60%），或測試地點發生任何撞車事故，則測試不會被永久性實施，而我們將會建築指定登車島。如果測試計劃成功，我們將保留街道的塗漆，而指定登車島不會被建築在本項目內這五個地點。評估數據可在 muniforward.com/L 取得。

為了支持測試計劃防止撞車事故發生的目標，三藩市交通局將會跟 Taraval 車站和街坊商人攜手合作，進行教育及執行活動。

搬移停車位

試驗計劃期間（若成功的話將永久性實施），在五個試驗計劃地點的所有路邊停車位將保持不變，因為這些地點都位於 Taraval 商業區域的核心地帶（26 街、30 街、32 街、35 街和 40 街入城方向）。

更改橫街的停車佈局：為了抵銷建築混凝土登車島而必須移除的停車位，某些鄰近街道的停車位將從平行停車位改為垂直停車位，以增加街區的居住區域停車位淨數目，最終加入的停車位數目將與 Taraval 街移除的停車位數目相同。

在 Santiago 街，我們將於下列街區南面加入垂直停車位：

- » 46 街和 45 街之間
- » 43 街和 41 街之間
- » 33 街和 32 街之間
- » 31 街和 30 街之間
- » 28 街和 27 街之間
- » 22 街和 21 街之間

在 Ulloa 街，我們將於下列街區北面加入垂直停車位：

- » 44 街和 43 街之間
- » 42 街和 41 街之間
- » 33 街和 32 街之間
- » 29 街和 28 街之間
- » 26 街和 25 街之間（南面）
- » 17 街和 16 街之間



更改橫街的停車佈局

更改數目街道的停車佈局：

在 Taraval 街夾北/南面數目大街的幾個地點中，多個平行停車位 被改為 45 度的斜角停車位。詳情請參閱 www.muniforward.com/L。



更改數目街道的停車佈局

我們也計劃在各生意附近加入更多以顧客為本而且車輛流動率高的停車位，以補充在 Taraval 街上失去的所有咪錶或有時限停車位。此計劃將會把橫街的幾個停車位改換成有時限或咪錶停車位。咪錶和有時限的停車位將於 Taraval 街角位置的大廈前面加上，而不會加到單戶住宅前面的停車空間。三藩市交通局的工作人員，將會進行進一步的外展活動，討論受影響的商人和居民的停車及裝卸需求。若有其他疑問，請聯絡 muniforward@sfmta.com。

移除及搬移車站

我們本來的建議包含移除 40 個地上車站中 14 個車站。我們聽取到某些乘客的意見，支持移除車站，縮短車程，但也有其他關注，顧慮移除的車站代表人們需要步行更遠的路才可到達車站，從而延長他們的上下班乘車時間，而且少了車站亦會對長者及殘疾人士造成種種障礙。

移除車站：我們將對最終的建議進行修改，移除四個入城方向的車站及五個出城方向的車站，但保留 35 街（入城方向）、44 街 和 46 街/Ulloa 街的車站。建議移除的雙方向車站包括：Ulloa 街夾 15 街，Taraval 街夾 17 街和 28 街。僅限出城方向：22 街（肯德基家鄉雞前）及 35 街。僅限入城方向：24 街。

搬移車站：入城方向的 15 街車站，將被搬到 Taraval 街，我們會在此處安裝交通突出位置。為響應社區意見，入城方向的 19 街車站將保留在路口交界西面。



轉彎限制

建議禁止從 Taraval 街轉左到 Sunset 街（雙方向）及 18 街（東行），以改善行人安全。由於登車島擴展，在 Taraval 街夾 23 街北行，以及 36 街夾 37 街雙方向，都必須右轉。

交通燈

當我們一開始制定建議草案時，我們提出在 Taraval 街加上 11 個低調的交通燈，以減低公共交通延誤並改善行人安全。社區一些成員表示，在 Taraval 街較為安靜的區域並不需要安裝交通燈，特別是 28 街西面。另外一些成員則表示，在多車和多行人的地方安裝交通燈是較為重要的。

我們不會建議在 28 街的西面安裝任何交通燈，但我們仍然會建議在 Taraval 的商業區域安裝交通燈，這包括 17 街、18 街、22 街、24 街和 28 街。



交通燈

公共交通專用線

我們曾計劃在 Taraval 街的軌道線設置紅色的公共交通專用線，並一般允許左轉。鄰里街坊向我們反映，若失去一條行車線，將會對 Taraval 街造成交通擠塞，或令車輛變更行程開始走住宅橫街。三藩市交通局致力一年內緊密評估公共交通專用線，以衡量對交通擠塞和車流的影響，並識別出任何必要的調整和緩解措施。專用線不會像 Judah 街一樣突起，讓車輛能進入專線，超越並排停靠的車輛。在此評估期期間，專線不會被塗成紅色，但我們會加上公共交通專用線的標記。

行人路沿突出位置

在 Taraval 街上，我們也建議於 20 街、21 街、22 街和 24 街建設行人路沿突出位置（街角人行道擴展範圍），以提升能見度，並縮短行人過馬路的路口距離。我們本來在 33 街和 38 街建議一種不同的行人安全措施，此措施名為「窄 S 彎」（安全島），但聽取社區意見後，我們決定也在 33 街和 38 街計劃加入行人路沿突出位置。



行人路沿突出位置

感謝您的意見及指教

對此過程中收到的意見，我們非常感激。這些意見有助於制定最終建議，並確保此項目能讓使用街道的所有人得益，保持行人安全，同時讓 Muni 巴士/公車繼續運作。

下一步的計劃

- » 公開聽證會：於 2016 年 7 月 22 日在大會堂 416 號房間提供記錄意見
- » 三藩市交通局董事會：2016 年夏季向立法會提交最終建議
- » 早期實施：待董事會批准，2016 年秋季開始實施路側清除區和試驗畫線
- » 施工：2018 年開始，預計 2020 年竣工

在網上取得更多資訊

請瀏覽 www.muniforward.com/L 取得更多資訊，包括路口級別建議細節、試驗計劃資訊和停車細節。您亦可以上網觀賞關於本項目的一個研討會。如果您沒有電腦，本建議的副本亦可以在 Parkside、Ortega 和 West Portal 圖書館分館取得，供您參考。

聯絡資訊

如果您有任何疑問，或希望進一步討論項目細節，請聯絡 muniforward@sfmta.com 或致電 3-1-1 查詢。