

The background of the entire page is a photograph of a train station platform. A train is stopped at the platform, and several people are standing on the yellow tactile paving. The train's destination sign reads 'THIRD STREET SUNNYDALE'. The train number '1482B' is visible on the front. The scene is set in a tunnel or underground station with concrete walls and overhead power lines.

# 為所有三藩市居民 打造一個公平、負 責的大眾運輸系統

交通正義聯盟  
2024年3月

# 目錄

序言	3
交通正義聯盟	3
使命宣言與願景	3
這份報告是什麼？	4
為什麼要編寫這份報告？	4
紮根於運輸公平	5
第1部分：我們需要什麼	6
服務	6
負擔能力	8
安全性	9
使用與無障礙設施	11
第2部分：我們如何實現目標	12
規劃與決策	12
勞動力和機構能力	14
資助	16
結論	20
資料來源和特別致謝	21

# 序言

## 交通正義聯盟

交通正義聯盟 (Transit Justice Coalition, TJC) 由來自三藩市各地的組織組成，這些組織深刻明白蓬勃發展的大眾運輸系統是我們城市實現公平正義的基石，而建設蓬勃發展的大眾運輸系統需要優先考慮公平性。此聯盟由三藩市Transit Riders (San Francisco Transit Riders, SFTR) 成立，自2022年9月以來不斷召開會議，以明確三藩市大眾運輸的願景，即優先考慮曾被交通和城市規劃排除在外的乘客的需求。我們聯盟包括 (但不限於) 大眾運輸乘客、殘障人群倡導者、氣候倡導者、工會成員、社區團體以及可負擔住房提供者。

## 使命宣言與願景

交通正義聯盟攜手三藩市的大眾運輸乘客、社區組織、倡導者和工會，塑造、推進和資助公平且不斷發展的大眾運輸系統。

在我們的憧憬裡，大眾運輸系統能為所有人——無論種族、階級、性別、性取向、年齡和殘障狀況如何——提供前往目的地的可靠、經濟、方便的大眾運輸服務，並且連通整個地區的工作場地、學校和娛樂場所。

三藩市需要並且值得擁有一個負責任的大眾運輸系統，在為所有本市居民和遊客提供服務的同時，優先考慮最依賴大眾運輸的乘客和邊緣社區。投資建立這樣的系統將促進我們的行動自由、創造高薪綠色工會就業機會，並鼓勵減少私家車出行 (三藩市目前將近一半的溫室氣體排放都源於此)，進而幫助我們的城市應對氣候變化。

我們意識到，只有當能夠安全、舒適、便捷地步行、騎行和滑行，能夠安全且無障礙地使用街道、人行道以及大眾運輸停靠點和站台時，才是真正運行良好的大眾運輸系統。

為了達到上述目標，大眾運輸服務必須充足、可靠且公平，如此才能逐漸成為所有出行者無論何時需要前往何地都會首選的出行方式，同時也不會給低收入的三藩市居民帶來不公平的經濟負擔。

## 這份報告是什麼？

作為TJC的成立者，SFTR編寫了這份報告，以展示什麼是蓬勃發展且公平的三藩市交通系統，以及強調建立這樣的系統需要做出哪些改變。在編寫這份報告時，我們與TJC成員和其他利益相關者進行了多輪外展，以了解他們對大眾運輸的需求和顧慮。這份報告即為外展結果，提出了我們的夥伴發現的最棘手問題，以及最有說服力的解決方案。



## 為什麼要編寫這份報告？

為了實現建立公平且不斷發展的大眾運輸系統的願景，灣區大眾運輸需要穩定且持續的資金來源，用於運輸系統的運營和戰略性資本投資。雖然地區、州和聯邦政府會提供資金，但我們不能單單指望這些更高層級的政府部門會充分資助三藩市的運輸系統。

三藩市居民和社區需要決定使用本地資源資助運輸系統的最佳方式，以及什麼是負責任的運輸系統。州和地方領導人經常表示，在放心地撥出額外資金給大眾運輸機構之前，需要加強運輸機構的問責制。

**編寫這份報告的目的是建立清晰的框架來說明「問責制」對每天依靠大眾運輸的乘客和社區的含義。在此過程中，我們希望為新的、可持續的和公平的資金來源奠定基礎，這對於確保我們本地的大眾運輸機構進行改進並繼續對乘客負責是必要的。**

2023年6月，三藩市交通局 (San Francisco Municipal Transportation Agency, SFMTA) 預計，運輸服務的營運資金（營運預算）赤字將持續增加，從日曆年2024年開始將出現\$1.01億的缺口，並且從2027至2028財政年度開始，每年需要創造\$2.72億。儘管在《參議院法案》([Senate Bill, SB](#)) 125通過後，部分赤字已由州和地區資金填補，但由於州政府計劃實施預算削減以解決其[創紀錄的預算赤字](#)，這些資金正處於危險之中。

SFMTA也預計未來10年將需要超過\$90億的資金用於維修和改進（資本預算）。

大眾運輸乘客和支持者是通過新運輸資助議案的天然領導者。我們的聲音也需要引領有關交通服務及其相關政策的對話。我們知道，建立三藩市所需的交通系統需要時間，因此編寫本報告是為了闡明我們的願景、目前尚未發揮作用的大眾運輸的具體方面，以及實現願景的增量解決方案。

本報告分為兩部分。第1部分有關需要的運輸服務、人們如何使用運輸服務以及確保服務安全且可負擔。第2部分集中說明決策過程、我們如何支持運輸勞動力，以及我們對本地運輸資助的建議。

## 紮根於運輸公平

交通正義聯盟相信過程和結果都需要公平，因此我們在本報告的每個部分都考慮了公平性。三藩市長期以來的交通政策決定損害了低收入者、黑人和棕色人種社區的利益，並剝奪了他們獲得高品質交通服務的機會。確保殘障人士完全無障礙使用交通服務所需的變革也缺乏重點。

我們必須彌補這些傷害並優先考慮這些社區的交通需求，同時提升整個城市的交通便利性。社區之間不應為了獲得所需的交通服務而相互競爭。



# 第I部分：我們需要什麼

## 服務

### TJC原則

**復原、穩定和擴大服務：**聯盟為恢復疫情前的服務水準提供支援，並且持續投資以擴大服務、提高可靠性和增加客流量。我們體認到疫情前的系統並不夠完善，僅僅是恢復疫情前的服務並不能創造一個更公平的交通系統，或是滿足乘客目前的交通需求。應根據需求恢復服務，並且將重點放在擁擠的現有路線以及在服務缺乏的社區之間建立新路線。

### 願景

在我們的憧憬裡，大眾運輸系統能為所有人——無論種族、階級、性別、性取向、年齡和殘障狀況如何——提供前往三藩市任何地方的安全、可靠、經濟、方便的大眾運輸服務。系統應與其他大眾運輸和使用中的交通基礎設施加以整合，以便將我們與整個地區的工作場地、學校和娛樂場地加以聯繫。

### 三藩市的大眾運輸服務應該具備以下特色：

**完整：**透過頻繁的快速服務連接城市的每個街區，端到端的運行時間為30分鐘或更短，且轉乘方便，並可直接使用區域交通服務。

**密集：**至少每15分鐘一班，尖峰時段核心線路的班次為5分鐘一班或更短時間。

**快速：**路邊服務不應陷入交通堵塞的車陣當中，並且在交通號誌以及停車方面的優先性應高於汽車，同時不應因為基礎設施問題而拖慢服務速度。

**24小時：**應全天候在整個城市提供服務。

**可靠：**乘客應該能夠信賴班次會在預定時間的3分鐘內到達。實時資訊與延遲資訊應及時、準確並且易得。

**舒適：**班次不應出現擁擠的情況。如果路線上持續出現擁擠情況，則應在下個班次調度期間加入更多班次。

**多種方式：**每趟行程應該能夠輕易使用多種模式。其中包括其他大眾運輸機構、步行、騎自行車、滑滑板、騎滑板車和其他運行中的交通運輸模式。乘客應該能夠方便地從某種模式轉換至另一種模式。

## 有待改善的方面

- 市中心以外的社區(尤其是東南部、西區和Treasure Island)要麼很難搭乘大眾運輸工具到達,要麼交通工具的選擇有限。從南部和西部的社區前往Caltrain和Golden Gate Transit等區域服務設施相當困難。
- 班次無法始終維持可靠或密集的狀態。
- 夜間(晚上10點至午夜)以及深夜的班次要麼極少,要麼完全沒有。夜間無法抵達城市的某些地區。因此,大眾運輸無法滿足多種類型的外出需求,包括深夜以及清晨的輪班工作。
- 服務速度太慢。汽車使用巴士專用道,造成巴士專用道堵塞。道路的輕軌車(Light Rail Vehicle, LRV)和電車服務因停止標誌和交通號誌而變慢。

## 解決方案

優先考慮可提升可靠性、交通服務速度、安全性和無障礙性的資本專案。

- 為巴士和輕軌修建更多的交通車道和加強其在停車和交通號誌方面的優先通過性,而不影響十字路口的行人安全。
- 提高即時資訊和資訊顯示的可靠性和可用性。
- 在更多巴士候車亭增加巴士動態即時資訊。
- 擴大交通運輸服務
  - 繼續按照[2022年市政服務網路](#)計劃恢復服務,然後繼續擴大服務範圍,超越疫情前的水準。
  - 將一些市中心的尖峰班次服務重新分配給跨城鎮路線和客流量正在恢復或頻率較低的非尖峰時段。
  - 將目前於午夜結束的夜間服務延長至凌晨1點,與疫情前一樣。
  - 重新增加並擴充夜間和Owl服務,為需要開車上班的深夜工作者提供交通便利。
- 改善換乘方式與出行模式多樣化
  - 改善不同路線之間到達/出發時間的協調工作,包括不同機構之間的連接。這對於班次不密集的路線之間的連接尤其重要,因為在這種情況下,只要錯過一次車就會大幅度延長出行時間。
  - 擴大自行車共享和其他多模式基礎設施。
  - 在尖峰時段允許攜帶自行車搭乘Muni Metro。
  - 擴大全市自行車儲物櫃的可用性;將它們與Clipper整合,以提高使用性。
  - 將Bay Wheels自行車共享計劃轉變為市政所有模式,以加強控制並改善使用性。
- 投資建造更多平價住宅,這些住宅可以依賴這些大眾運輸投資,同時避免住房成本增加以及中產階級化等問題。

# 負擔能力

## TJC原則

出行能力絕不應該取決於一個人支付交通費的能力。我們明白，票價執法在本質上並不能提高安全性，並且我們必須確保年輕人、有色人種和邊緣社區不會因為票價執法而被過度針對。

## 願景

交通資助架構應從企業轉變為具有社會價值的公共服務。我們不應該像對待顧客一樣對待大眾運輸乘客和依靠他們來為大眾運輸提供資金，而是應該尋找其他資金來源，並為每個人提供免費或非常低廉的大眾運輸服務。

## 有待改善的方面

- 對於低收入乘客來說，票價是難以負擔的。現在，任何程度的票價上漲都會給那些繼續搭乘大眾運輸工具的乘客帶來負擔，這違背了增加大眾運輸乘客量的目標。
- 折扣計劃
  - 了解票價折扣計劃以及如何申請可能並不簡單。
  - 票價折扣通常以聯邦貧困線為上限，因而許多低收入的大眾運輸乘客沒有資格享有票價折扣。
  - 在符合資格的人群當中，購買車票的比率往往較低——只有45%符合Muni Lifeline資格的人實際會使用到大眾運輸工具。
  - Muni Lifeline折扣並不方便——它只能用於月票，同時規定使用者需每月前往實體地點為Lifeline通行證續期也是一種負擔。
- 票價執法
  - 目前的票價執法計劃並不公平。對無力支付交通費的大眾運輸乘客處以罰款，等同於將貧窮視為犯罪。
  - 各個機構在如何決定在何處進行票價執法以及實施對象一事上缺乏透明度。人們擔心目前的做法過度針對青少年、無家可歸者和黑人、原住民或有色人種 (Black, Indigenous or People of Color, BIPOC) 大眾運輸乘客。

## 解決方案

- Muni Lifeline計劃：
  - 將資格門檻變更為地區收入中位數的80%，以符合[住房與城市發展部 \(Department of Housing and Urban Development, HUD\)](#) 的三藩市低收入限制。
  - 減少註冊該計劃的障礙，並將目標提高為有85%的合格乘客參與該計劃（目前為40%）。自動透過CalFresh等其他低收入計劃註冊符合資格的人員。
  - 允許Lifeline折扣適用於週票和個人出行（而不是僅適用於目前的月票）。
  - 在技術可行的情況下，盡快在售票機和其他地點提供購票服務。
  - 在技術可行的情況下，盡快與Clipper START計劃合併，簡化乘客的使用過程。



- Clipper START：
  - 採用Clipper START作為永久計劃。
  - 將資格門檻變更為灣區家庭收入中位數的80%，以符合[HUD](#)的低收入定義。
  - 自動透過CalFresh等其他低收入計劃註冊符合資格的人員。
- 票價執法
  - 提高票價執法的透明度，包括哪些路線的巡邏次數最多以及為何是這些路線。
  - 票價執法人員應對所有初次逃票者發出警告，而不是處以罰款，並在乘客難以承擔費用的情況下，主動讓其參加Muni Lifeline或Clipper START等低收入計劃。
- 全民免費的大眾運輸服務
  - 從長遠來看，三藩市大眾運輸機構應為所有乘客提供免費交通服務。即使有經過經濟狀況調查的折扣計劃，車費也依然是一種累退稅，為了盡可能讓更多的人搭乘大眾運輸工具，我們應該消除按次付費的障礙，轉向更革新的交通資助模式。
  - 從短期來看，大眾運輸機構應提供免費試驗點，為更長期、更廣泛的計劃提供支援。
- 向所有平價住宅的新居民發放免費的交通通行證，特別是那些靠近大眾運輸或沒有停車場的居民。

## 安全性

### TJC原則

在考慮安全性時，我們應該考慮所有形式的安全和所有人的安全。讓所有人（包括駕駛員和乘客）在使用大眾運輸工具時都感到身心安全是至關重要的。我們致力於打造一個所有人都能安全搭乘大眾運輸工具的未來。

### 願景

交通安全架構應該從監管青少年、BIPOC人員和無家可歸者轉變為創造一個讓每個人都感到身心安全的交通系統。安全的定義需要包括騷擾、機動車輛駕駛員對行人和自行車騎士造成的風險以及大眾運輸員工的安全。

### 有待改善的方面

- 當夜間光線不足時，站點可能會讓人感到不安全，尤其是周圍人不多的時候。
- 有時會有乘客在等車或搭乘時受到騷擾。駕駛員在工作時面臨騷擾和攻擊。
- 有些乘客在搭乘大眾運輸工具時不戴口罩會感到不安全。
- 機動車輛駕駛員將在停靠站和前往停靠站的大眾運輸乘客置於危險之中。
- 乘客在車上可能會感到不安全，因為沒有簡單的方法來獲得幫助。
- 在站點或車上用藥可能會讓人感到不安全或是讓其他乘客感到不舒服。



**「我想要安全地走過Fulton Street。  
由於交通號誌的時間較短，我幾乎沒有辦法過馬路。」——SDA利  
益相關者會議**

**解決方案**

- 改善巴士站的照明和維護。
- 為維持夜間乘客的安全，Owl服務可應乘客要求在適當地點讓乘客下車，而不是只能在指定的巴士站下車。
- 增加班次頻率並提高可靠性。這些改變使得安全性提升，因為它們減少了人們在車站的等待時間，進而使得乘客量增加，因此會有更多的人在巴士站等車。
- 定期清潔巴士候車亭和電梯。
- 升級或安裝新電梯時，選擇有透明窗戶的電梯，增加每個電梯廂的能見度。
- 正如AC Transit持續在東灣所進行的工作一樣，在大眾運輸車輛上為乘客提供一次性口罩和洗手液。
- 繼續透過公共公告和車廂廣告鼓勵佩戴口罩（尤其是在生病時），特別關注免疫功能低下者的心聲和需求。
- 支持安全公平倡議 (Safety Equity Initiative) 等計畫，從性別和種族角度優先考慮安全，並與受影響的社區合作尋找解決方案。
- 為乘客提供更好的資訊，告知乘客在發生安全問題時應該採取的措施，包括如何向機構工作人員告知疑慮。
- 將票價執法人員轉變為經過培訓的社區安全大使，為乘客提供協助並解決乘客和駕駛員的安全問題。他們的職責應包括為患有精神疾病和物質濫用問題的人們提供資源、緩解衝突以及為乘客提供援助。此要求將需要額外的訓練與責任，因此資格要求與薪酬需要隨之修訂。
- 投資有效的基礎設施，減緩汽車速度，提升乘客步行和騎車前往大眾運輸站點的安全性。
- 公佈資料並向一般大眾提供資訊，明確釐清安全大眾運輸的本質（尤其是與駕駛車輛相比）並使用區分安全和不舒的語言。

# 使用與無障礙設施

## TJC原則

透過支援實體和規劃措施(例如無障礙巴士設計、無障礙輔助交通和通用設計標準),確保系統具備完全無障礙功能。確保足夠的覆蓋範圍,讓每個人都能獲得快速、可靠的交通運輸服務。

## 願景

任何能力水平的人、對交通運輸熟悉程度不同的人以及講各種語言的人都可以使用交通運輸服務、停靠站和站台。

## 有待改善的方面

- 需要提供更多語言服務,包括例如Muni Lifeline以及Clipper START等折扣計劃。新移民在找路時面臨挑戰。
- 市政系統以及交通運輸服務之間換乘點的導引標誌要麼令人感到困惑,要麼根本沒有。有些巴士站標示不清。
- 沒有足夠的標誌說明如何找到電梯以及了解哪些電梯目前停止服務。電梯經常停止服務或是髒亂不堪。
- 巴士站經常缺乏候車亭和座位。[長者與殘障人士行動組織 \(Senior and Disability Action\)](#) 曾經針對長者與殘障人士進行調查,發現有42%的人表示有必要裝設候車亭,還有40%的人則表示這取決於他們的健康和天氣狀況。長者行動不便會造成孤立,並且限制他們獲得服務的機會。
- 沒有足夠的無障礙斜坡和路緣坡道。
- 依賴輔助交通服務已經受到污名化。
- 使用輔助交通服務可能非常困難,特別是對於暫時行動不便的人而言。
- 停在巴士站的汽車會導致搭乘巴士變得困難。某些巴士站之間的距離太遠,特別是無障礙巴士站或在陡峭的山路上。
- 巴士站的碎玻璃阻礙人們進入候車亭以及使用長椅。有時候車亭中的乘客資訊顯示幕要麼已壞掉,要麼根本沒有。
- 有時駕駛員看見在巴士站等候的輪椅使用者會到站不停。車內擁擠會妨礙殘障人士和長者座位的空間。乘客不一定會為長者和殘障人士讓位。
- 攜帶輪椅、嬰兒車和購物車上下輕軌車輛並不方便。搭乘Muni輕軌車時不允許攜帶自行車。
- 取消網路公眾評論選項使得殘障人士或可能面臨COVID-19風險的人士更難參加會議。



## **解決方案**

### **引路**

- 在區域範圍內展開工作，改善多語言和標準化地圖繪製與導引，特別是在區域交通運輸接駁點，並且協助人們找到電梯的位置。
- 在車站內鋪設指引方向的導盲磚，為視障乘客引路。
- 確保市內每個巴士站都有清晰可見並且格式一致的標誌。在實施計劃的服務變更之前迅速更新標誌。
- 在站點為視障人士提供更多聽覺資訊。
- 在更多站點增設乘客資訊顯示幕。當巴士客滿時，持續在這些顯示幕上即時顯示。增加巴士上輪椅和自行車空間可用狀況的即時指示。
- 透過為新搭乘者提供多語言社群禮賓服務或大使計劃，建立並宣傳有關如何使用該系統的培訓。

### **無障礙設施**

- 投資於優化無障礙功能的資本專案。
- 在巴士站設置更多照明裝置。
- 確保充分維護與清潔巴士站。如果是由第三方負責維護和清潔，則制定明確的標準並進行定期稽查，確保對方履行職責。
- 在可行的情況下增設巴士站候車亭。
- 在所有巴士站增設座椅。
- 確保候車亭的面積足以擋雨。
- 透過增加人行道和車站突起邊界以提高行人安全。
- 為殘障人士、推嬰兒車的家庭和攜帶推車的人士設置斜坡和路緣坡道。
- 將所有Muni Metro車站升級為可通行輪椅。
- 在需要的地點拓寬人行道。
- 將標準橫向行人穿越道升級為條紋行人穿越道，特別是在交通繁忙的十字路口。
- 確保交通號誌為所有年齡層以及能力水平的行人分配足夠的時間。
- 增加更多受保護的自行車道和機動車道，進而形成完整的城市網絡。
- 讓人們更容易臨時使用輔助交通系統，例如透過醫療保健提供者為暫時行動不便的人士提供臨時通行方式。
- 在大眾運輸機構理事會會議中開放公眾來電/網路評論。



# 第2部分：我們如何實現目標

## 規劃與決策

### TJC原則

在決策過程中以有色人種、低收入者、年長者、殘障人士和依賴大眾運輸的乘客為中心，並賦予他們的權力。資助社區主導的多語言外展活動、歡迎共同設計，並在專案開發中優先考慮依賴大眾運輸的人群的需求。

### 願景

大眾運輸機構的宗旨是服務社區。大眾運輸乘客依賴機構，機構也依賴大眾運輸乘客的回饋和政治支持。這種關係應該是一種持續建立信任和分享權力以共同管理決策的關係。

### 有待改善的方面

- 缺乏信任，人們感覺大眾運輸機構並不關心民眾。
- SFMTA理事會會議中有限的虛擬公眾評論限制了無法親自出席會議的人士的參與。
- 雖然希望向公眾提供大量資訊，但規劃文件和公開簡報中引用的過多技術術語可能會使一些社區成員難以理解。
- 殘障人士、有色人種、工人階級和低收入社區是最晚獲得資源、最先失去資源、也是最後知情的群體。他們常被當作試點群體。外展活動的缺乏讓人們感覺機構是在代替這些社區做規劃，而不是與他們一起做規劃。
- 如果沒有細致的規劃，大眾運輸投資可能會無意中造成中產階級化或流離失所。
- 規劃決策是孤立的 — 大眾運輸規劃與住房負擔能力規劃分開進行，而住房負擔能力規劃與有關勞動力的溝通分開進行。

**「我們不應該只能透過鬥爭來奪回我們的巴士。」——  
Tenderloin Neighborhood Development Corporation (TNDC) 利  
益相關者會議**

### 解決方案

#### 理事會問責制

- 透過到社區舉行理事會會議來就地了解社區。理事會成員還應參加其他社區會議以分享計劃並獲得回饋。
- 考慮改變理事會成員的任命方式，以確保成員對其所服務民眾負責。
- 在SFMTA理事會會議上重新開放無限制的虛擬公眾評論。

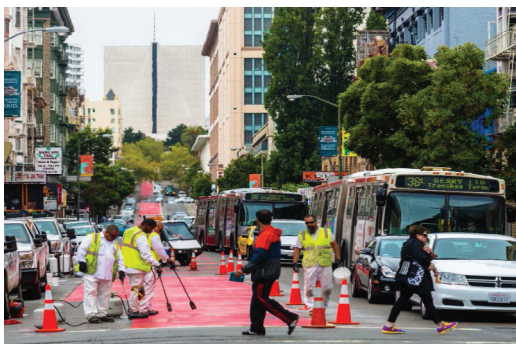
#### 規劃流程

- 大眾運輸規劃應考慮社區影響，包括住房、中產階級化和流離失所，以及勞動力需求。
- 與其他當地機構合作，確保大眾運輸和可負擔住房的規劃、資金和實施更加相互關聯。



- 將住房設計與大眾運輸相關聯。
- 優先考慮繁忙大眾運輸服務周邊的可負擔住房和住房穩定性。
- 在大眾運輸站點周圍以及靠近基本服務設施的大眾運輸樞紐周圍創建多功能、適合步行的開發專案。
- 在制定全市規劃時，考慮特定社區和鄰裡的需求和當地背景情況，並確保鄰裡規劃與全市目標保持一致。
- 進行全方位的多模式規劃，而不是專注於單一模式規劃。
- 改善SFMTA向有色人種、年長者和殘障人士社區開展外展活動的方式，以確保專案滿足他們的需求。
- 向公民諮詢委員會 (Citizens' Advisory Council, CAC) 提供更多報酬和人力資源，以收集公眾的回饋。
- 親自前往社區會面。
- 將勞工、當地工人、當地企業和社區組織 (Community-Based Organization, CBO) 納入定期專案外展活動。
- 在規劃過程中留出足夠的時間讓社區參與。
- 在做出決定之前優先考慮讓公眾參與。
- 為社區成員提供專業知識和參與規劃過程提供報酬。
- 社區和SFMTA之間應建立一個回饋循環，以便讓民眾知道他們的回饋起到了哪些作用。
  - 鄰里和社區團體之間應設有一個聯絡員，以便建立關係並提出問題。
- SFMTA領導層和規劃人員應反映社區的多元化。
  - 授權機構內與社區有關係的工作人員，以及讓擁有決策權的高層人員直接參與社區會議。
- SFMTA應改善其在決策過程中收集和使用定性資料的方式。
  - 有關人們無法出行、安全性、負擔能力和無障礙性的資訊只能來自與人們的交談，而不是自動化的資料來源。除了進行更多的乘客調查之外，還可以使用焦點小組、訪談或其他定性資料收集技術來收集有關對特定群體的影響程度的資料。進行社區主導的調查和定性資料收集。
- 確保每當做出任何改變時，提前向社區和受影響的工人提供清晰詳細的資訊。
- 與社區組織合作創建地圖並簡化公共資訊文字。

## 勞動力和機構能力



### TJC原則

我們支持工人和工會，並在集體談判中與大眾運輸駕駛員和工人站在同一條戰線上。大眾運輸工人應該有一個安全健康的工作場所。我們支持大眾運輸機構員工在工作場所得到的公平和尊重的對待，並支持所有受我們聯盟支持的政策所影響的大眾運輸工人能有一個合理公平的過渡期。

## **願景**

我們設想大眾運輸機構人員配備齊全、資金充足，能夠可靠、安全地提供所有交通服務，並提高機構規劃和建立資本專案的能力。機構應該是健康的工作場所，能夠吸引、僱用和留住為乘客提供世界一流交通服務所需的人才。

## **有待改善的方面**

- 員工短缺導致服務不可靠，並拖延了所需的資本和運營改進。填補空缺的招募過程進展緩慢，通常需要幾個月的時間。苛刻的要求阻礙了合格的候選人就職。
- 由於機構人手不足，員工超時工作並過度勞累。士氣低落，員工覺得不受重視。對第一線員工的紀律是懲罰性的，導致士氣減少，並造成駕駛員和主管之間的衝突。主管通常優先考慮執行規則，而不是支援第一線員工。
- 需要解決第一線員工的安全問題。乘客和駕駛員之間的衝突會給駕駛員帶來安全風險和壓力。
- 設備和設施的問題使工作變得更加困難。許多駕駛員住在三藩市以外，必須開車上班，但停車位短缺。
- 對SFMTA的一些不信任來自街道部門，而不僅僅是市政府部門。社區需要看到專案的盡快實施，特別是安全專案。MTA各部門需要更好地合作並與公眾進行緊密溝通。

## **解決方案**

- 為駕駛員的成功做好準備。培訓主管為第一線員工提供支持並緩和衝突，而不是對員工頤指氣使。賦予管理者解決問題的權力。不因輕微違規而暫停駕駛員的資格，而應從口頭或書面警告開始。
- 提高對駕駛員帶來的價值和經驗的認可，並建立一個內部機制，將駕駛員的意見納入機構決策中。與社區成員一樣，員工希望被傾聽，而不僅僅是會面。
- 優先考慮駕駛員的安全。僱用額外的非駕駛員職位，例如社區大使和危機應對專家，以便駕駛員可以專注於駕駛。
- 解決無法搭乘大眾運輸工具上班的第一線員工的停車需求。努力與其他大眾運輸機構達成互惠協議，讓MTA員工享有免費交通服務。
- 僱用更多工人。改革三藩市的公務員制度，以加快招募速度並降低入職門檻。更好地在BIPOC社區中宣傳空缺職位，並與社區合作開展勞動力發展計劃。
- 資助社區組織以協助社區活動，讓大眾運輸更加安全，以及表彰駕駛員為社區所提供的服務並招募新員工。
- 管理組織文化變革以提高士氣並使內部協調更順暢、更有效率。
- 與勞工合作為資本改進專案制定專案勞工協議。
- 考慮外包對安全要求高的專案，以便快速實施。

# 資助

## TJC原則

高效的大眾運輸系統取決於運營和資本改進投資。所需的大眾運輸資金必須由有財力的人負責，並不應給工薪家庭、低收入居民或小型企業帶來過多負擔。真正累進式的收入來源應是，低收入家庭比高收入居民支付的年收入比例更低。

## 願景

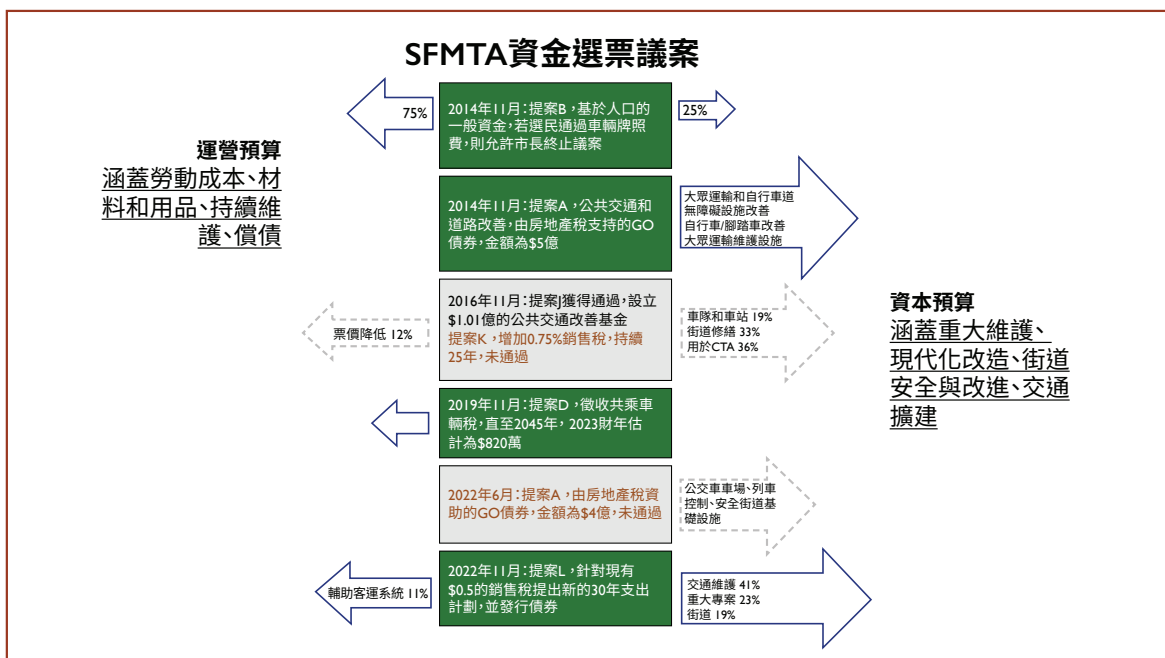
我們設想三藩市未來將擁有可靠的累進式資金來源，專為大眾運輸提供資金。應該有足夠的資金來運營我們在本報告中設想的大眾運輸以及進行資本維護、現代化和擴張。

## 背景情況

SFMTA有兩項預算。運營預算涵蓋日常運營成本——服務、人員配備、燃料、材料、定期維護和償債。資本預算涵蓋建設新基礎設施和現代化改造或對現有基礎設施進行重大維修的費用。SFMTA的資金來源有些專門用於運營，有些專門用於資本，還有一些來源兩者皆可用。

大眾運輸資金來自聯邦、加州、地區和地方來源。除少數例外情況外，大多數聯邦大眾運輸資助僅限於資本用途。從歷史上看，SFMTA的大部分運營資金都來自當地來源：市/國家稅收和開發費、停車稅、收入和罰款以及票價。關於地方資金的決定可由監事會和市長（例如，一般基金撥款）、SFMTA理事會（票價和停車費）以及選民（稅收或債券議案的提案）做出。

過去十年來，獲得批准的選票議案主要為資本預算提供資金。





### **有待改善的方面**

甚至在疫情爆發之前，SFMTA的運營預算就已經出現赤字。此外，票價和停車收入尚未從疫情中完全恢復。由於疫情對本市稅基的影響，三藩市的一般基金也在減少。2024年1月，SFMTA預計2025-2026財政年度運營預算缺口為\$1270萬，從2026-2027年開始每年缺口將超過\$2.4億。

提供相同水準服務的成本隨著通貨膨脹而上升。此外，為了實現本報告中的目標，SFMTA的預算需要增加，以提供更多服務、提供更具競爭力的薪資、增加員工以提升機構能力以及其他改善工作條件的改變。

在資本方面，需要投資來更新、更換和擴大基礎設施，改善安全性和可及性，以及加速大眾運輸服務並進行現代化改造。SFMTA為2023至2027這5個財年制定了\$26.1417億的資本改進計劃。在其30年計劃（公共交通2050）中，SFMTA確定了\$1084億的需求，並確定了資金與總需求之間的缺口為\$443億。通貨膨脹也增加了大眾運輸資本專案的成本，因此這些數字將隨著時間的推移而增加。

### **解決方案**

大眾運輸需要各種來源的額外資金來彌補這些缺口。我們支持聯邦、州和地區的運營資金 — 來自這些來源的資金對於最大限度地減少地方稅務負擔至關重要；然而，本報告的重點是三藩市人民和民選官員可控的資金來源。額外的地方資金可以來自SFMTA控制的來源（主要是停車費和票價）、市政府控制的來源（主要是增加SFMTA對一般基金的撥款）以及選民投票通過的來源。

我們採用五個標準來評估當地的資金來源：創造的年收入、資金的可靠性、公平性、模式轉變和政治可行性。我們對收入來源的公平考量是基於此來源對低收入者的影響。



## **SFMTA來源**

### **(i) 票價**

我們不支持SFMTA提高票價。票價上漲，尤其是在我們試圖重建乘客量的時候，會進一步將負擔轉移給低收入乘客，並阻礙模式轉變。

### **(ii) 停車**

SFMTA在設計停車政策和收費時需要在公平、模式轉換和創收目標之間找到平衡。停車政策是模式轉變的重要驅動力，並有可能籌集可靠的資金。為了實現公平目標，增加停車成本應該與針對依賴私家車的低收入人群的折扣計劃相結合。

SFMTA應創造性地設計居住許可計劃，為交通籌集資金、鼓勵模式轉變並改善停車可及性。居住許可證應用於城市的所有社區，並且針對特定社區以考慮不同的需求。例如，Tenderloin的許可計劃應包括居民和工人。

### **(iii) 市政府控制的來源**

雖然我們支持使用一般基金提供額外的大眾運輸資金，但我們知道這不是可靠的資金來源，而是以犧牲市預算中的其他重要需求為代價的。一般基金中的更多資金應用於填補預算中的臨時漏洞，以防止服務削減，但這並不是SFMTA和乘客可以長期依賴的可持續專用來源。

### **(iv) 選票議案**

我們知道2026年計劃有一項區域性交通資金議案。然而，我們不知道SFMTA會分配到多少資金，也不知道它的通過可能性有多大。我們認為三藩市選民需要批准一項選票議案，以提供可持續的當地運營資金。我們使用我們的融資標準評估了幾種可能的收入來源。

根據我們的評估標準，我們支持多種可能的收入來源，並對符合標準的新來源持開放態度。我們支持將暫停加價作為選票議案的一部分。



## 納入考量的資金來源表

	年收入預估	公平性	可靠性	促成模式轉變
提高從價房地產稅	取決於費率，潛力很大。	根據房地產的價值。		
提高跨國公司 (Transnational Corporation, TNC) 稅率	取決於利率上漲； 可能為\$1000萬至 \$3000萬	高收入者的使用 率較高		
提高車輛登記費	從0.65%增加至2% ，預計約\$7500萬	根據車輛的價值。	轉到一般基金。如果 通過，市長可以終止 2014年提案B中保 證的一般基金轉移 上調。	
將剩餘20%的停車 稅收入專門用於 SFMTA	約\$1300萬			不會增加停車成 本，因此不太可能 導致模式轉變
提高商業停車稅	根據增幅，從25%提 高到30%，可能會 產生約\$1040萬			

可以放在選票上的潛在本地收入來源矩阵，以幫助資助SFMTA。

顏色說明	達到標準的最佳選擇。
	對達到標準有中等或不確定影響。
	達到標準的不太可行的選擇。

# 結論

三藩市需要更加可持續的資金來源來進行大眾運輸運營和資本改進，以提供社區所需的服務。出於公平、經濟和環境的原因，我們不能讓大眾運輸服務繼續惡化。我們必須修正以往的不公平決定。這份報告闡述了我們對大眾運輸的願景。我們確定了需要改變的服務、安全性和可負擔性、可及性、規劃和管理、勞動力和機構能力等方面。我們提供短期政策提議，以實現願景並重建社區對大眾運輸機構的信任。

乘客既可以支持大眾運輸機構，也可以追究其責任。本報告概述了我們對大眾運輸機構的支持，以及我們需要他們採取的措施，以贏得社區支持以獲取額外資金。

為了縮小SFMTA運營和資本預算的差距，並為本報告提出的願景提供資金，公共交通機構將需要來自聯邦、州、地區和地方的額外資金。同時，我們也不能指望其他層級的政府官員對我們施以援手。我們必須通過一項公平的選票議案，以可靠地提供我們所需的資金，並將加強市政機構的力量，為模式轉變做出貢獻。



# 資料來源和特別致謝

本報告由三藩市Transit Riders (San Francisco Transit Riders, SFTR) 顧問Laurel Paget-Seekins撰寫，並由SFTR社區和政策經理Dylan Fabris修訂。感謝眾多三藩市社區成員、大眾運輸乘客和組織透過訪談和研討會為本報告做出的貢獻。沒有各位的付出就沒有本報告。特別感謝以下組織貢獻時間、成員、員工、見解和專業知識：

350 San Francisco	Mercy Housing California
And Architecture and Community Planning	Mission Economic Development Agency (MEDA)
All Things Bayview	One Treasure Island
Bayview Hunters Point Community Advocates	People Organized to Demand Environmental and Economic Rights (PODER)
Bayview Senior Services	Progress Foundation
Bernal Heights Neighborhood Center (BHNC)	San Francisco Bike Coalition
Bill Sorro Housing Program (BiSHoP)	San Francisco Community Land Trust (SFCLT)
Chinatown Community Development Center (CCDC)	San Francisco Housing Development Corporation (SFHDC)
Community Design Center	Self-Help for the Elderly
Conard House	Senior and Disability Action (SDA)
Council of Community Housing Organizations (CCHO)	SFTR's Transit Planning Working Group
Democratic Socialists of America, San Francisco Chapter	South of Market Community Action Network (SOMCAN)
Economic Development on Third	Swords to Plowshares
Episcopal Community Services	Tenderloin Community Benefit District
Family Connections Centers	Tenderloin Neighborhood Development Corporation (TNDC)
GreenAction	Transport Workers Union Local 250A
Homeownership SF	Urban Habitat
Homerise	Walk San Francisco
International Union of Operating Engineers Local 3	Young Community Developers
Jobs with Justice San Francisco	
Livable City	

報告貢獻者：執行總監Vinita Goyal；理事會成員Jaime Vilorio和Peter Straus；社區組織者Nick Levi；以及三藩市Transit Riders成員Cyrus Hall。

由三藩市Transit Riders的通訊經理Reanne Lacosta製圖和設計。

2024年3月發布。