

**Paggawa ng patas at  
accountable na sistema  
ng transportasyon  
para sa lahat ng  
San Franciscan**

**Transit Justice Coalition**  
**Marso 2024**

# Mga Nilalaman

Introduksyon	3
Ang Transit Justice Coalition	3
Pahayag ng Layunin at Hangarin	3
Ano ang ulat na ito?	4
Para saan ang ulat na ito?	4
Pagiging Patas ng Transportasyon	5
Bahagi 1: Ang Kailangan Natin	6
Serbisyo	6
Pagiging Abot-kaya	8
Kaligtasan	9
Access at Accessibility	11
Bahagi 2: Paano Natin Iyon Mararating	12
Pagpapalano at Pagpapasya	12
Kapisasad ng Lakas Paggawa at Ahensya	14
Pagpopondo	16
Konklusyon	20
Mga Source at Espesyal na Pasasalamat	21

# Introduksyon

## Ang Transit Justice Coalition

Ang Transit Justice Coalition (TJC) ay binubuo ng mga organisasyon mula sa buong San Francisco, na nakakaunawang mahalaga ang mahusay na sistema ng pampublikong transportasyon sa pagkakapantay-pantay sa ating lungsod at para makagawa ng mahusay na sistema ng pampublikong transportasyon, kailangan itong gawin nang pagkakapantay-pantay ang pangunahing isinasaalang-alang. Ang koalisyon, na tinipon ng San Francisco Transit Riders (SFTR), ay nagpupulong na mula pa noong Setyembre 2022 para pag-usapan ang isang hangarin para sa pampublikong transportasyon ng San Francisco na nagsasaprioridad sa mga pangangailangan ng mga rider ng pampublikong transportasyon na dati nang hindi naisama sa mga pagpapasya kaugnay ng transportasyon at urban planning. Ang aming koalisyon ay binubuo ng (pero hindi limitado sa) mga rider ng pampublikong transportasyon, tagapagsulong ng mga may kapansanan, tagapagsulong ng klima, miyembro ng mga unyon sa paggawa, grupo sa komunidad, at provider ng abot-kayang pabahay.

## Pahayag ng Layunin at Hangarin

Sa Transit Justice Coalition, pinagsasama-sama ang mga rider ng pampublikong transportasyon, organisasyon sa komunidad, tagapagsulong, at paggawa para hubugin, isulong, at pondohan ang isang patas at lumalaking sistema ng pampublikong transportasyon sa San Francisco.

Hangad namin ang isang sistema ng pampublikong transportasyon kung saan may access ang lahat – anuman ang kanilang lahi, status sa lipunan, kasarian, sekswal na oryentasyon, edad, at kakayahan – sa mga accessible na opsyon sa pampublikong transportasyon na maaasahan, abot-kaya, at madaling makakapaghatid sa atin sa ating destinasyon sa San Francisco, at magkokonekta sa atin sa mga trabaho, paaralan, at libangan sa buong rehiyon.

Gusto ng mga San Franciscan at nararapat lang na magkaroon sila ng accountable na sistema ng transportasyon na nagseserbisyo sa lahat ng residente at bisita ng lungsod, habang isinasaprioridad ang mga rider na pinakadumede depende sa pampublikong transportasyon at ang mga marginalized na komunidad. Sa pag-invest sa ganitong system, magiging mas malaya tayong kumilos, magkakaroon ng mga green union job na may magandang sahod, at matutulungan ang ating lungsod na labanan ang pagbabago ng klima sa pamamagitan ng pagsusulong na bawasan ang paggamit ng mga pribadong sasakyan, na kalahati ng kabuuang emisyon ng greenhouse gas sa San Francisco sa kasalukuyan.

Kinikilala naming magiging epektibo lang ang pampublikong transportasyon kapag ligtas, kumportable, at madali ang paglalakad-lakad, cycling, at rolling, at kapag ligtas at accessible ang mga kalye, bangketa, at transit stop at istasyon.

Para matugunan ang mga layunin sa itaas, dapat ay sapat, maaasahan, at patas ang pagpopondo sa pampublikong transportasyon, nang sa gayon ay ito ang piliing mode ng transportasyon ng lahat ng biyahero kahit saan, kahit kailan, nang hindi nagiging pinansyal na pasanin sa mga San Franciscan na may mababang kita.

## Ano ang ulat na ito?

Bilang ang nagtipon sa TJC, ginawa ng SFTR ang ulat na ito para ipakita ang puwedeng mangyari sa isang mahusay at patas na sistema ng pampublikong transportasyon sa San Francisco, at bigyang-diin ang mga pagbabagong kinakailangan para makagawa ng ganitong sistema. Sa paggawa sa ulat na ito, ilang beses kaming nakipag-ugnayan sa mga miyembro ng TJC at sa iba pang stakeholder para maunawaan ang kanilang mga pangangailangan at alalahaning nauugnay sa pampublikong transportasyon. Ang ulat na ito ay resulta ng pakikipag-ugnayang iyon – isa itong dokumento na nagsasaad sa pinakamabibigat na problemang tinukoy ng aming mga partner, at sa pinakamahuhusay na solusyon sa mga problemang iyon.



## Para saan ang ulat na ito?

Para makamit ang hangaring magkaroon ng patas at lumalaking sistema ng transportasyon, kailangan ng pampublikong transportasyon ng Bay Area ng mga stable at sustainable na source ng pondo para sa mga operasyon sa transportasyon at strategic na capital investment. Bagama't puwedeng magmula ang ilan sa pondong ito sa mga source ng rehiyon, estado at pederal, hindi tayo puwedeng basta na lang umasa na sapat na mapopondohan ng mga mas mataas na dibisyong ito ng pamahalaan ang sistema ng pampublikong transportasyon ng San Francisco.

Kailangan ng mga residente at komunidad sa San Francisco na pagpasyahan ang pinakamahuhusay na paraan para mapondohan ang pampublikong transportasyon mula sa mga lokal na source, at tukuyin kung ano ang mayroon sa isang accountable na sistema ng pampublikong transportasyon. Madalas mabanggit ng mga lider ng estado at lokal ang pangangailangan ng mas malaking accountability mula sa mga ahensya ng pampublikong transportasyon bago maging kumportable na maglaan sa mga ito ng karagdagang pondo.

Layunin ng ulat na ito na gumawa ng malinaw na framework sa ibig sabihin ng “accountability” sa mga rider at komunidad na dumedepende sa pampublikong transportasyon araw-araw. Sa pagsasagawa nito, umaasa kami na mabubuo ang groundwork para sa mga bago, sustainable, at patas na source ng pondo na kakailanganin para matiyak na papahusayin ng aming mga lokal na ahensya ng transportasyon ang kanilang ginagawa at mananatili silang accountable sa mga rider.

Noong 2023, ang San Francisco Municipal Transportation Agency (SFMTA) ay gumawa ng pagtataya sa lumalaking deficit ng pondo sa pagpapatakbo ng serbisyo sa transportasyon (ang badyet sa pagpapatakbo) na may hole na \$101 milyon simula sa taon ng kalendaryo 2024, at sa pangangailangang makakalap ng \$272 milyon bawat taon simula sa 2027-2028. Bagama't pansamantala nang napunan ang ilan sa deficit na iton sa pamamagitan ng pondo mula sa estado at rehiyon kasunod ng pagsasabatas sa [SB 125](#), nanganganib ang natsabing pondo sa pagpapalano ng Estado ng California na bawasan ang badyet para matugunan ang sarili nitong [record na deficit sa badyet](#).

Tinataya rin ng SFMTA na kailangan ng mahigit \$9 bilyong pondo para sa mga pagpapa-repair at pagpapahusay (ang badyet sa kapital) sa susunod na 10 taon.

Ang mga rider at tagasuporta ng pampublikong transportasyon ay ang mga natural na lider sa pagsasabatas ng bagong panukala sa pagpopondo ng transportasyon. Dapat ding pangunahan ng ating mga boses ang talakayan tungkol sa serbisyo sa transportasyon at sa mga patakarang humuhubog nito. Alam naming kailangan ng panahon para magawa ang sistema ng pampublikong transportasyon na kinakailangan ng San Francisco, kaya inayos ang dokumentong ito para ibigay ang aming hangarin, ang mga partikular na aspeto ng transportasyon na hindi epektibo sa ngayon, at ang incremental na solusyon para makamit ang hangarin.

May dalawang bahagi ang dokumento. Ang bahagi 1 ay tungkol sa kung anong serbisyo sa transportasyon ang kinakailangan, kung paano ina-access ng mga tao ang pampublikong transportasyon, at pagtiyak na ligtas at abot-kaya ang pampublikong transportasyon. Nakatuon ang bahagi 2 sa mga pagpapasya sa pampublikong transportasyon, kung paano namin sinusupportahan ang lakas paggawa sa pampublikong transportasyon, at sa aming mga rekomendasyon para sa lokal na pagpopondo ng pampublikong transportasyon.

## Pagiging Patas ng Transportasyon

Naniniwala ang Transit Justice Coalition na kailangan maging patas sa parehong proseso at kahihinatnan, kaya isinasaalang-alang namin ang pagiging patas sa bawat seksyon ng dokumentong ito. Ang San Francisco ay dati nang gumawa ng mga pasya sa transportasyon na hindi nakabuti sa mga komunidad na may mababang kita, Black, at brown, at hindi nagbigay sa kanila ng access sa mataas na kalidad na serbisyo sa transportasyon. Wala ding naging pagsasapriyidad sa mga pagbabagong kinakailangan para matiyak na ganap na accessible ang serbisyo sa transportasyon para sa mga taong may mga kapansanan.

Kailangan isaayos ang mga pagkakamaling ito at isapriyidad ang mga pangangailangan sa transportasyon ng mga nasabing komunidad habang pinapadali ang pag-access ng pampublikong transportasyon sa buong lungsod. Hindi dapat mag-agawan ang mga komunidad sa serbisyo sa pampublikong transportasyon na kailangan nila.

# Bahagi I: Ang Kailangan Natin

## Serbisyo

### **Prinsipyo ng TJC**

**Ipanumbalik, I-stabilize, at Palawakin ang Serbisyo:** Sinusuportahan ng koalisyon ang pagpapanumbalik sa mga antas ng serbisyo bago ang pandemya, at ang tuluy-tuloy na investment para mapalawak ang serbisyo, maging mas maaasahan, at tumaas ang bilang ng mga rider. Kinikilala naming hindi sapat ang sistema bago ang pandemya at hindi gagawa ang pagpapanumbalik lang sa serbisyo bago ang pandemya ng mas patas na sistema ng pampublikong transportasyon para matugunan ang mga kasalukuyang pangangailangan sa pampublikong transportasyon ng mga rider. Dapat ipanumbalik ang serbisyo batay sa demand, nang nakatuon sa mga dati nang ruta kung saan maraming biyahero, at sa mga bagong ruta na bumubuo ng mga bagong koneksyon sa pagitan ng mga underserved na komunidad.

### **Ang Hangarin**

Hangad namin ang isang sistema ng pampublikong transportasyon kung saan may access ang lahat – anuman ang kanilang lahi, status sa lipunan, kasarian, sekswal na oryentasyon, edad, at kakayahan – sa mga accessible na opsyon sa pampublikong transportasyon na ligtas, maaasahan, abot-kaya, at madaling makakapaghatid sa atin sa ating destinasyon sa San Francisco. Dapat i-integrate ang sistema sa iba pang imprastruktura ng pampublikong transportasyon at aktibong transportasyon para maikonekta tayo sa mga trabaho, paaralan, at libangan sa buong rehiyon.

### **Ang serbisyo sa pampublikong transportasyon sa San Francisco ay dapat:**

*Kumpleto:* Magkonekta ng bawat komunidad sa lungsod sa pamamagitan ng regular na mabilis na serbisyo na tumatakbo nang dulo sa dulo sa loob ng hindi hihigit sa 30 minuto sa pamamagitan ng mga madaling transfer, at may direktang access sa mga panrehiyong serbisyo sa pampublikong transportasyon.

*Madalas:* Sa minimum, kada 15 minuto dapat ang serbisyo, na hindi hihigit sa 5 minuto sa mga pangunahing linya sa mga peak na oras.

*Mabilis:* Hindi dapat maipit sa trapiko ang serbisyo sa kalye at mas isapriyoridad dapat ito kaysa sa mga sasakyan sa mga signal at stop, at hindi dapat mapabagal ng mga problema sa imprastruktura ang nasabing serbisyo.

*24 na Oras:* Available dapat ang serbisyo sa buong lungsod sa lahat ng oras.

*Maaasahan:* Dapat ay makakaasa ang mga rider na darating ang serbisyo sa loob ng 3 minuto ng iskedyul nito. Dapat ay nasa oras, tumpak, at accessible ang real-time na impormasyon at impormasyon sa pagkaantala.

*Kumportable:* Hindi dapat siksikan sa serbisyo. Dapat magdagdag ng higit pang serbisyo sa susunod na pag-iiskedyul ng serbisyo kung palaging maraming sumasaky sa isang ruta.

*Multimodal:* Dapat ay madali lang gumamit ng mahigit sa isang mode sa bawat biyahe. Kasama rito ang iba pang paraan ng pampublikong transportasyon, paglalakad-lakad, pagbibisikleta, skateboarding, paggamit ng scooter, at iba pang mode ng aktibong transportasyon. Madali dapat para sa mga biyahero na lumipat sa ibang mode mula sa isang mode.



## **Ang hindi epektibo**

- Ang mga komunidad sa labas ng Downtown, lalo na sa Southeast, West Side, at Treasure Island, ay mahirap maabot sa pamamagitan ng pampublikong transportasyon o may limitadong opsyon sa pampublikong transportasyon. Mahirap makapunta sa mga panrehiyong serbisyo gaya ng Caltrain at Golden Gate Transit mula sa mga komunidad sa timog at kanluran.
- Hindi palaging maaasahan o madalas ang serbisyo.
- Paminsan-minsan lang o halos walang panggabi (10pm-hatinggabi) at panghatinggabing serbisyo. Hindi naa-access ang ilang lugar sa lungsod tuwing gabi. Kaya naman hindi ganoon karami ang napagseserbisyuhang uri ng mga biyahe ng pampublikong transportasyon, kasama ang late-night at early-morning na shift sa trabaho.
- Masyadong mabagal ang serbisyo. Gumagamit ng bus lane ang mga sasakyan at nakakahadlang ang mga ito sa access ng bus. Bumabagal ang serbisyo sa LRV at streetcar sa kalye dahil sa mga stop sign at signal ng trapiko.

## **Mga Solusyon**

Isaprioridad ang mga capital project kung saan magiging mas maaasahan, mabilis, ligtas, at accessible ang serbisyo sa transportasyon.

- Magpatupad ng higit pang transit lane at transit priority sa mga stop at signal para sa mga bus at light rail nang hindi nakokompromiso ang kaligtasan ng mga pedestrian sa mga intersection.
- Gawing mas maaasahan at available ang real-time na impormasyon at ang pagpapakita ng impormasyon.
- Magdagdag ng real-time na impormasyon ng pagdating sa mas maraming bus shelter.
- Palawakin ang serbisyo sa pampublikong transportasyon
  - Patuloy na ipanumbalik ang serbisyo alinsunod sa plano ng [Muni Service Network noong 2022](#), at patuloy pa itong palawakin nang higit sa mga antas ng serbisyo bago ang pandemya.
  - I-reallocate ang ilang peak na serbisyo sa downtown sa mga crosstown na ruta at hindi peak na oras kung saan dumarami pa lang ang rider o mababa ang frequency.
  - Palawigin ang serbisyo sa gabi, na kasalukuyang natatapos nang hatinggabi, sa hanggang 1 a.m. gaya noong bago ang pandemya.
  - Ibalik at palawigin ang serbisyo sa gabi at Owl service para bigyan ng access sa pampublikong transportasyon ang mga late-night worker, nang sa gayon ay hindi na nila kailanganing magmaneho.
- Padaliin ang mga transfer at multi-mobility
  - Pahasayin ang koordinasyon sa mga oras ng pagdating/pag-alis sa pagitan ng iba't ibang linya, kasama ang mga koneksyon sa pagitan ng iba't ibang paraan ng transportasyon. Mahalaga ito, sa partikular, para sa mga koneksyon sa pagitan ng mga hindi regular na linya, kung saan talagang matatagalan ang biyahe kapag hindi umabot sa isang koneksyon.
  - Palawikin ang bike-share at ang iba pang multimodal na imprastruktura.
  - Payagan ang mga bisikleta sa Muni Metro sa mga hindi peak na oras.
  - Palawakin ang availability ng mga bike locker sa buong lungsod; Gawing mas accessible ang mga ito sa pamamagitan ng pag-integrate sa Clipper.
  - Ilipat ang programang Bay Wheels bike share sa isang munisipal na modelo ng pagmamay-ari para mas magkaroon ng kontrol at maging mas accessible ito.
- Mag-invest sa pagtatayo ng mas abot-kayang pabahay na makakaasa sa mga investment na ito sa pampublikong transportasyon, habang umiiwas sa mga isyu gaya ng pagtaas ng gastusin sa bahay at gentrification.

# Pagiging Abot-kaya

## **Prinsipyo ng TJC**

Hindi kailanman dapat dumepende ang mobility sa kakayahan ng isang tao na magbayad ng pamasaha sa pampublikong transportasyon. Nauunawaan naming hindi garantiya sa kaligtasan ang pagpapatupad ng pamasaha, at dapat naming tiyakin na hindi mata-target nang hindi patas ang mga teenager, people of color, at marginalized na komunidad sa pagpapatupad ng pamasaha.

## **Ang Hangarin**

Ang framework ng pagpopondo ng transportasyon ay dapat maging pampublikong serbisyo na may value sa lipunan mula sa pagiging enterprise. Sa halip na ituring ang mga rider ng pampublikong transportasyon bilang mga customer at dumepende sa kanila sa pagpopondo sa transportasyon, dapat nating tingnan ang mga alternatibong source ng pondo at panatilihin nating libre o mura ang pampublikong transportasyon para sa lahat.

## **Ang hindi epektibo**

- Hindi abot-kaya ang pamasaha para sa mga rider na may mababang kita. Kung magkakaroon ng anumang pagtaas sa pamasaha ngayon, ang mabibigatan ay ang mga patuloy na gumagamit sa pampublikong transportasyon, na salungang sa layuning pataasin ang bilang ng mga rider.
- Mga programa ng diskwento
  - Puwedeng hindi maging madali ang matuto tungkol sa mga programa ng diskwento sa pamasaha at kung paano mag-apply.
  - Maraming rider ng pampublikong transportasyon ang hindi kwalipikado para sa may diskwentong pamasaha, na madalas ay limitado hanggang sa mga antas ng kahirapan ayon sa pederal.
  - Sa mga kwalipikado, madalas ay mababa ang buy-in – 45% lang ng mga kwalipikado para sa Muni Lifeline ang aktwal na gumagamit nito.
  - Hindi madaling gamitin ang diskwento sa Muni Lifeline – sa mga buwanang pass lang ito puwedeng gamitin, at mahirap atasan ang mga gumagamit na pumunta sa isang pisikal na lokasyon para i-renew ang Lifeline pass bawat buwan.
- Pagpapatupad ng pamasaha
  - Hindi patas ang kasalukuyang programa sa pagpapatupad ng pamasaha. Ang pagpapataw ng multa sa mga gumagamit ng pampublikong transportasyon na walang kakayahang magbayad ng pamasaha ay pagpapataw ng parusa sa kahirapan.
  - May kakulangan ng transparency sa kung paano nagpapasya ang mga ahensya kung saan gagawin ang pagpapatupad ng pamasaha at kung sino ang ita-target. May pagkabahalang sa mga kagawian ngayon, napagtutuunan ng pansin ang mga teenager, walang matirhan, at BIPOC na rider ng pampublikong transportasyon.

## **Mga Solusyon**

- Programang Muni Lifeline:
  - Baguhin ang threshold ng pagiging kwalipikado at gawin itong 80% ng median na kita sa lugar para tumugma sa [mga limitasyon ng HUD sa may mababang kita](#) para sa San Francisco.
  - Bawasan ang mga hadlang sa pag-sign up sa programa at itaas at gawing 85% ang target sa mga kwalipikadong rider na nakatala sa programa (mula sa kasalukuyang 40%). Awtomatikong itala ang mga taong kwalipikado sa pamamagitan ng iba pang programa sa may mababang kita gaya ng CalFresh.
  - Payagang mailapat ang diskwento ng Lifeline sa mga lingguhang pass at indibidwal na biyahe (sa halip na sa buwanang pass lang sa kasalukuyan).
  - Gawing available para sa pagbili sa mga fare machine at iba pang lokasyon sa lalong madaling panahon.
  - I-merge sa programang Clipper START kapag puwede na para mapadali ang access para sa mga rider.



- Clipper START:
  - Pagtibayin ang Clipper START bilang permanenteng programa.
  - Baguhin ang threshold ng pagiging kwalipikado at gawin itong 80% ng median na sambahayang kita ng Bay Area para tumugma sa pagpapakahulugan ng HUD sa mababang kita.
  - Awtomatikong itala ang mga taong kwalipikado sa pamamagitan ng iba pang programa sa may mababang kita gaya ng CalFresh.
- Pagpapatupad ng pamasaha
  - Gawing mas transparent ang pagpapatupad ng pamasaha, pati ang mga linyang pinakamadala i-patrol at kung paano tinutukoy ang mga linyang iyon bilang target.
  - Ang mga opisyal sa pagpapatupad ng pamasaha ay dapat magbigay ng babala sa halip na magpataw ng multa, at mag-alok na itala ang mga rider sa mga programa sa may mababang kita gaya ng Muni Lifeline o Clipper START kung nakakahadlang ang halaga sa pagbabayad.
- Libreng pampublikong transportasyon para sa lahat
  - Sa paglipas ng panahon, dapat magbigay ang mga ahensya ng pampublikong transportasyon ng San Francisco ng libreng pampublikong transportasyon sa lahat ng rider. Sa kabila ng mga programa ng diskwento na nasuri ayon sa kakayahan, regressive na buwis ang pamasaha, at para mas maraming tao ang gumamit ng pampublikong transportasyon, dapat nating alisin ang hadlang na bayad bawat ride, at lumipat tayo sa mas progressive na modelo ng pagpopondo ng pampublikong transportasyon.
  - Sa ngayon, dapat magbigay ang mga ahensya ng pampublikong transportasyon ng mga libreng pilot para magbigay ng suporta sa mga mas pangmatagalan at mas malawak na programa.
- Maglaan ng mga libreng transit pass sa lahat ng bagong residente ng abot-kayang pabahay, lalo na sa mga malapit sa pampublikong transportasyon o walang parking sa lugar.

## Kaligtasan

### **Prinsipyo ng TJC**

Sa pagsasaalang-alang ng kaligtasan, dapat nating isaalang-alang ang lahat ng uri ng kaligtasan para sa lahat ng tao. Mahalagang maramdaman ng lahat – pati ng mga operator at rider – na pisikal at psychological silang ligtas sa pampublikong transportasyon. Layunin naming magkaroon ng pampublikong transportasyon na may ligtas na access para sa lahat.

### **Ang Hangarin**

Ang framework ng kaligtasan para sa transportasyon ay dapat magbago mula sa pagbantay sa mga teenager, BIPOCn, at walang matirhan patungo sa paggawa ng sistema ng transportasyon kung saan pisikal at psychological na ligtas ang lahat. Kasama sa mga pagpapakahulugan ng kaligtasan ang panliligalig, mga panganib na hatid ng mga motorista sa mga pedestrian at nagbibisikleta, at ang kaligtasan sa mga empleyado ng pampublikong transportasyon.

### **Ang hindi epektibo**

- Puwedeng magmistulang hindi ligtas sa mga stop tuwing gabi kapag madilim, kapag wala masyadong tao.
- Kung minsan, nakakaranas ng panliligalig ang mga rider habang naghihintay o nakasakay sila. Nahaharap ang mga operator sa panliligalig at pag-atake habang nagtatrabaho.
- May ilang taong hindi ligtas ang pakiramdam kapag hindi nakasuot ng mask sa mga pampublikong sasakyan.
- Inilalagay ng mga motorista sa panganib ang mga rider ng pampublikong transportasyon sa pagdaan sa mga stop.
- Habang nakasakay, posibleng hindi maging ligtas ang pakiramdam ng mga rider dahil walang madaling paraan para humingi ng tulong.
- Puwedeng hindi maging ligtas ang pakiramdam ng mga rider o hindi sila maging kumportable dahil sa paggamit ng droga sa mga istasyon o habang nasa biyahe.



**“Gusto kong maramdamang ligtas ako kapag tumatawid ako sa Fulton Street. Dahil mas maikli ang oras para tumawid, tapos na ito halos hindi pa ako nakakatawid.” - meeting ng stakeholder ng SDA**

### **Mga Solusyon**

- Dagdagan ang ilaw at pagmementina sa mga bus stop.
- Payagan ang pagbaba kapag hiniling ng rider – hindi lang sa mga opisyal na stop – sa Owl service para sa kaligtasan ng pasahero sa gabi.
- Gawing mas regular at maaasahan ang biyahe. Makakatulong sa kaligtasan ang mga pagbabagong ito dahil babawasan nito ang paghihintay ng mga tao sa mga stop at daragdagan nito ang mga sumasakay, kaya mas maraming tao ang nasa mga stop.
- Regular na linisin ang mga bus shelter at elevator.
- Sa pag-upgrade o pag-install ng mga bagong elevator, piliin ang mga elevator na may transparent na bintana para maging mas visible ang bawat cab.
- Magbigay ng mga disposable na mask at hand sanitizer sa mga rider habang nakasakay sila, gaya ng patuloy na ginagawa ng AC Transit sa East Bay.
- Patuloy na isulong ang pagsusuot ng mask – lalo na kapag may sakit – sa pamamagitan ng mga pampublikong anunsyo at on-board na advertising, nang nakatuon sa mga boses at pangangailangan ng mga taong nakompromiso ang immune system.
- Suportahan ang mga programa gaya ng Safety Equity Initiative na nagsasapriyordad ng kaligtasan ayon sa kasarian at lahi, at tumulong sa mga apektadong komunidad na mag-isip ng mga solusyon.
- Magbigay sa mga rider ng mas kapaki-pakinabang na impormasyon tungkol sa dapat gawin kapag may mga alalahanin sa kaligtasan, kasama ang kung paano ito masasabi sa staff ng ahensya.
- I-transition ang mga tauhan para sa pagpapatupad ng pamasaha sa mga nagsanay na ambassador ng kaligtasan sa komunidad para matugunan ang mga alalahanin sa kaligtasan para sa mga rider at operator. Kasama dapat sa kanilang tungkulin ang iugnay sa mga resource ang mga taong may kapansanan sa pag-iisip at paggamit ng substance, de-escalation kapag may problema, at pagbibigay ng tulong sa pasahero. Kailangan dito ng karagdagang pagsasanay at responsibilidad, kaya kakailanganing baguhin ang mga kwalipikasyon at kabayaran.
- Mag-invest sa epektibong imprastruktura na nagpapabagal ng mga sasakyan at mas ligtas para sa mga rider na pedestrian o gumagamit ng bisikleta.
- I-publish ang data at magbigay ng impormasyon sa publiko na nagbibigay-linaw na ligtas ang pampublikong transportasyon, lalo na kapag kinumpara sa pagmamaneho, at gumamit ng mga salitang nagpapakita sa pagkakaiba ng kaligtasan at kawalan ng ginhawa.

# Access at Accessibility

## **Prinsipyo ng TJC**

Tiyaking ganap na naa-access ang system sa pamamagitan ng pagsuporta sa mga pisikal at programmatic na inisyatiba gaya ng accessible na disenyo ng bus, accessible na paratransit, at pangkalahatang pamantayan sa disenyo. Tiyaking may sapat na coverage para magkaroon ang lahat ng access sa mabilis at maaasahang serbisyo sa pampublikong transportasyon.

## **Ang Hangarin**

Mga serbisyo sa pampublikong transportasyon, stop, at istasyon na accessible sa lahat ng tao anuman ang kanilang kakayahan, sa lahat ng antas ng pamilyaridad sa transportasyon, at sa mga gumagamit ng lahat ng wika.

## **Ang hindi epektibo**

- Kinakailangan ng higit pang access sa wika, kasama ang mga programa ng diskwento gaya ng Muni Lifeline at Clipper START. Nahararap ang mga bagong immigrant sa mga pagsubok sa paghahanap ng kanilang daraan.
- Nakakalito o walang karatula para sa paghahanap ng daan sa sistema ng Muni at sa mga transfer point sa pagitan ng mga serbisyo sa transportasyon. Hindi palaging malinaw ang marka sa mga bus stop.
- Walang sapat na karatula sa kung saan makikita ang mga elevator at para malaman kung sira ang mga elevator. Halos palaging sira o marumi ang mga elevator.
- Madalas ay kulang ng shelter at upuan sa mga bus stop. [Nag-survey ang Senior and Disability Action sa mga nakatatanda at taong may kapansanan](#) at 42% ang nagsabing kinakailangan ng bus shelter at 40% ang nagsabing depende ito sa kanilang kalusugan at sa lagay ng panahon. Dahil kulang ng amobility para sa mga nakatatanda, naa-isolate sila at nalilimitahan ang kanilang access sa mga serbisyo.
- Walang sapat na accessible na ramp at curb cut.
- May stigma laban sa pagdepende sa paratransit.
- Puwedeng hindi maging madali ang gumamit ng paratransit, lalo na para sa mga taong may pansamantalang impairment sa mobility.
- Puwedeng maging hirap sumakay ng bus dahil sa mga sasakyang naka-park sa mga bus stop. Masyadong malayo ang distansya sa pagitan ng mga stop, lalo na para sa mga accessible na stop o matarik na burol.
- Nagiging balakid ang basag na salamin sa pag-access sa mga shelter at upuan. Kung minsan, hindi gumagana ang o walang display para sa impormasyon ng customer sa mga shelter.
- Kung minsan, nilalampasan ng mga operator ang mga taong naka-wheelchair sa mga stop. Puwedeng maharangan ang espasyo para sa mga may kapansanan at nakatatanda kapag siksikan sa mga sasakyan. Hindi palaging tumatabi ang mga pasahero para sa mga nakatatanda at taong may kapansanan.
- Puwedeng hindi maging madali na sumakay at bumaba sa mga light rail vehicle kapag gumagamit ng wheelchair, stroller, at grocery cart. Hindi puwede ang mga bisikleta sa mga light rail vehicle ng Muni.
- Sa pag-aalis sa mga virtual na opsyon para sa komento ng publiko, nababawasan ang pagiging accessible ng mga meeting sa mga taong may kapansanan o may posibilidad na mahawahan ng COVID-19.



## **Mga Solusyon**

### *Paghahanap ng daan*

- Sa rehiyon tumuon para mapahusay ang multilingual at standardized na mapping at paghahanap ng daan, lalo na sa mga panrehiyong koneksyon sa pampublikong transportasyon, at matulungan ang mga tao na maghanap ng elevator.
- Maglagay ng directional na tactile paving na daan sa mga istasyon para matulungang mag-navigate ang mga rider na may problema sa paningin.
- Tiyaking may madaling makita at consistent na karatula sa bawat bus stop sa lungsod. Mabilisang i-update ang mga karatula bago ang mga planadong pagbabago sa serbisyo.
- Magpatupad ng higit pang auditory na impormasyon sa mga stop para sa mga taong may mga problema sa paningin.
- Magdagdag ng mga display para sa impormasyon ng customer sa mas marami pang stop. Patuloy na isaad nang real-time kung puno ang mga bus sa mga display na ito. Magdagdag ng mga real-time na indikasyon sa availability ng espasyo para sa wheelchair at bisikleta sa mga bus.
- Gumawa ng at isulong ang pagsasanay sa kung paano gamitin ang sistema sa pamamagitan ng multilingual na concierge sa komunidad para sa mga bagong rider.

### *Accessibility*

- Mag-invest sa mga capital project na magpapadali sa accessibility.
- Maglagay ng higit pang ilaw sa mga bus stop.
- Tiyaking sapat na namementina at nalilinis ang mga bus stop. Kung may third party na nakatalaga sa pagmementina at paglilinis, magtakda ng malilinis na pamantayan at magsagawa ng regular na pag-audit para matiyak na nagagawa nila ang kanilang trabaho.
- Magdagdag ng mga shelter sa mga bus stop kung posible.
- Magdagdag ng upuan sa lahat ng bus stop.
- Tiyaking sapat ang laki ng mga shelter para walang umangging ulan.
- Gawing mas ligtas ang mga pedestrian sa pamamagitan ng higit pang bangketa at bulb-out ng bus.
- Maglagay ng mga ramp at curb cut para sa mga taong may kapansanan, pamilyang may stroller, at taong may cart.
- I-upgrade at gawin accessible sa wheelchair ang lahat ng stop ng Muni Metro.
- Palawakin ang mga bangketa kung kinakailangan.
- I-upgrade at gawing striped na continental crosswalk ang mga karaniwang transverse crosswalk, lalo na sa mga intersection na mataas ang volume.
- Tiyaking nagbibigay ng sapat na oras ang mga signal ng trapiko para sa lahat ng edad at kakayahan ng pedestrian.
- Magdagdag ng higit pang protektadong bike at mobility lane, para sa kumpletong network sa buong lungsod.
- Mas padaliin para sa mga tao na pansamantalang gumamit ng paratransit, halimbawa, sa pamamagitan ng pagbibigay ng pansamantalang access sa tulong ng mga provider ng pangangalagang pangkalusugan sa mga taong may pansamantalang problema sa mobility.
- Payagan ang mga call-in/virtual na komento ng publiko sa mga meeting ng lupon ng ahensya ng pampublikong transportasyon.

# Bahagi 2: Paano Natin Iyon Mararating

## Pagpapalano at Pagpapasya

### **Prinsipyo ng TJC**

Isaalang-alang at bigyan ng boses ang mga people of color, taong may mababang kita, nakatatanda, taong may kapansanan, at ang mga rider na dumedepende sa pampublikong transportasyon pagdating sa pagpapasya. Pondohan ang multilingual na pakikipag-ugnayang pinangungunahan ng komunidad, isulong ang co-design, at isaprioridad ang mga pangangailangan ng mga taong dumepende sa pampublikong transportasyon sa development ng produkto.

### **Ang Hangarin**

Nariyan ang mga ahensya ng pampublikong transportasyon para pagserbisuhan ang komunidad. Umaasa ang mga rider ng pampublikong transportasyon sa mga ahensya, at umaasa ang mga ahensya sa mga rider ng pampublikong transportasyon para sa feedback at suporta sa pulitika. Dapat ay may tiwala at patas na kapangyarihan sa ugnayang ito para magkaroon ng co-governance sa pagpapasya.

### **Ang hindi epektibo**

- Walang tiwala sa mga ahensya ng pampublikong transportasyon dahil mistulang wala silang pakialam sa publiko.
- Sa paglilimita sa virtual na komento ng publiko sa mga meeting ng Lupon ng SFMTA, hindi nagagawa ng mga taong hindi personal na makapunta sa meeting na makibahagi.
- Bagama't mainam magbigay ng impormasyon sa publiko, kapag masyadong teknikal ang mga dokumento ng pagpapalano at pampublikong presentation, puwedeng hindi ito maunawaan ng ilang miyembro ng komunidad.
- Ang mga taong may kapansanan, people of color, working-class, at komunidad na may mababang kita ang huling nakakakuha ng mga resource, unang nawawalan nito, at huling nakakaalam. Madalas gamitin ang mga ito bilang pilot site. Kapag hindi sapat ang pakikipag-ugnayan, mistulang nagpapalano ang mga ahensya para sa mga komunidad na ito, hindi nang kasama sila.
- Kung walang maingat na pagpapalano, puwedeng gumawa ang mga investment sa pampublikong transportasyon ng hindi sinasadyang gentrification o displacement.
- Hiwalay na ginagawa ang mga pasya sa pagpapalano – hiwalay ang pagpapalano ng pampublikong transportasyon sa pagpapalano ng abot-kayang pabahay, na hiwalay sa mga talakayan tungkol sa lakas paggawa.

**“Hindi dapat namin kailangang lumaban para maibalik ang aming mga bus.” - meeting ng stakeholder ng TNDC**

### **Mga Solusyon**

#### *Accountability ng lupon*

- Kilalanin ang komunidad kung saan nagsasagawa ng mga meeting ng lupon sa komunidad. Dapat ding pumunta ang mga miyembro ng lupon sa iba pang meeting sa komunidad para magbahagi ng mga plano at makakuha ng feedback.
- Pag-isipang baguhin ang paraan ng pagtatalaga ng mga miyembro ng lupon para matiyak na magiging accountable ang mga miyembro sa mga pinagseserbisuhan nilang tao.
- Bumalik sa walang limitasyong virtual na komento ng publiko sa mga meeting ng lupon ng SFMTA.

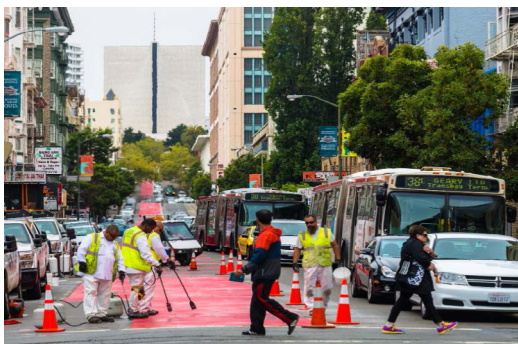
#### *Proseso ng Pagpapalano*

- Dapat isaalang-alang sa pagpapalano ng pampublikong transportasyon ang mga epekto sa komunidad kasama ang pabahay, gentrification at displacement, at mga kinakailangan sa lakas paggawa.
- Makipagtulungan sa iba pang lokal na ahensya para matiyak na mas interconnected ang pagpapalano, pagpopondo, at pagpapatupad para sa pampublikong transportasyon, kasama ng abot-kayang pabahay.



- Iugnay ang disenyo ng pabahay sa pampublikong transportasyon.
- Isapriyordad ang abot-kaya at stable na pabahay sa regular na serbisyo sa transportasyon.
- Gumawa ng mixed-use na nalalakad na development sa mga istasyon ng pampublikong transportasyon, at sa mga hub ng pampublikong transportasyon malapit sa mga kinakailangang serbisyo.
- Isaalang-alang ang mga pangangailangan at lokal na konteksto ng mga partikular na komunidad sa paggawa ng mga pambuong-lungsod na plano, at tiyaking naaangkop ang mga plano ng komunidad sa mga pambuong-lungsod na layunin.
- Magsagawa ng holistic na multimodal na pagpapalano sa halip na pagtuunan ang mga planong may iisang mode.
- Pahasayin ang pakikipag-ugnayan ng SFMTA sa people of color, mga nakatatanda, at may kapansanan para matiyak na matutugunan ang kanilang mga pangangailangan sa mga proyekto.
- Magbigay ng dagdag na kabayaran at mga resource ng staff sa Citizens' Advisory Council (CAC) para makakolekta sila ng feedback mula sa publiko.
- Kilalanin ang komunidad na kinabibilangan nila.
- Isama ang labor, mga lokal na manggagawa, negosyo, at CBO sa regular na pakikipag-ugnayan para sa proyekto.
- Maglaan ng sapat na oras sa pagpoproseso ng plano para makasali ang mga komunidad.
- Isapriyordad ang pakikipag-ugnayan bago magpasya.
- Bayaran ang mga miyembro ng komunidad para sa kanilang kaalaman at pakikibahagi sa mga proseso ng pagpapalano.
- Dapat ay may feedback loop sa pagitan ng komunidad at SFMTA para malaman ng mga tao kung paano ginagamit ang kanilang feedback.
  - Dapat ay may liaison sa mga komunidad at grupo sa komunidad na malalapitan nila para sa anumang tanong.
- Sinasalamin dapat ng pamunuan at mga staff ng pagpapalano ng SFMTA ang diversity ng komunidad.
  - Bigyan ng boses ang mga staff na may ugnayan sa mga komunidad na nasa ahensya, at atasan ang mga staff na may mataas na posisyon at kakayahang magpasya na direktang makibahagi sa mga meeting sa komunidad.
- Dapat pahasayin ng SFMTA kung paano ito nangongolekta at gumagamit ng qualitative data sa pagpapasya.
  - Ang impormasyon tungkol sa mga biyaheng hindi puwedeng gawin ng mga tao, kaligtasan, pagiging abot-kaya, at accessibility ay puwede lang magmula sa pakikipag-usap sa mga tao, hindi sa mga naka-automate na source ng data. Bukod sa higit pang survey sa rider, gumamit ng mga focus group, interview, o iba pang estratehiya sa pangongolekta ng data para makalap ng data tungkol sa tindi ng epekto sa mga partikular na populasyon. Magsagawa ng mga survey na pinangungunahan ng komunidad at pangongolekta ng qualitative data.
- Tiyaking advanced na magbibigay ng malinaw at detalyadong impormasyon sa komunidad at mga apektadong worker sa tuwing may pagbabago.
- Makipagtulungan sa mga organisasyon sa komunidad na gumawa ng mga mapa at pasimplehin ang text para sa impormasyon ng publiko.

## Kapasisad ng Lakas Paggawa at Ahensya



### Prinsipyo ng TJC

Sinusuportahan namin ang mga manggagawa at unyon, at nakikiisa kami sa mga driver ng pampublikong transportasyon sa sama-samang bargaining. Ligtas at maayos dapat ang lugar ng trabaho ng mga manggagawa sa pampublikong transportasyon. Sinusuportahan namin ang pagkakapantay-pantay at paggalang sa lugar ng trabaho para sa mga empleyado ng ahensya ng pampublikong transportasyon, at ang makatuwirang transition para sa lahat ng manggagawa sa pampublikong transportasyon na apekado ng mga patakarang sinusuportahan ng aming koalisyon.



## **Ang Hangarin**

Hangad naming magkaroon ng mga ahensya ng pampublikong transportasyon na kumpleto sa staff at may pondo na maaasahan at ligtas na makakapagbigay sa lahat ng serbisyo sa pampublikong transportasyon, at ng dagdag na kapasidad ng ahensya para makapagplano at makagawa ng mga capital project. Maayos dapat na lugar ng trabaho ang mga ahensya, na may kakayahang hikayatin, i-hire, at panatilihin ang mahuhusay na indibidwal na kinakailangan para makapagbigay sa mga rider ng premyadong serbisyo sa pampublikong transportasyon.

## **Ang hindi epektibo**

- Kapag kulang sa staff, hindi maaasahan ang serbisyo at mabagal ang mga kinakailangang capital improvement at pagpapahusay sa operasyon. Masyadong mabagal ang proseso ng pag-hire para mapunan ang mga vacancy, na madalas ay inaabot nang ilang buwan. Dahil sa mabibigat na kinakailangan, hindi kinukuha ng mga kwalipikadong kandidato ang mga posisyon.
- Sobra-sobra ang trabaho at nakakaranas ng burn out ang mga empleyado dahil sa kakulangan ng staff sa ahensya. Mababa ang morale at hindi nararamdaman ng mga empleyado na pinapahalagahan sila. Mapagparusa ang disiplina para sa mga frontline na empleyado, nakakababa ito ng morale, at gumagawa ito ng hidwaan sa pagitan ng mga operator at supervisor. Madalas ay pagpapatupad ng mga panuntunan ang isinasaprioridad ng mga supervisor, hindi ang pagsuporta sa mga frontline na empleyado.
- Kailangan ay matugunan ang mga alalahanin sa kaligtasan mula sa mga frontline na staff. Ang mga hidwaan sa pagitan ng mga rider at operator ay nagdudulot ng panganib sa kaligtasan at stress para sa mga operator.
- Mas humihirap ang trabaho kapag may problema sa equipment at mga pasilidad. Maraming operator ang nakatira sa labas ng SF at kailangan pang magmaneho para simulan ang kanilang shift at walang sapat na parking.
- Sa dibisyon ng kalye nagmumula ang kawalan ng tiwala sa SFMTA, hindi lang Muni. Kailangan ay makita ng mga komunidad ang mas mabilis na pagpapatupad ng mga proyekto, lalo na ng mga proyekto sa kaligtasan. Dapat ay mas magtulongan ang mga bisyon sa MTA at maayos silang makipag-ugnayan sa publiko.

## **Mga Solusyon**

- Ihanda ang mga operator para sa tagumpay. Sanayin ang mga supervisor na suportahan ang mga frontline na empleyado at gumamit ng de-escalation sa mga hidwaan at huwag gamitin ang kanilang kapangyarihan sa mga empleyado. Bigyan ang mga manager ng awtoridad na lumutas ng mga problema. Huwag suspindihin ang mga operator para sa maliliit na infraction, sa halip, magsimula sa mga pasalita o nakasulat na babala.
- Mas kilalanin ang value at karanasang inihahatid ng mga operator at gumawa ng internal na istruktura para isama ang mga opinyon ng mga operator sa pagpapasya ng ahensya. Tulad sa mga miyembro ng komunidad, gusto ng mga manggagawang mapakinggan, hindi lang makausap.
- Isaprioridad ang kaligtasan ng operator. Mag-hire ng mga karagdagan hindi operator ng posisyon gaya ng mga ambassador sa komunidad at espesyalista sa pagtugon sa krisis para makapag-focus ang mga operator sa pagmamaneho.
- Pagtugon sa mga pangangailangan sa parking ng mga frontline na empleyado na hindi puwedeng gumamit ng pampublikong transportasyon papasok sa trabaho. Makipagtulungan sa iba pang ahensya ng pampublikong transportasyon na gumawa ng mga kasunduan sa libheng pampublikong transportasyon para sa mga empleyado ng MTA.
- Mag-hire ng higit pang manggagawa. Ireporma ang sistema ng serbisyo sibil ng San Francisco para mapabilis ang pag-hire at mabawasan ang mga hadlang sa pagpasok. Pahunayin ang pakikipag-ugnayan para sa mga opening sa trabaho sa mga BIPOC na komunidad at makipagtulungan sa komunidad para sa mga programa sa development ng lakas paggawa.
- Pondohan ang mga organisasyon sa komunidad para makatulong sa mga kampanya sa komunidad para gawing mas ligtas ang pampublikong transportasyon, kilalanin ang mga operator para sa kanilang serbisyo sa komunidad, at mag-recruit ng mga bagong empleyado.
- Pangunahan ang mga pagbabago sa kultura ng organisasyon para pataasin ang morale at mas padaliin ang internal na koordinasyon.
- Makipagtulungan sa paggawa sa pagbuo ng mga kasunduan sa paggawa para sa mga proyekto sa capital improvement.
- Pag-isipang ikontrata ang mga proyektong sensitibo sa kaligtasan para mabilis na maipatupad ang mga ito.

# Pagpopondo

## Prinsipyo ng TJC

Ang isang epektibong sistema ng pampublikong transportasyon ay nakadepende sa investment sa parehong operasyon at capital improvement. Ang responsibilidad para sa kinakailangang pondo sa pampublikong transportasyon ay dapat magmula sa mga may kakayahang magbayad at hindi maging pasanin sa mga nagtatrabahong pamilya, residenteng may mababang kita, at maliliit na negosyo. Sa totoong progresibong source ng kita, mas maliit ang babayaranang porsyento ng taunang kita ng mga sambahayang may mas mababang kita kumpara sa mga residenteng may mas malaking kita.

## Ang Hangarin

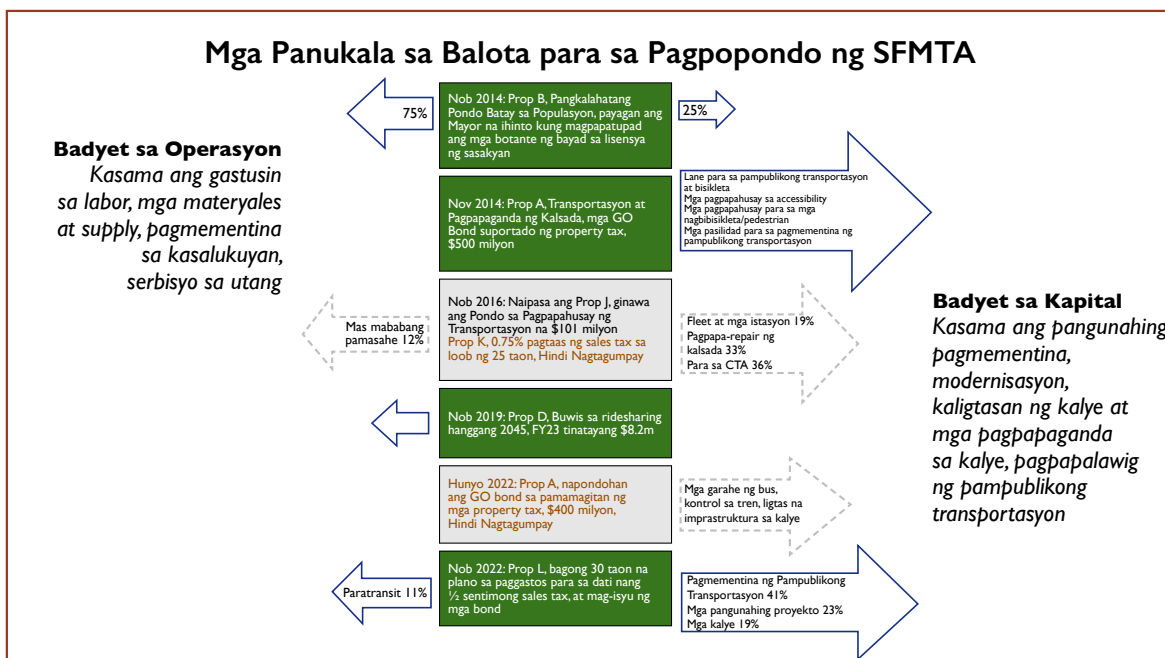
Hangad namin ang isang hinaharap kung saan may mga maaasahan at progresibong source ng pondo ang San Francisco para mapondohan ang pampublikong transportasyon. Dapat ay may sapat na pondo para patakbuin ang pampublikong transportasyon na hangad namin sa dokumentong ito, at para masagawa ng capital maintenance, modernisasyon, at pagpapalawak.

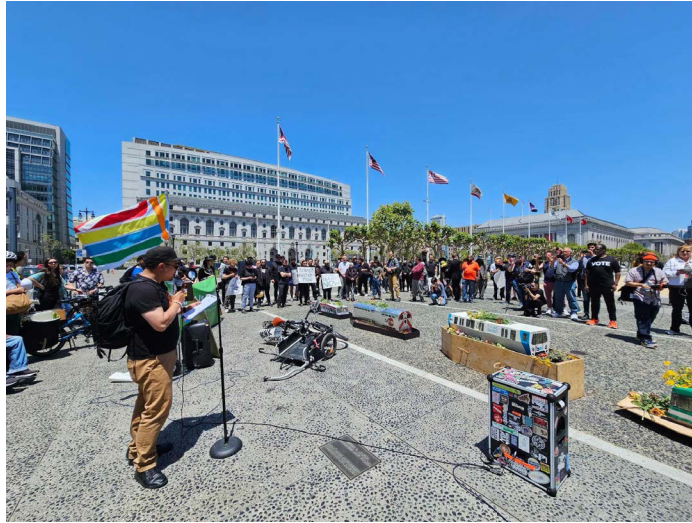
## Background

May dalawang badyet ang SFMTA. Sagot ng badyet sa operasyon ang gastusin sa pang-araw-araw na operasyon – serbisyo, staff, fuel, mga materyales, regular na pagmementina, at serbisyo sa utang. Sagot ng badyet sa kapital ang gastusin sa pagbuo ng bagong imprastruktura at ang modernisasyon o mga pangunahing pagpapa-repair sa dati nang imprastruktura. Sa pagpapatakbo nakalaan ang ilan sa mga source ng pondo ng SFMTA, at ang ilan naman ay sa kapital, at may ilang source na puwedeng gamitin sa kahit alin.

Nagmumula ang pondo ng pampublikong transportasyon sa mga source ng estado ng California, rehiyon, at lokal. Limitado sa kapital ang karamihan ng pondo ng pampublikong transportasyon ng pederal, maliban sa isang makitid na hanay ng mga pagbubukod. Noon, nagmumula ang karamihan ng pondo sa pagpapatakbo ng SFMTA sa mga lokal na source: kita sa buwis sa lungsod/bansa at bayad sa development, buwis sa parking, kita at multa, at pamasaha. Ang mga pasya sa lokal na pondo ay puwedeng gawin ng Lupon ng Mga Supervisor at Mayor (halimbawa, mga paglalaan mula sa pangkalahatang pondo), lupon ng SFMTA (pamasaha at rate ng parking), at mga botante (panukala para sa mga buwis o panukala sa bono.

Sa nakalipas na sampung taon, matagumpay na napondohan ng mga panukala sa balota ang badyet sa kapital.





### **Ang hindi epektibo**

Bago pa ang pandemya, malapit nang magkaroon ang SFMTA ng deficit sa badyet nito sa pagpapatakbo. Bukod pa rito, hindi pa ganap na nakakabawi sa pandemya ang kita sa pamasaha at parking. Nababawasan din ang pangkalahatang pondo ng San Francisco dahil sa mga epekto ng pandemya sa tax base ng lungsod. Noong Enero 2024, nagbigay ang SFMTA ng tinatayang gap sa badyet sa pagpapatakbo na \$12.7 milyon sa Taon ng Pananalapi 2025-2026, at ng gap na mahigit \$240 milyon bawat taon simula sa 2026-2027.

Tumataas kasabay ng inflation ang halaga para maibigay ang isang kaparehong antas ng serbisyo. Para din matugunan ang mga layunin sa ulat na ito, kailangan ay taasan ang badyet ng SFMTA para makapagbigay ito ng higit pang serbisyo, tumaas ang sahod, tumaas ang kapasidad ng ahensya sa pamamagitan ng higit pang empleyado, at iba pang pagbabago na makakatulong sa mga kundisyon sa pagtatrabaho.

Sa bahagi ng kapital, kailangan ng investment para ma-update, mapalitan, at mapalawak ang imprastruktura, maging mas ligtas at accessible, at mapabilis at maging makabago ang serbisyo sa pampublikong transportasyon. Ang SFMTA ay may [programa sa capital improvement para sa FY23-FY27](#) na nagkakahalaga ng \$2,614.17 milyon sa loob ng 5 taon. Sa kanilang 30 taong plano ([Transportasyon 2050](#)), natukoy ng SFMTA ang pangangailangan ng [\\$108.4 bilyon at ang isang gap na \\$44.3 bilyon](#) sa pagitan ng natukoy na pondo at kabuuang pangangailangan. Pinapataas din ng inflation ang gastusin sa mga capital project sa pampublikong transportasyon, kaya tataas ang mga numerong ito sa paglipas ng panahon.

### **Mga Solusyon**

Kinakailangan ng pampublikong transportasyon ng dagdag na pondo mula sa lahat ng uri ng mga source na malapit sa mga gap na ito. Sinusuportahan namin ang pondo sa operasyon ng pederal, estado, at rehiyon – ang pondo mula sa mga source na ito ay mahalaga para mabawasan ang pasanin sa buwis sa lokal na antas; ang pingtutuunan ng dokumentong ito ay ang mga source ng pondo na kontrolado ng mga tao at inihalal na opisyal ng San Francisco. Puwedeng magmula ang karagdagang lokal na pondo sa mga source na kontrolado ng SFMT (parking at pamasaha sa pangkalahatan), source na kontrolado ng lungsod (na magpapataas sa allotment ng SFMTA sa Pangkalahatang Pondo, at mga source na ipinas ng mga botante.

Gumamit kami ng [limang pamantayan](#) para masuri ang mga lokal na source ng pondo: nakalap na taunang kita, pagiging maaasahan ng pondo, pagkakapantay-pantay, mode shift, at feasibility sa pulitika. Ang aming mga pagsasaalang-alang sa pagkakapantay-pantay para sa mga source ng kita ay batay sa epekto ng source na iyon sa mga taong mababa ang kita.

## **Mga Source ng SFMTA**

### **(i) Mga Pamasaha**

Hindi namin sinusuportahan ang pagtataas ng SFMTA sa pamasaha. Ang pagtataas ng pamasaha, lalo na sa panahon kung saan gusto nating madagdagan ang mga rider, ay magdudulot ng higit pang pasanin sa mga rider na may mababang kita at hindi magsusulong ng mode-shift.

### **(ii) Parking**

Kailangan balansehin ng SFMTA ang mga layunin sa pagkakapantay-pantay, mode shift, at pagkalap ng kita sa kanilang disenyo ng mga patakaran at bayad sa parking. Mahalaga ang mga patakaran sa parking sa pagsusulong ng mode shift, at may potensyal ang mga ito na itaas ang maaasahang pondo. Para matugunan ang mga layunin sa pagkakapantay-pantay, ang pagtaas sa halaga ng parking ay may kasama dapat na programa ng diskwento para sa mga taong may mababang kita na umaasa sa personal na sasakyan.

Dapat maging malikhain ang SFMTA sa pagdidisenyo ng programa sa residential permit na mangangalap ng pondo para sa pampublikong transportasyon, magsusulong ng mode shift, at magpapadali sa access sa parking. Available dapat ang mga residential permit sa lahat ng komunidad sa lungsod, at partikular dapat sa komunidad ang mga ito para maisaalang-alang ang iba't ibang pangangailangan. Halimbawa, dapat ay may mga residente at manggagawa ang isang programa sa permit sa Tenderloin.

### **(iii) Mga kontroladong source ng lungsod**

Bagama't sinusuportahan namin ang karagdagang pondo sa pampublikong transportasyon mula sa Pangkalahatang Pondo, alam naming hindi ito maaasahang source ng pondo at maaapektuhan ang iba pang mahalagang kinakailangan sa badyet ng Lungsod. Dapat gamitin ang higit pang pondo mula sa Pangkalahatang Pondo para maglagay ng mga pansamantalang butas sa badyet para maiwasan ang mga kaltas sa serbisyo, pero hindi ito isang sustainable na nakalaang source na pangmatagalang maaasahan ng SFMTA at mga rider.

### **(iv) Mga panukala sa balota**

Alam namin ang tungkol sa pinaplanong panukala sa panrehiyong pondo para sa pampublikong transportasyon sa 2026. Gayunpaman, hindi namin alam kung magkano ang ilalaan sa SFMTA o kung gaano kalaki ang posibilidad na maipasa ito. Naniniwala kaming kailangang aprubahan ng mga botante ng San Francisco ang (mga) panukala sa balota para makapagbigay ng sustainable na pondo para sa lokal na operasyon. May sinuri kaming ilang posibleng source ng kita na gumagamit sa aming mga pamantayan sa pondo.

Batay sa aming mga pamantayan sa pagsusuri, may ilan kaming sinusuportahang posibleng source ng kita at bukas kami sa mga bagong source para matugunan ang mga pamantayan. Sinusuportahan namin ang pagsasama ng moratorium sa mga pagtaas ng pamasaha bilang bahagi ng panukala sa balota.

## Talananayan ng Mga Isinasaalang-alang na Source

	<b>Pagtataya sa taunang kita</b>	<b>Pagiging patas</b>	<b>Pagiging maaasahan</b>	<b>Hahantong sa mode shift</b>
Ad valorem na pagtaas ng property tax	Depende sa rate, mataas ang potensyal.	Batay sa value ng property.		
Tataasan ang rate ng TNC rax	Depende sa pagtaas ng rate; malamang ay \$10-30M	Mas mataas na paggamit ng mga taong may mas mataas na kita		
Pagtaas ng bayad sa pagpaparehistro ng sasakyan	Pagtaas sa 2% mula sa 0.65%, tinatayang ~\$75 milyon	Batay sa value ng sasakyan.	Mapupunta sa pangkalahatang pondo. Kung maipapasa, puwedeng wakasan ng mayor ang pagtaas sa pag-transfer ng pangkalahatang pondo na ginagarantiya sa Prop B ng 2014.	
Ilaan sa SFMTA ang matitirang 20% sa kita sa parking tax	~\$13 milyon			Hindi tataasan ang bayad sa parking kaya maliit ang posibilidad na humantong sa mode shift
Pagtaas sa commercial parking tax	Depende sa pagtaas, ang pagtaas sa 30% mula sa 25% ay puwedeng makakuha ng ~ 10.4 milyon			

Matrix ng mga posibleng lokal na source ng kita na puwedeng ilagay sa balota para makatulong na pondohan ang SFMTA.

<b>Key</b>	Pinakamahasay na opsyon para maabot ang mga pamantayan.
	Katamtaman o hindi sigurado ang epekto sa pag-abot sa mga pamantayan.
	Pinakahindi posibleng opsyon para maabot ang mga pamantayan.

# Konklusyon

Kailangan ng San Francisco ng higit pang sustainable na source ng pondo para sa mga operasyon ng pampublikong transportasyon at capital improvement para maibigay ang serbisyong kailangan ng komunidad. Para sa mga dahilan sa pagiging patas, ekonomiya, at kapaligiran, hindi natin puwedeng payagan na patuloy na lumala ang serbisyo sa pampublikong transportasyon. Dapat nating tugunan ang mga dating hindi patas na pasya. Inilalahad ng ulat na ito ang aming hangarin sa pampublikong transportasyon. Tinutukoy namin ang mga dapat baguhin na aspeto ng serbisyo, kaligtasan at pagiging abot-kaya, access at accessibility, pagpapalano at pamumuno, lakas paggawa, at kapasidad ng ahensya. Nagbibigay kami ng mga pansamantalang suhestyon sa patakaran tungo sa hangarin, at ibinabalik namin ang tiwala ng komunidad sa mga ahensya ng pampublikong transportasyon.

Nasa posisyon ang mga rider ng pampublikong transportasyon na suportahan ang mga ahensya ng pampublikong transportasyon at papanagutin sila. Ibinabalangkas ng dokumentong ito ang aming suporta para sa mga ahensya ng pampublikong transportasyon, at ang mga hakbang na kailangan naming ipagawa sa mga ito para makuha ang suporta ng komunidad para sa karagdagang pondo.

Para mawala ang gap sa pagitan ng badyet sa operasyon at kapital ng SFMTA at pondohan ang hangaring isinusulong ng ulat na ito, kakailanganin ng ahensya ng karagdagang pondo mula sa mga source ng pederal, estado, rehiyon, at lokal. Sa parehong paraan, hindi tayo makakaasang isasalba tayo ng mga opisyal sa iba pang antas ng pamahalaan. Dapat tayong magpasa ng panukala sa balota para sa pagiging patas na maaasahang magbibigay sa pondong kinakailangan natin, at na magsusulong na mag-contribute ang Muni sa mode shift.





# Mga Source at Espesyal na Pasasalamat

Ang ulat na ito ay isinulat ni Laurel Paget-Seekins bilang consultant sa San Francisco Transit Riders (SFTR) at na-edit ni Dylan Fabris, ag Community and Policy Manager sa SFTR. Salamat sa maraming miyembro ng komunidad ng San Francisco, rider ng pampublikong transportasyon, at organisasyong nagbigay ng kontribusyon sa ulat na ito sa pamamagitan ng mga interview at workshop, na naging daan para maging posible ang ulat na ito. Sa partikular, salamat sa mga sumusunod na organisasyon para sa inyong oras, mga miyembro, staff, insight, at kaalaman:

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)	Transit Planning Working Group ng SFTR
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	

Kontribusyon sa ulat ni Vinita Goyal, Executive Director; Jaime Vilorio at Peter Straus, Mga Miyembro ng Lupon; Nick Levi, Community Organizer; at Cyrus Hall, miyembro sa San Francisco Transit Riders.

Graphics at disenyo ni Reanne Lacosta, Communications Manager sa San Francisco Transit Riders.

Na-publish noong Marso 2024.