

舊金山交通規劃2050+



San Francisco
County Transportation
Authority

2025年6月

議程

- 規劃目標
- 交通趨勢與需求
- 交通投資策略
- 公眾意見：
您認為應該優先哪些事項？

目標

什麼是舊金山交通規劃？



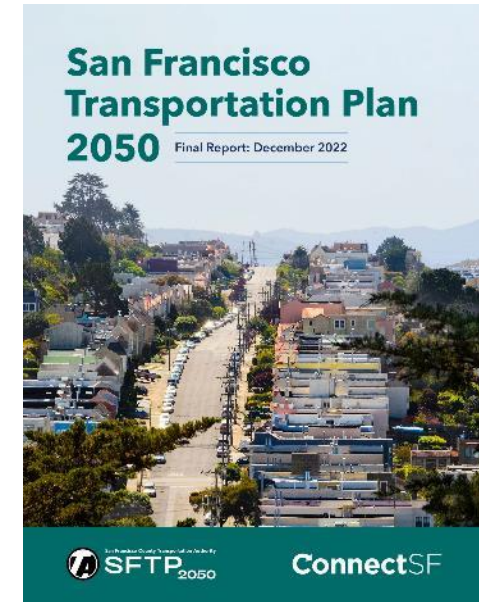
San Francisco
County Transportation
Authority

舊金山交通規劃2050+

什麼是SFTP?

舊金山交通規劃 (San Francisco Transportation Plan, SFTP) 是針對本縣未來30年交通系統發展與投資的整體藍圖。

- 投資計畫依據未來30年預估的交通收入所制定
- 願景計畫考量潛在的新收入來源
- 涵蓋所有交通方式及各公共運輸營運機構
- 每4年與區域計畫 (灣區計畫) 更新同步協調



目標與進度評估



公平



經濟活力



環境永續



安全和宜居



負責和參與

什麼是SFTP 2050+?

SFTP 2050+ (簡稱「SFTP+」) 是針對全縣交通規劃的最新版本，納入了疫情後的交通數據和收入預估



時程表

2024年秋季

跨機構協調啟動，並在整個規劃過程中持續進行

2025年春季

第1輪公眾參與徵求有關投資計畫與願景計畫優先事項的意見。

2026年冬季

第2輪公眾參與

2026年春季

規劃草案

2026年夏季

最終規劃



San Francisco
County Transportation
Authority

交通趨勢與需求

- 人口變化
- 交通行為轉變
- 公共交通營運短缺
- 預測未來交通模式

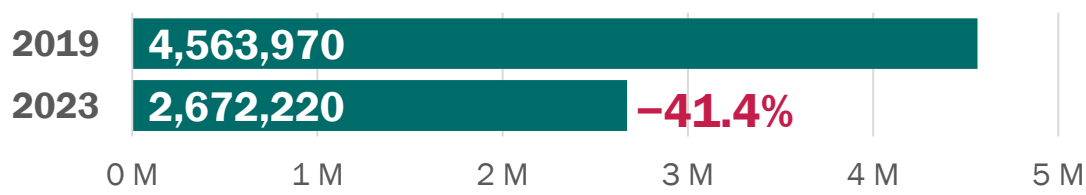


San Francisco
County Transportation
Authority

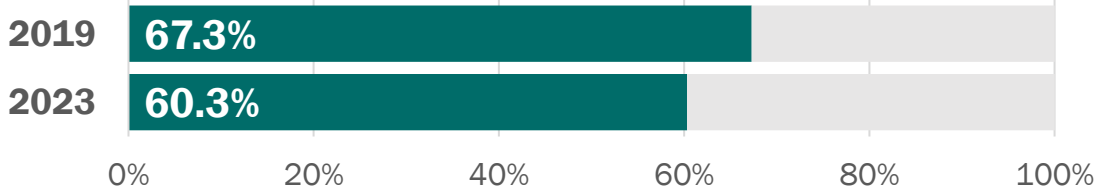
舊金山交通規劃2050+

舊金山一覽——有哪些改變？

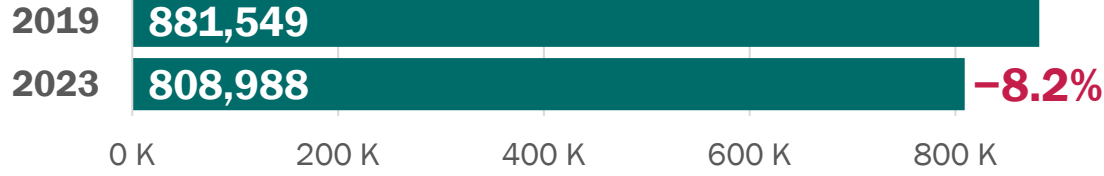
平日往返舊金山或在市內移動的行程



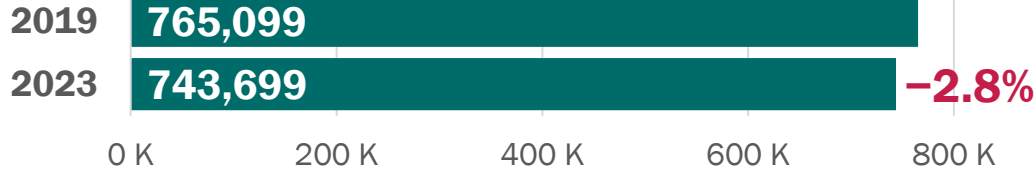
舊金山在全區平日公共交通使用比例



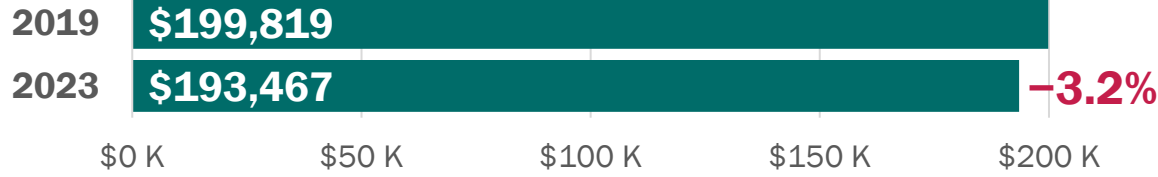
人口



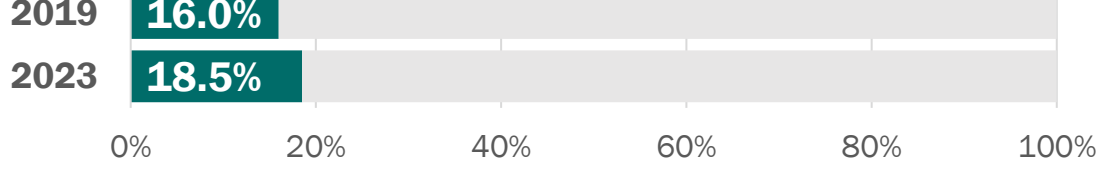
就業情況



平均收入（以2023年美元計）



高齡人口（65歲以上）



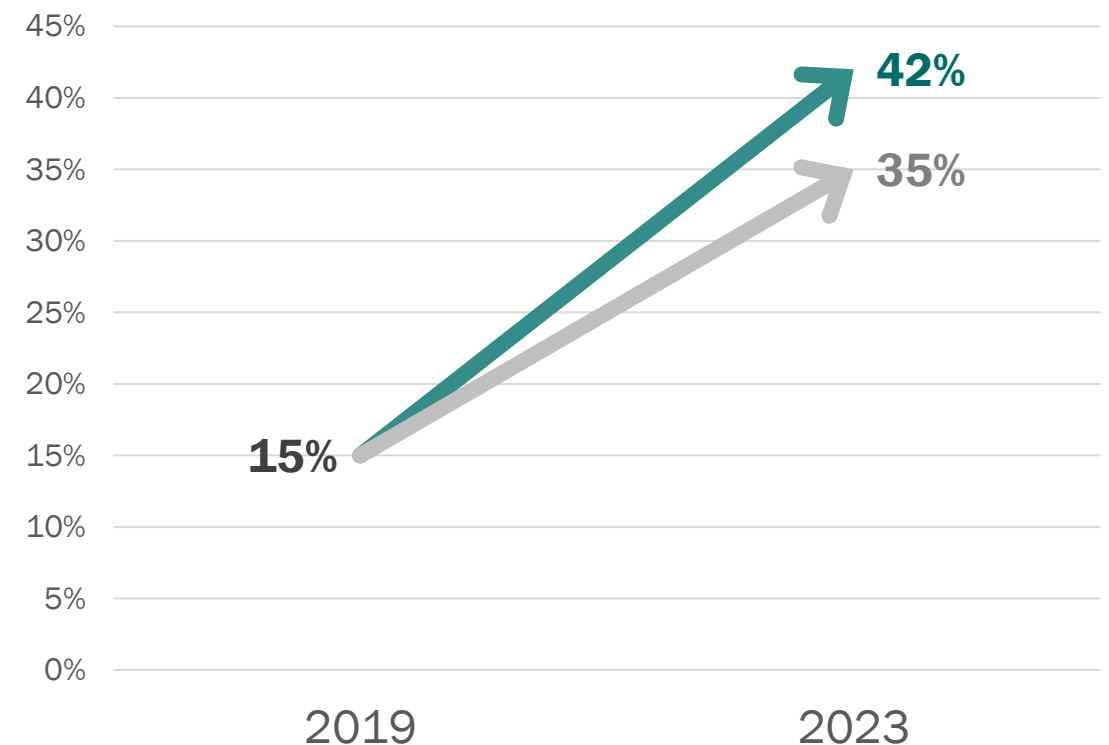
許多人居家辦公

疫情後最顯著的變化之一是人們工作地點的轉變：

- 42%的舊金山勞工平日居家辦公（2019年時僅有15%）
- 24%的舊金山居民完全居家辦公
- 居家辦公趨勢仍在持續變化中

平日平均居家辦公比例

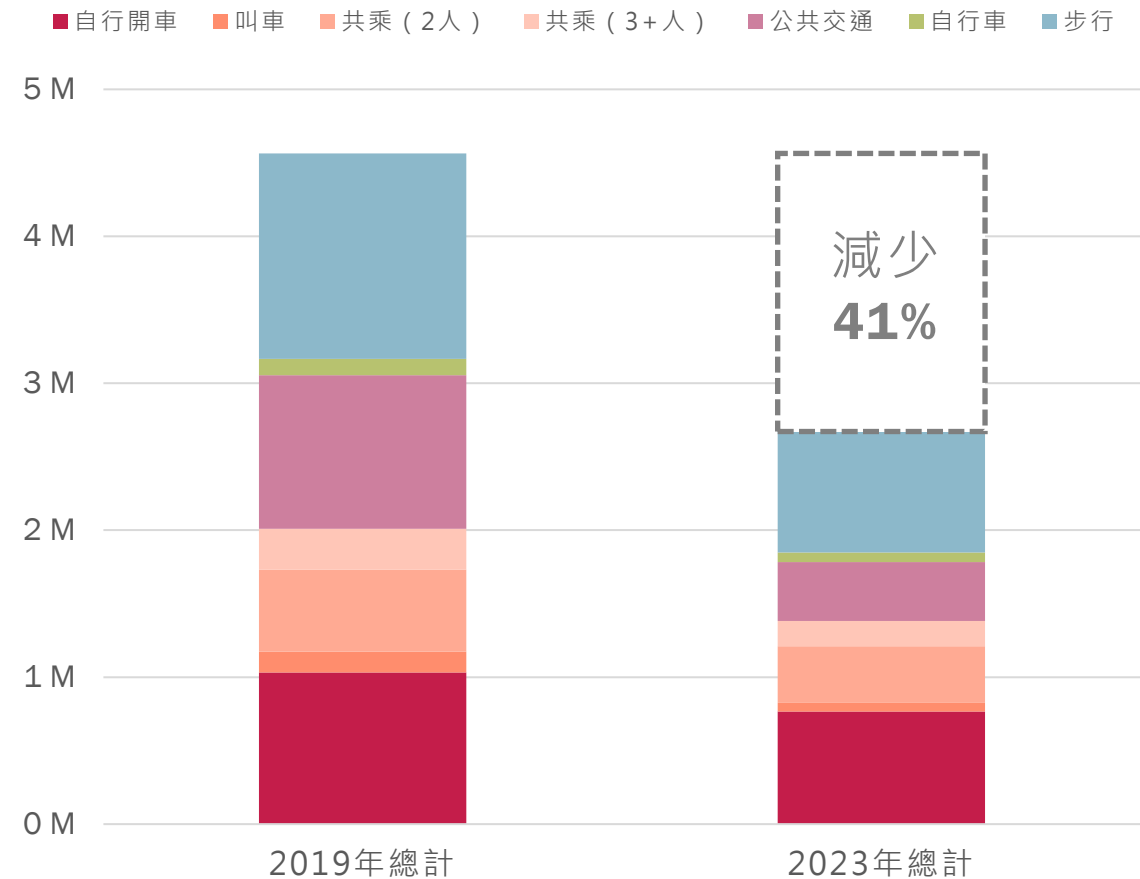
➡ 舊金山就業居民 ➡ 其他灣區就業居民



人們交通活動量減少，但開車的比例增加

- 在2023年，往返舊金山或在市內移動的行程減少了41%，且開車的比例增加
- 平日搭乘公共交通移動的行程減少了60萬次
- 舊金山與東灣/南灣之間所有移動的行程大幅減少
- 短途移動行程有所增加
- 2023年的公共交通服務減少

灣區居民每日平均往返舊金山或在市內移動的行程（不包含貨物配送、商業運輸、貨運及旅客行程）

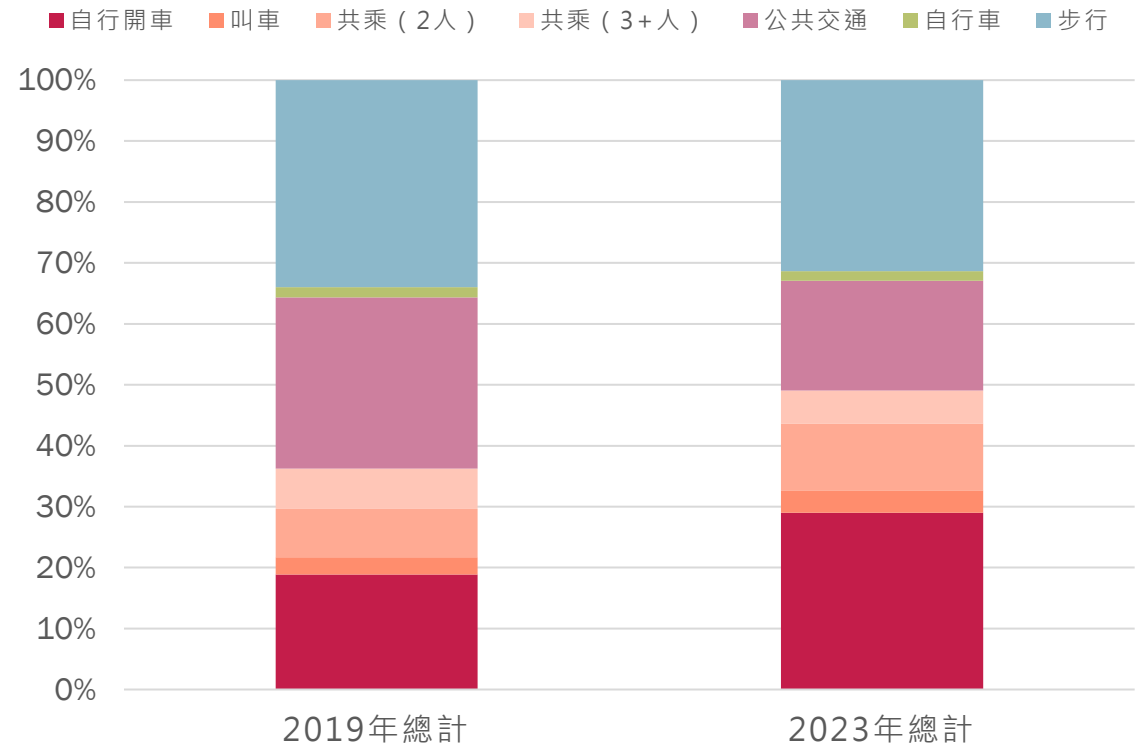


資料來源：MTC / SFCTA / SCVTA 2019年與2023年交通調查

低收入群體交通趨勢變化

- 獨自開車比例顯著上升
- 使用叫車服務人數增加
- 搭乘公共交通的比例降幅最多

年收入低於75,000美元的居民開車次數增加

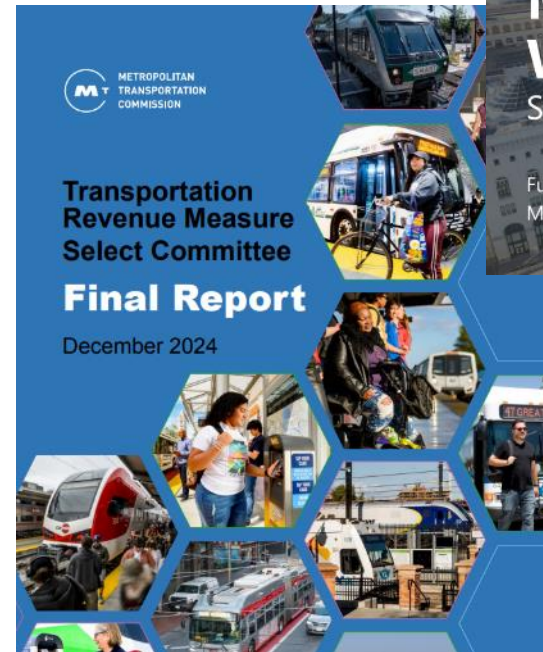


資料來源：MTC / SFCTA / SCVTA 2019年與2023年交通調查

僅限年收入低於75,000美元的舊金山居民日常移動

公共交通營運面臨嚴重赤字

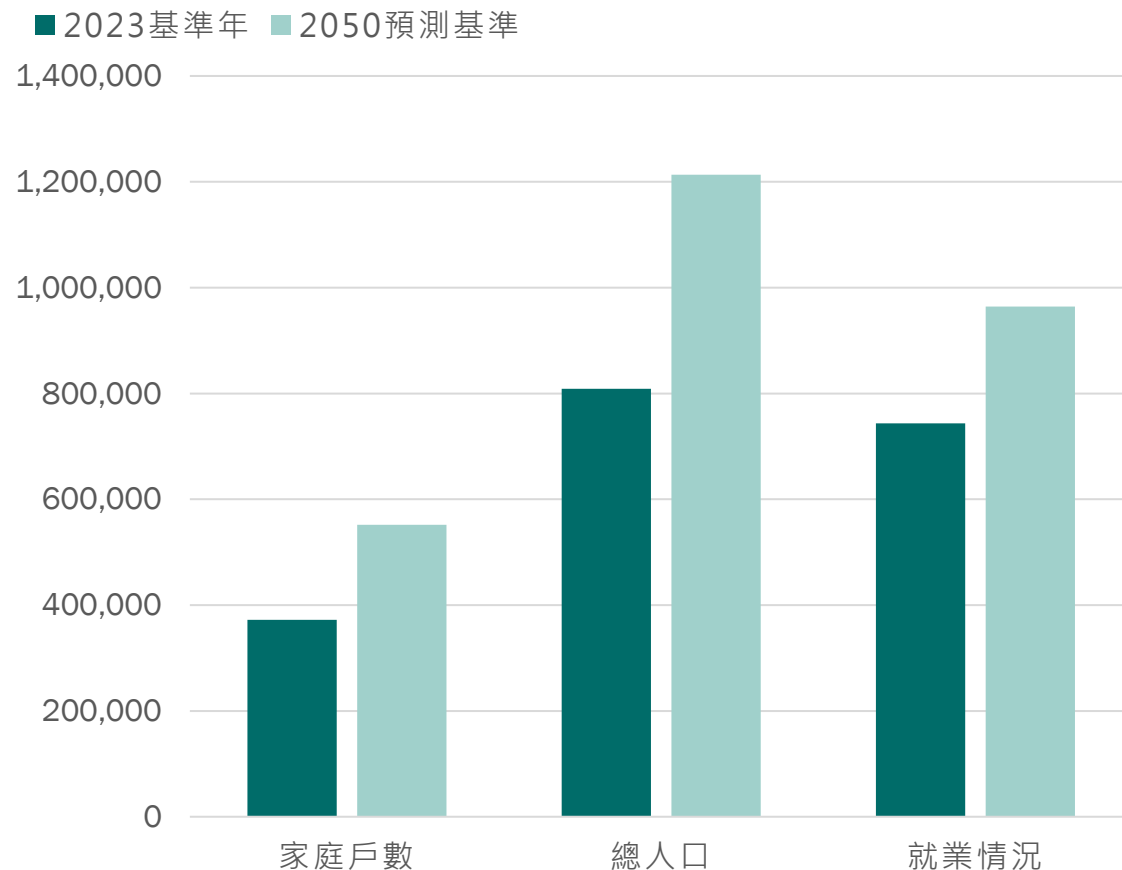
- Muni、AC Transit、BART和Caltrain等灣區主要公共交通營運機構預估從2027財年起，將面臨每年超過8億美元的營運赤字
- 居家辦公與舊金山經濟復甦緩慢導致票價收入、停車費以及政府一般基金撥款減少。



舊金山的未來

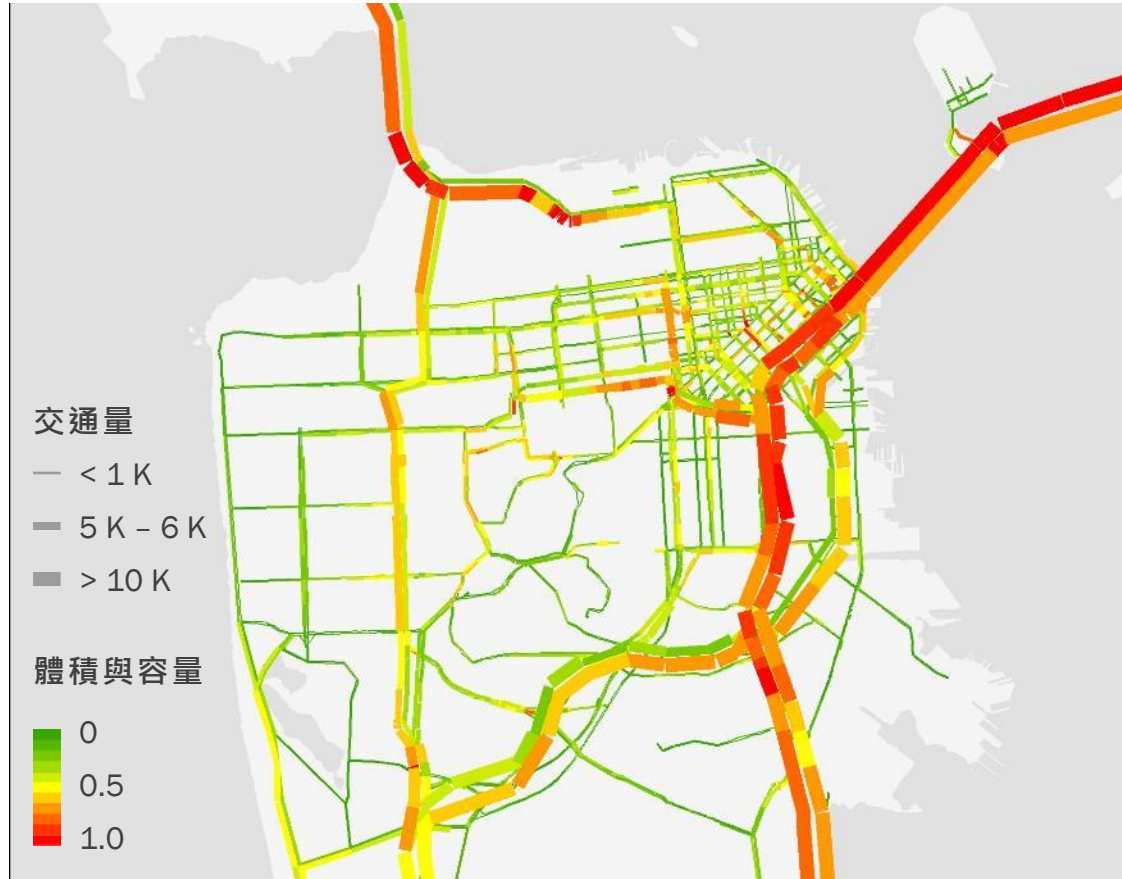
- 區域預測顯示，舊金山到2050年，將增加 29%的就業機會和 50%的人口。
 - 與《灣區計畫2050+》一致
- 我們假設將維持2023年的公共交通服務水準，並完成已經獲得資金的基礎設施項目
- 我們採用2023年的趨勢來預估未來交通模式

舊金山就業與人口增長



30年展望：交通壅堵情況

2023年上午車流量與道路容量比

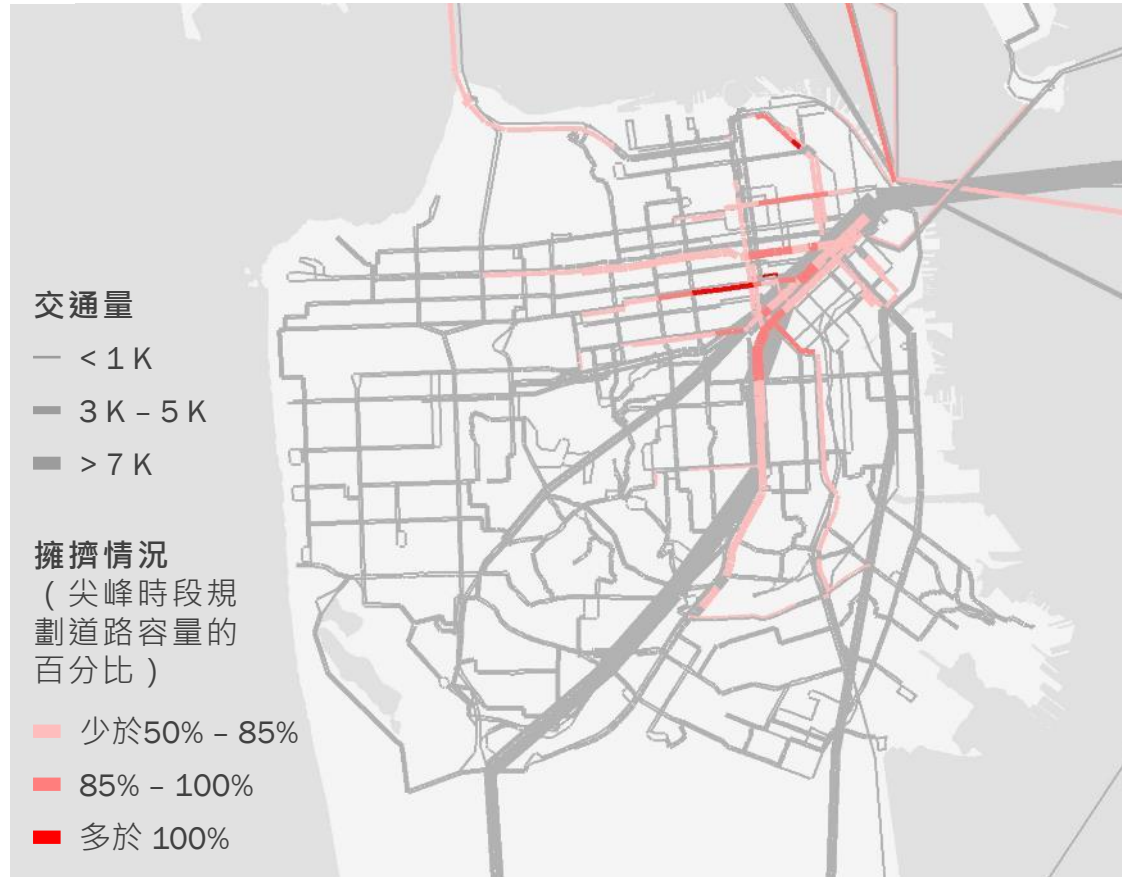


2050年上午車流量與道路容量比

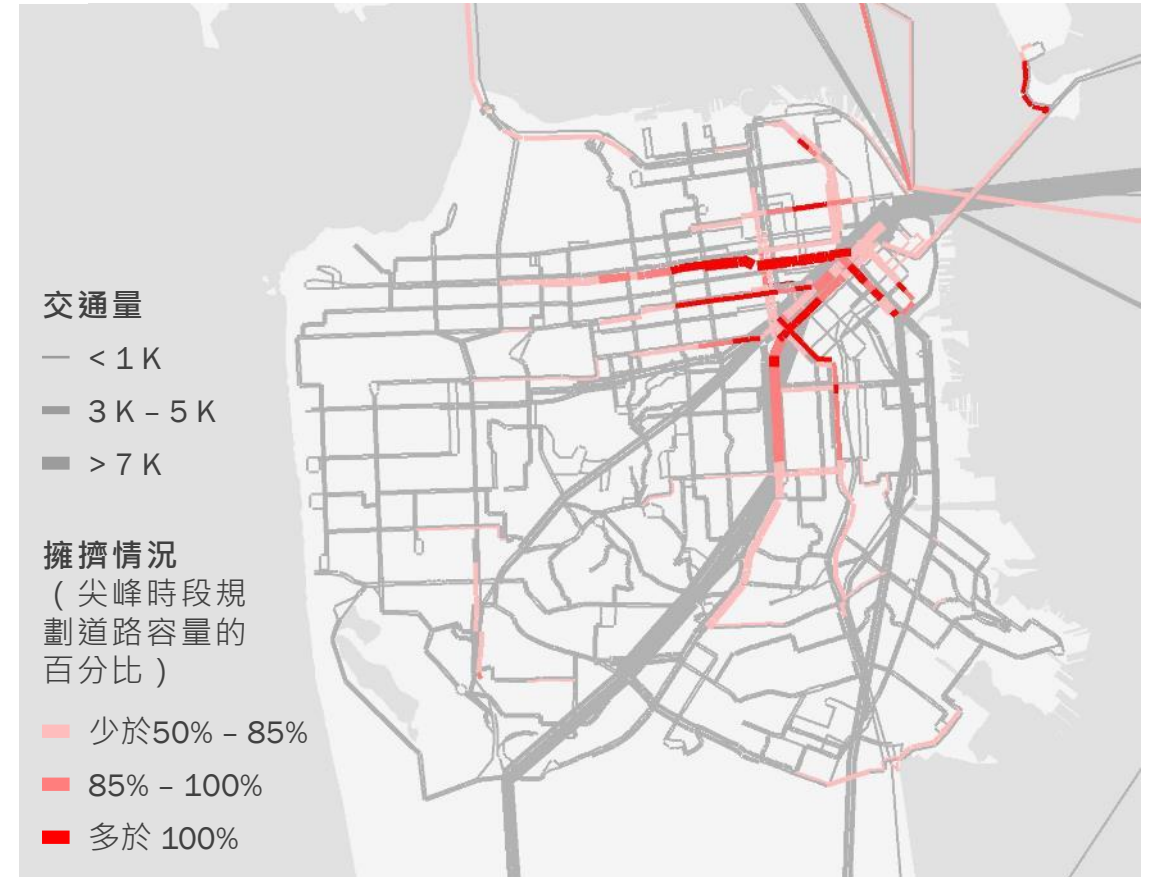


30年展望：公共交通擁擠情況

2023年公共交通在上午的擁擠情況



2050年公共交通上午的擁擠情況



30年展望：我們離目標越來越遠

- 雖然就業機會有所改善，但交通壅塞的加劇對經濟活力和健康復甦產生負面影響
- 持續依賴開車讓我們難以達成安全和宜居、公平以及環境永續的目標
- 在應對維護需求和氣候變遷風險方面，我們面臨重大挑戰



交通投資策略

- 交通收入減少
- 交通投資計畫與願景計畫的策略方向
- 面臨的策略抉擇



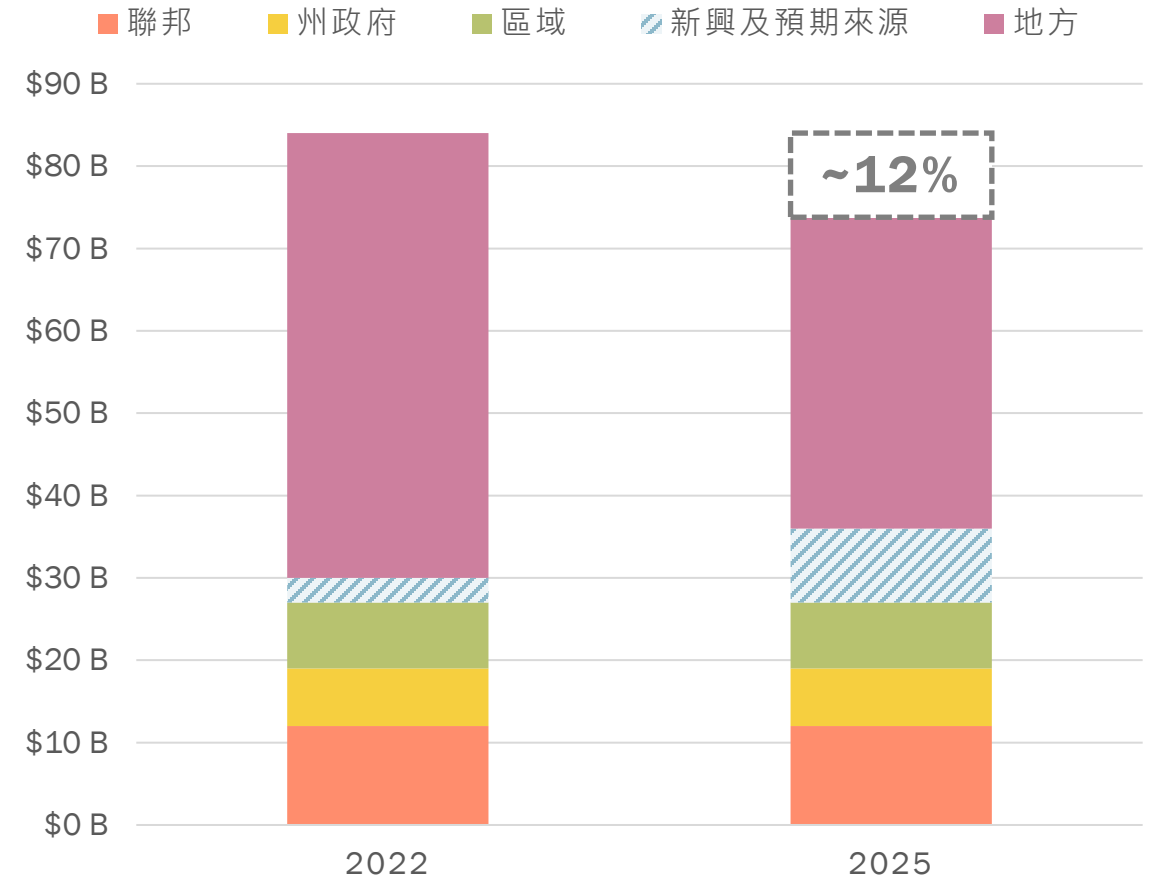
San Francisco
County Transportation
Authority

舊金山交通規劃2050+

交通收入預計將減少

- 聯邦、州政府和區域資金的預估與SFTP 2050計畫相近
- 然而，我們預期地方財源收入將大幅減少
 - 公共交通票價收入
 - SFMTA停車費與政府一般基金補助
 - 銷售稅（例如 BART、L提案）
- 根據區域預測，新興及預期財源將有所增長

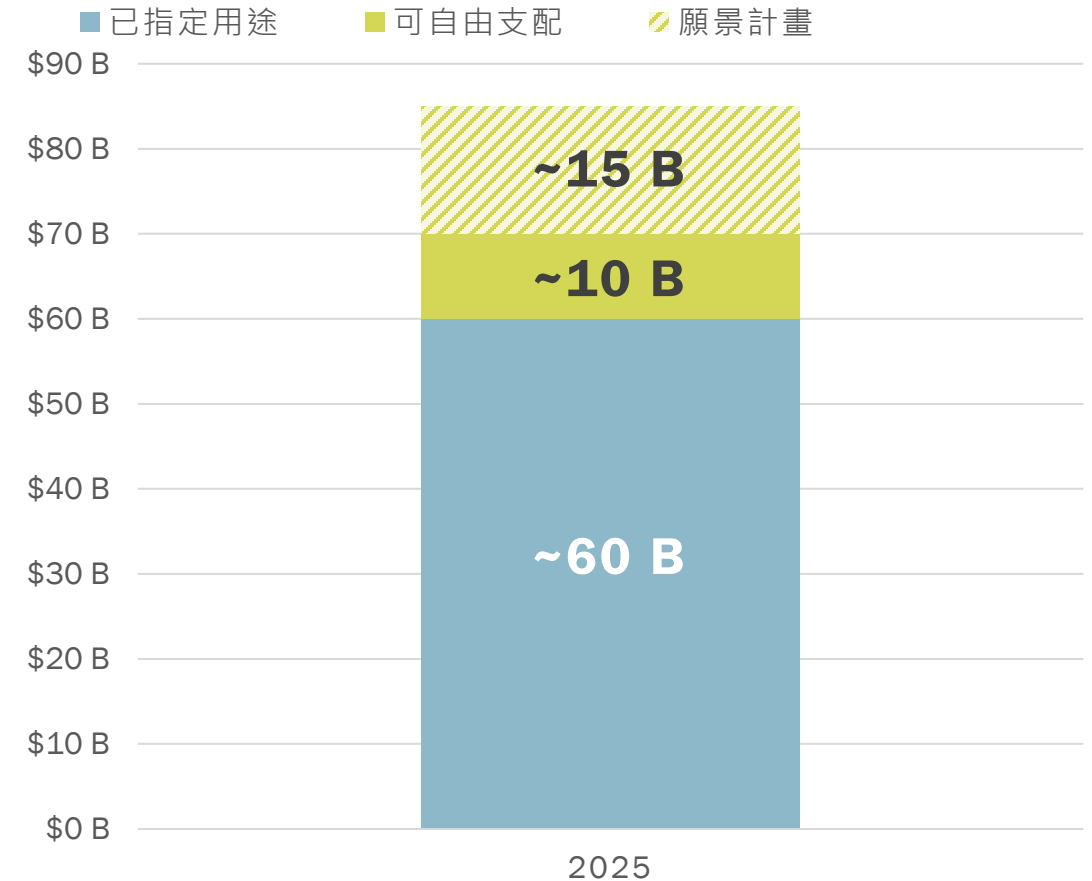
預計收入



SFTP 2050投資計畫與願景計畫

- SFTP的投資計畫必須符合未來30年內預期的交通收入
- 大部分資金已指定用於特定項目或用途
- 投資計畫中有約100億美元資金屬於可自由支配款項，可由地方層級透過SFTP+自主決定如何使用
- 願景計畫假設可透過額外約150億美元的潛在新收入，幫助我們更接近目標

投資計畫與願景計畫



因應收入減少的投資計畫策略

1. 投入資金維持公共交通營運，確保至少達到2023年的服務水準
2. 投入資金進行公共交通與道路維護，以維護道路和各項設施，例如車輛（良好修復狀態）
3. 將剩餘可自由支配的資金優先投入其他類別



更安全且完善的街道

- 交通減速設施
- 交通標誌與號誌
- 行人與自行車設施改善
- 安全上學路線
- 無障礙斜坡
- 植樹計畫



攝影：SFMTA攝影部門



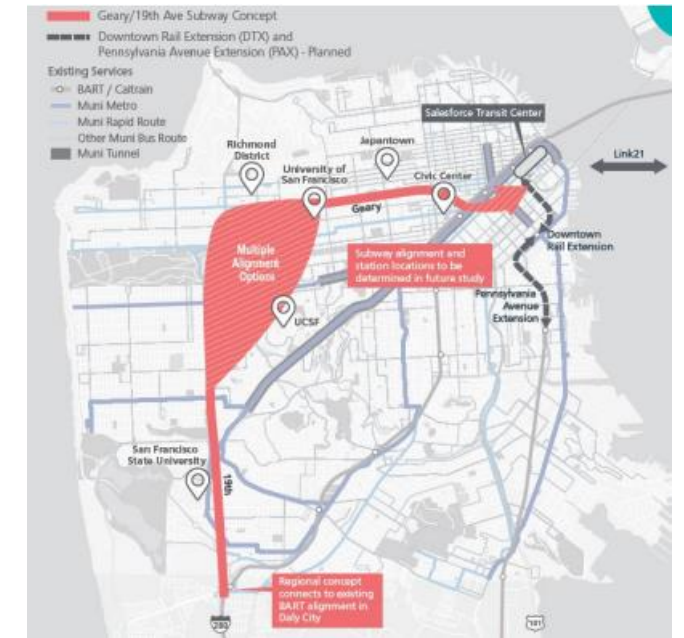
攝影：SFMTA攝影部門



攝影：SFMTA攝影部門

重大公共交通建設項目

- The Portal (市中心鐵路延伸計畫)
- BART/Muni核心運能提升
- Muni 系統穩定性和效率改善
- Geary/19街地鐵、中央地鐵延伸



攝影：SFMTA攝影部門



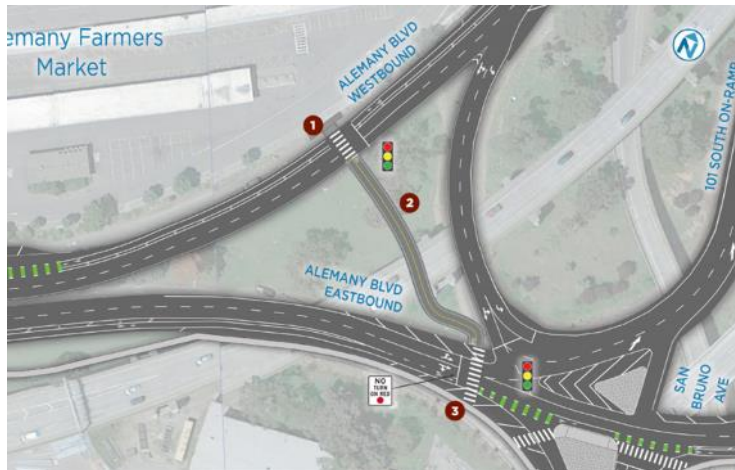
圖片來源：Transbay Joint Powers Authority



圖片來源：Transbay Joint Powers Authority

未來道路與高速公路管理

- 主要道路改造計畫 (Geary/Fillmore 、 Brotherhood Way 、 Embarcadero)
- 高速公路管理 (快速車道/管理車道的規劃與設計)

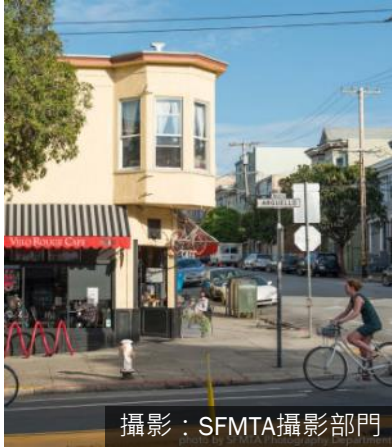


攝影：SFMTA攝影部門



圖片來源：舊金山港務局 (Port of San Francisco)

交通系統管理與規劃



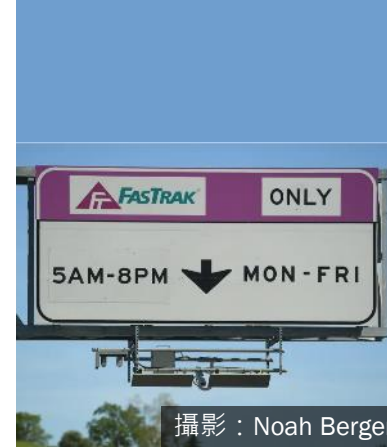
社區規劃：

用於提升安全與交通便利性的規劃與資本經費
全市規劃
共享交通試點計畫



氣候計畫：電氣化

韌性規劃
資本項目/試點計畫



系統管理技術：

可負擔性措施
區域支付/行動支付錢包
試點計畫



教育和交通獎勵計畫：

道路使用管理
停車管理
共享單車
公共交通通行證計畫

您希望如何投資舊金山的交通資金？



San Francisco
County Transportation
Authority

舊金山交通規劃2050+

問題1

您是否同意將資金優先用於維持**2023**年服務水準的公共交通營運，以及公共交通和道路維護？

1. 是
2. 否
3. 不確定

可選：請告訴我們您的想法

問題2

根據您對投資計畫中收入減少瞭解，請列出您認為應該優先保留資金的項目。

(請對以下七個選項進行排序：
1=最需保留資金的優先項目，7=最低優先項目)

1. 投資新的重大公共交通項目
2. 為全民打造更安全的街道
3. 減少高速公路和主要街道的延誤
4. 與社區合作規劃更好的交通
5. 保護我們的交通系統免受氣候變化影響
6. 鼓勵乘坐公共交通、使用自行車和步行
7. 利用技術使交通系統更便捷

可選：請告訴我們您的想法

問題3

您認為潛在的新資金應該
優先投入哪些項目？

(請按**1**=最高優先項目
到**10**=最低優先項目)

1. 增加公共交通的班次和可靠性，讓交通更安全和乾淨
2. 改善街道路面、交通號誌與標誌
3. 現代化公共交通車輛和設備
4. 投資新的重大公共交通項目
5. 為全民打造更安全的街道
6. 減少高速公路和主要街道的延誤
7. 與社區合作規劃更好的交通
8. 保護我們的交通系統免受氣候變化影響
9. 鼓勵乘坐公共交通、使用自行車和步行
10. 利用技術使交通系統更便捷

可選：請告訴我們您的想法

下一步 / 時程表

2024年秋季

跨機構協調啟動，
並在整個規劃過程
中持續進行

2025年春季

第1輪公眾參與
徵求有關投資計
畫與願景計畫優
先事項的意見。

2026年冬季

第2輪公眾參與

2026年春季

規劃草案

2026年夏季

最終規劃

- 網路問卷調查：sfcta.org/sftp
- 線上市政說明會
 - 星期三，6月4日晚上6點
 - 星期六，6月7日上午10點

感謝您。

sfcta.org/sftp

請透過電子郵件sftp@sfcta.org聯絡我們

Suany Chough

規劃部副主任助理

suany.chough@sfcta.org

Amy Thomson

交通規劃部規劃師

amy.thomson@sfcta.org



San Francisco
County Transportation
Authority



sfcta.org/stay-connected

西區交通網絡研究



San Francisco
County Transportation
Authority

2025年5月

西區範圍

西區研究重點的目的：

- 瞭解西區居民當前及未來的交通模式，並考慮已規劃的交通項目和預期的增長
- 提出在 10 - 15 年內改善西區交通選擇的方案，推動實現SFTP+的目標



我們如何進行這項研究

審閱先前確定的需求

- + 正在進行中的項目清單
- + 未來年度交通模擬

→ 西區特定需求



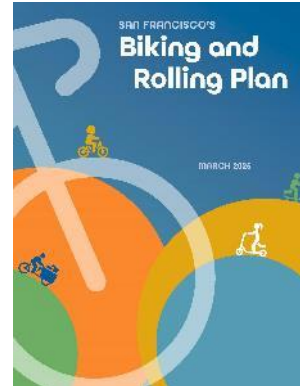
超過15項現有和進行中的計畫



District 1 Multimodal Transportation Study



Final Report: November 2024



District 4 Mobility Study



Final Report: September 2021



SLOAT/SKYLINE INTERSECTION ANALYSIS

PROJECT BACKGROUND AND GOALS

The Sloat Skyline Intersection Alternatives Analysis seeks to improve overall safety at the intersection of Sloat Boulevard/HWY 35 with Skyline Boulevard and 39th Avenue. Sloat serves as an east-west connector from West Portal to Ocean Beach and is the unofficial southern border of the Outer Sunset. Primary project goals include:

- Improving safety for all road users
- Increasing visibility of pedestrians and reducing intersection conflict points
- Improving or maintaining transit and vehicle circulation at the intersection
- Considering options to introduce landscaping improvements, storm water management features, or other community benefits to the project area

This project will identify options to make the intersection a more inviting, safe and comfortable experience for all users. The Sloat Skyline Intersection Alternative Analysis made possible by the San Francisco County Transportation Authority through a grant of position K Local Transportation Sales Tax Funds.



PROJECT INFO SHEET

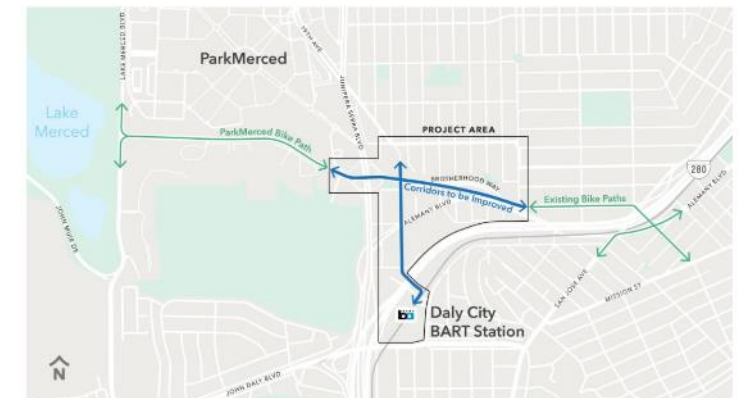


The Sloat and Skyline Intersection Alternatives Study will evaluate different intersection configurations and traffic control options including stop control, yield control, and signalization.



Brotherhood Way Safety and Circulation Plan

Overview Background Public engagement



超過30項已完成和 進行中項目



吉里大道改善項目



2050年的西區

- 人均駕駛次數減少
- 整體開車行程增加
- 西區部分主要幹道壅塞情況可能加劇

2050年公共交通擁擠預測



2050年道路容量使用率



★ 西區需求 — 改善交通選擇

- 東西向交通選擇
- 公共交通便利性
- 安全上學路線
- 讓步行、騎自行車和搭乘公共交通更具吸引力和可負擔性的計畫
- 提升就業和上學便利性的計畫或服務



攝影：SFMTA攝影部門

★ 西區需求 — 公共交通

- 新增西區 / 南灣的公共交通路線
- 公共交通穩定性



攝影：SFMTA攝影部門

★ 西區需求 — 步行、騎自行車、輔助移動設備

- 提高安全性，包括改善高傷害事故網絡的安全性
- 解決駕駛超速問題
- 自行車與公共交通樞紐和主要目的地的連接
- 安全上學路線



攝影：SFMTA攝影部門

★ 西區需求 — 車輛流通

- 解決併排停車的問題
- 交通管理
- 主要幹道的車速管理
- 電動車公共充電設施



討論（問題1）

您認為改善交通系統應該最優先什麼？

1. 改善交通選擇
2. 公共交通網絡
3. 行人步行網絡
4. 自行車網絡
5. 車輛通行網絡



討論（問題1.1）

我們是否有遺漏但您認為重要的需求？



討論（問題2）

在舊金山西區中，您會優先考慮哪些社區或區域進行投資？請選擇兩項。

1. 人口增長最多的社區？
2. 低收入居民比例高的社區，或公平優先社區（Equity Priority Communities）？
3. 開車行程次數最多的社區？
4. 公共交通不便的社區？
5. 高傷害事故網絡
6. 在存在交通風險的區域，例如青少年和老年人
7. 主要幹道和州際高速公路



下一步 / 時 程表

- **2025年夏季**：方案設計
- **2026年冬季**：第二輪參與
 - 收集針對未來 10 - 15 年內改善西區交通選擇方案的意見
- **2026年春季**：最終報告和建議

問題?

sfcta.org/westside-network-study

請透過電子郵件sftp@sfcta.org聯絡我們

David Long

資深交通規劃師

david.long@sfcta.org



San Francisco
County Transportation
Authority



sfcta.org/stay-connected