



SB 63: Đạo luật Kết nối Khu vực Vịnh

Bản Thông tin Tóm tắt

Cập nhật tháng 8 năm 2026

SB 63 là gì?

Dự luật Thượng viện 63 (Wiener/Arreguín), còn gọi là Đạo luật Kết nối Khu vực Vịnh (Connect Bay Area Act) ban hành năm 2025 cho phép đưa phương án huy động ngân sách giao thông vào kỳ bỏ phiếu tháng 11 năm 2026 tại các quận Alameda, Contra Costa, San Francisco, San Mateo và Santa Clara.

Nếu được thông qua, phương án này sẽ tạo ra doanh thu khoảng 980 triệu USD mỗi năm để duy trì và cải thiện hệ thống giao thông công cộng, nguồn vốn này được hình thành từ thuế doanh thu giao thông vận tải khu vực trong thời hạn 14 năm (mức thuế là 0,5% tại mỗi quận, riêng San Francisco là 1%). Mọi biện pháp thực thi sẽ do Khu vực Quản lý Nguồn thu Giao thông Công cộng mới thành lập quản lý dưới sự điều hành của cùng ban quản trị với Ủy ban Giao thông Vận tải Vùng đô thị (MTC).

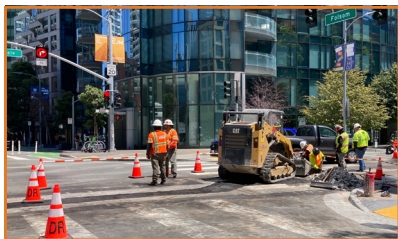
Mục đích của SB 63 là gì?

- **Ngăn tình trạng cắt giảm dịch vụ quy mô lớn** tại các hệ thống BART, Muni, Caltrain và AC Transit do tình trạng thiếu hụt ngân sách sau đại dịch COVID-19.
- **Nâng cao trải nghiệm của hành khách** bằng cách đảm bảo chi phí hợp lý cho giao thông công cộng, giúp hệ thống này dễ dàng sử dụng và thuận tiện hơn cho tất cả mọi người, bao gồm cả người cao tuổi và người khuyết tật.
- **Thực hiện các cải tiến giao thông vận tải khác** tại các quận Alameda, Contra Costa, San Mateo và Santa Clara.

Nguồn tiền sẽ được sử dụng như thế nào?



Khoảng 63% số tiền thu được sẽ được dùng để vận hành xe buýt, tàu hỏa và phà thuộc các hệ thống BART, Muni, Caltrain, AC Transit, San Francisco Bay Ferry, các đại lý xe buýt vùng East Bay và Golden Gate Transit.



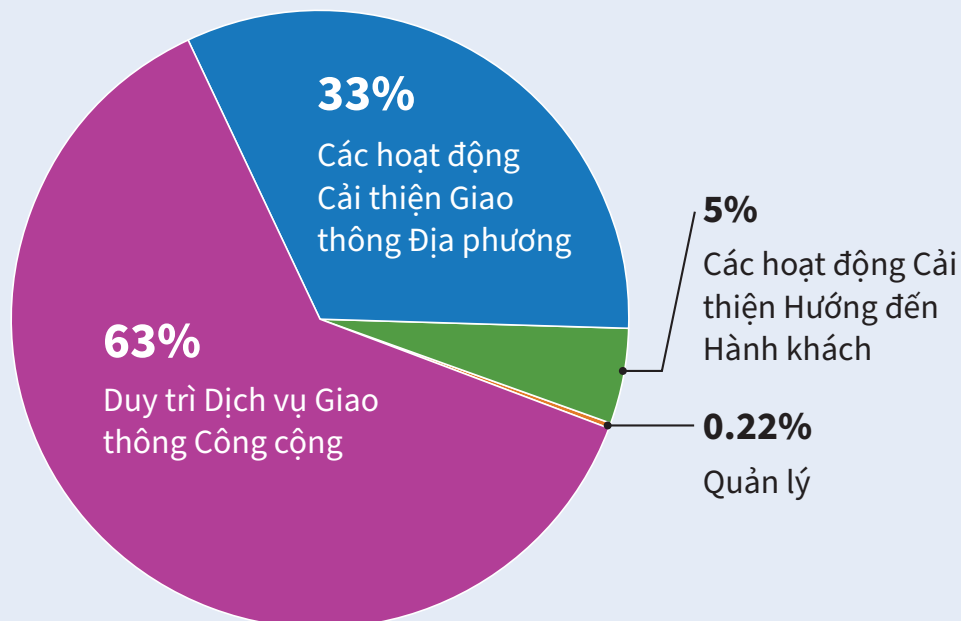
Khoảng một phần ba số tiền được đảm bảo dành cho Cơ quan Giao thông Thung lũng Santa Clara (VTA), SamTrans, Cơ quan Giao thông Contra Costa và Ủy ban Giao thông Quận Alameda, các đơn vị này có quyền linh hoạt sử dụng ngân sách cho cơ sở hạ tầng và phương tiện, vận hành dịch vụ giao thông công cộng hoặc trả nợ các tuyến đường có xe buýt hoạt động thường xuyên.



Khoảng 5% sẽ được dùng để chi trả cho các hoạt động cải thiện trải nghiệm của hành khách bằng cách giúp giao thông công cộng nhanh hơn, chi phí hợp lý hơn, dễ tiếp cận hơn cho người cao tuổi và người khuyết tật cũng như dễ dàng định hướng hơn nhờ hệ thống biển chỉ dẫn được nâng cấp.

Cuối cùng, tối đa 0,22% có thể được sử dụng cho các chi phí quản lý phương án phát sinh từ Ủy ban Giao thông Vận tải Vùng đô thị và Khu vực Quản lý Nguồn thu Giao thông Công cộng mới. Nguồn thu từ phương án này cũng có thể chi trả cho các chi phí phát sinh một lần theo quy định, chẳng hạn như chi phí bầu cử.

Kế hoạch Phân bổ Chi tiêu theo Đạo luật Kết nối Khu vực Vịnh



Giám sát và Đánh giá Hiệu quả Tài chính

SB 63 yêu cầu thực hiện đánh giá hiệu quả tài chính theo hai giai đoạn đối với BART, Muni, Caltrain và AC Transit dưới sự chỉ đạo của một ủy ban giám sát. Ủy ban bao gồm bốn chuyên gia độc lập, bốn đại diện cơ quan giao thông và Chủ tịch MTC hoặc người được ủy quyền.

Giai đoạn 1 sẽ được hoàn thành trước khi tiến hành bỏ phiếu phương án và sẽ xác định các biện pháp tiết kiệm chi phí mà các cơ quan giao thông công cộng đã thực hiện cũng như cách thức để các cơ quan này có thể cải thiện dịch vụ và trải nghiệm của hành khách mà không cần nguồn vốn mới. Nếu cử tri thông qua phương án được SB 63 cho phép tại kỳ bỏ phiếu tháng 11 năm 2026, các điều khoản giám sát bổ sung sẽ có hiệu lực như mô tả dưới đây:

- **Ủy ban Giám sát Độc lập:** SB 63 yêu cầu Đặc khu bổ nhiệm một Ủy ban Giám sát Độc lập để xác nhận việc phân bổ tiền tuân theo kế hoạch chi tiêu của SB 63. Ủy ban Giám sát Độc lập sẽ bao gồm ít nhất một người được bổ nhiệm từ năm quận — Alameda, Contra Costa, San Francisco, San Mateo và Santa Clara — những quận hợp thành Đặc khu..
- **Duy trì Mức đóng góp Ngân sách:** BART, Muni, Caltrain, AC Transit, Golden Gate Transit và SF Bay Ferry cùng với các đại lý xe buýt vùng East Bay phải duy trì mức kinh phí hiện có cho việc vận hành các dịch vụ giao thông công cộng của họ (với một số ngoại lệ). Yêu cầu này nhằm đảm bảo rằng số tiền thu được từ SB 63 sẽ làm tăng thêm và không thay thế nguồn tiền hiện tại đang được sử dụng để cung cấp dịch vụ giao thông công cộng.
- **Trách nhiệm Giải trình Bổ sung của Cơ quan Giao thông cấp Quận:** Việc thông qua phương án này sẽ cung cấp cho mỗi quận trong số năm quận thuộc Đặc khu thêm quyền giám sát đối với BART, Muni, Caltrain và AC Transit. Nếu các tiêu chuẩn của một cơ quan giao thông công cộng liên quan đến giá vé, dịch vụ, vệ sinh nhà ga hoặc bảo trì không nhất quán giữa các quận thì một quận có thể triệu tập một ủy ban kiểm duyệt có thẩm quyền ràng buộc gồm các ủy viên MTC từ các quận liên quan với quyền hạn tạm giữ một phần ngân sách từ phương án đối với cơ quan đó cho đến khi vấn đề được khắc phục.
- **Giai đoạn 2 Đánh giá Hiệu quả Tài chính:** SB 63 yêu cầu đánh giá sâu hơn về cấu trúc chi phí và các chiến lược để hỗ trợ tính bền vững về tài chính.

Kế hoạch Phân bổ Chi tiêu theo Đạo luật Kết nối Khu vực Vịnh

Nguồn vốn Hàng năm theo Mục đích và Đơn vị Tiếp nhận, Ước tính Năm Tài chính 2028¹

DUY TRÌ DỊCH VỤ GIAO THÔNG CÔNG CỘNG

Tiền phải được sử dụng để vận hành và bảo trì dịch vụ giao thông công cộng

BART	310 triệu USD
Muni	155 triệu USD
Caltrain	70 triệu USD
AC Transit	50 triệu USD
Các Đại lý Xe buýt East Bay² và Golden Gate Transit/Phà	20 triệu USD
San Francisco Bay Ferry	6 triệu USD

CÁC HOẠT ĐỘNG CẢI THIỆN GIAO THÔNG ĐỊA PHƯƠNG

Tiền phải được sử dụng cho hạ tầng giao thông công cộng, vận hành dịch vụ giao thông công cộng và/hoặc trải nhựa đường có dịch vụ xe buýt thường xuyên.

Santa Clara VTA	245 triệu USD
SamTrans	45 triệu USD
Cơ quan Giao thông Contra Costa	25 triệu USD
Ủy ban Giao thông Quận Alameda	10 triệu USD

CÁC HOẠT ĐỘNG CẢI THIỆN HƯỚNG ĐẾN HÀNH KHÁCH

Tiền phải được sử dụng để giúp giao thông công cộng nhanh hơn, chi phí hợp lý hơn, dễ tiếp cận hơn cho người cao tuổi và người khuyết tật cũng như dễ dàng định hướng hơn nhờ hệ thống biển chỉ dẫn được nâng cấp..

Các dự án ưu tiên giao thông công cộng, chương trình giảm giá Clipper® START, chuyển tuyến miễn phí và giảm giá, cải thiện dịch vụ hỗ trợ người khuyết tật và chỉ dẫn khách hàng.

45 triệu USD

QUẢN LÝ

Tiền phải được Đặc khu và MTC sử dụng để giám sát và quản lý nguồn vốn cũng như các chương trình theo phương án.

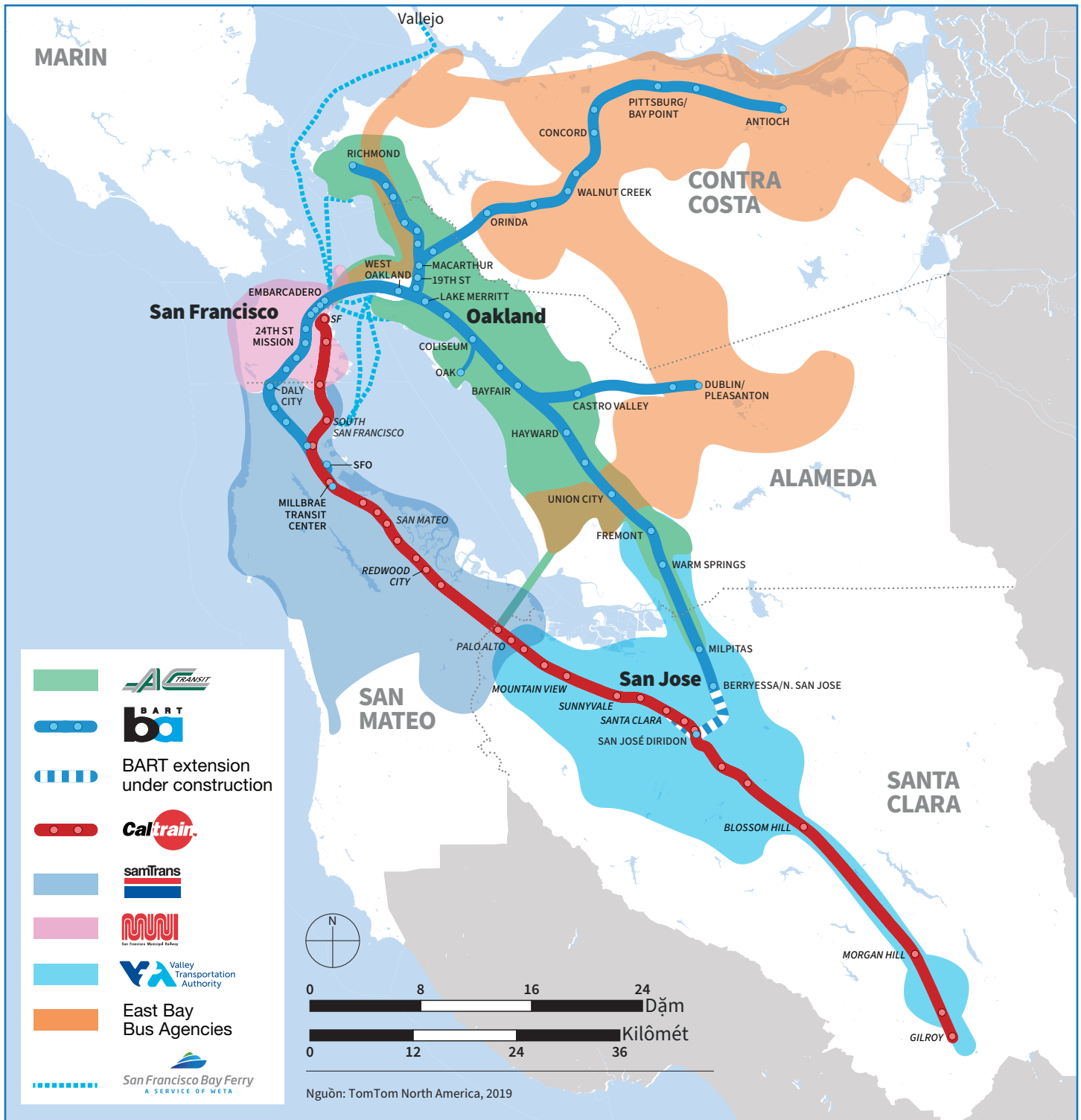
2 triệu USD

Ghi chú:

- Các số tiền hiển thị là doanh thu ròng sau khi trừ phí quản lý của tiểu bang, ước tính khoảng 7 triệu USD trong năm tài chính 2028. Các khoản phí có thể thay đổi nhưng dự báo này giả định tỷ lệ hiện tại của Cục Quản lý Thuế và Phí California là 0,82% cho các quận áp dụng mức 1/2 cent và 0,41% cho SF (mức 1%). Số tiền hiển thị không phản ánh các chi phí phát sinh một lần sẽ được chi trả trong (các) năm đầu triển khai phương án (bao gồm hoàn trả chi phí bầu cử, chi phí đánh giá hiệu quả tài chính theo yêu cầu của SB 63, chi phí pháp lý có thể phát sinh và các chi phí một lần khác gắn liền với việc quản lý sắc lệnh thuế).
- Các đại lý xe buýt East Bay bao gồm County Connection, Tri Delta Transit, Union City Transit, WestCAT và Wheels.
 - Tổng các con số có thể không khớp do làm tròn. Các số tiền từ 20 triệu USD trở lên sẽ được làm tròn đến 5 triệu USD gần nhất. Các khoản tiền dưới 20 triệu USD sẽ được làm tròn đến 1 triệu USD gần nhất.

Nguồn: Phân tích của MTC dựa trên đánh giá vào tháng 10 năm 2025 về doanh thu ròng dự kiến của HDL Companies

Khu vực Hoạt động của các Cơ quan Giao thông công cộng được Tài trợ bởi Phương án Khu vực thuộc Đạo luật Kết nối Khu vực Vịnh



Ghi chú: Golden Gate Transit không được hiển thị trên bản đồ này mặc dù đơn vị này dự kiến sẽ nhận được khoảng 1 triệu USD/năm

Nguồn vốn cho VTA và SamTrans đủ điều kiện để chi cho vốn đầu tư giao thông công cộng (nghĩa là chi phí hạ tầng và phương tiện), vận hành (nghĩa là chi phí cần thiết để vận hành hệ thống) và sửa chữa đường sá tại địa phương trên các tuyến đường có dịch vụ giao thông công cộng thường xuyên hoạt động. Nguồn vốn cho tất cả các cơ quan khác chỉ được dùng cho mục đích vận hành giao thông công cộng (nghĩa là chi phí cần thiết để vận hành hệ thống).

Các Đại lý Xe buýt East Bay ở đây bao gồm County Connection, Tri Delta Transit, Union City Transit, WestCAT và Wheels.

Bản đồ trên được lập cho mục đích minh họa, ranh giới chính xác của từng cơ quan giao thông công cộng có trên trang web của cơ quan đó.

Bản đồ này chính xác tại thời điểm xuất bản và có thể thay đổi.