



Tờ thông tin về các cải tiến hưởng tới hành khách

Tháng 9 năm 2026

Dự luật Giao thông Kết nối Vùng Vịnh là một sáng kiến do người dân đề xuất, sẽ được đưa ra bỏ phiếu vào tháng 11 năm 2026 tại các hạt Alameda, Contra Costa, San Francisco, San Mateo và Santa Clara.

Nếu được thông qua, dự luật này dự kiến sẽ huy động được khoảng 980 triệu USD mỗi năm để duy trì và nâng cấp hệ thống giao thông công cộng. Nguồn kinh phí sẽ đến từ thuế bán hàng khu vực dành cho giao thông công cộng, được áp dụng trong 14 năm (với mức thuế 0,5% tại mỗi hạt, riêng San Francisco sẽ áp dụng mức thuế 1%). Dự luật này sẽ do Đặc khu Quản lý Nguồn thu Dự luật Giao thông Công cộng (Đặc khu) mới được thành lập quản lý, dưới sự điều hành của cùng một hội đồng quản trị với Ủy ban Giao thông Vận tải Đô thị (MTC).

Tờ thông tin dưới đây cung cấp tổng quan khái quát về kế hoạch phân bổ ngân sách của dự luật, cùng các chi tiết về những hạng mục cải tiến hưởng tới hành khách sẽ được cấp vốn nếu dự luật được cử tri thông qua.

Tổng quan về kế hoạch phân bổ ngân sách của dự luật

Khoảng 63% nguồn vốn huy động được sẽ được sử dụng để vận hành hệ thống xe buýt, tàu và phà của BART, Muni, Caltrain, AC Transit, San Francisco Bay Ferry, các công ty vận tải xe buýt tại East Bay và Golden Gate Transit.

Khoảng một phần ba ngân sách được phân bổ cố định cho Cơ quan Giao thông Vận tải Thung lũng Santa Clara (VTA), SamTrans, Cơ quan Giao thông Vận tải Contra Costa và Ủy ban Giao thông Vận tải Hạt Alameda. Các cơ quan này có thể sử dụng nguồn vốn cho cơ sở hạ tầng và phương tiện giao thông công cộng, vận hành dịch vụ vận tải hoặc trả nhuệ các tuyến đường có dịch vụ giao thông công cộng chạy theo tuyến cố định.

Khoảng 5% sẽ được dùng để nâng cao trải nghiệm của hành khách thông qua việc gia tăng khả năng tiếp cận, khả năng chi trả và sự thuận tiện trong việc tìm đường khi sử dụng giao thông công cộng, như được trình bày chi tiết hơn ở bên dưới.

Cuối cùng, tối đa 0,22% ngân sách có thể được trích ra cho các chi phí quản lý dự luật phát sinh từ phía MTC và Đặc khu Quản lý Nguồn thu Dự luật Giao thông Công cộng mới thành lập. Nguồn thu từ dự luật cũng có thể trang trải cho một số khoản chi phí phát sinh một lần, chẳng hạn như giai đoạn hai của đợt đánh giá hiệu quả tài chính bắt buộc đối với BART, Muni, Caltrain, AC Transit và chi phí tổ chức bầu cử.

Các cải tiến hưởng tới hành khách

Nếu được cử tri thông qua, khoảng 5% số tiền huy động được (tương đương khoảng 45 triệu USD mỗi năm) phải được sử dụng để nâng cao khả năng tiếp cận hệ thống giao thông công cộng, khả năng chi trả và giúp hành khách dễ dàng di chuyển. Các khoản đầu tư này sẽ do MTC quản lý. Ít nhất bốn năm một lần, cơ quan này sẽ thông qua một chương trình dự án kéo dài nhiều năm. Chương trình này sẽ được xây dựng trên cơ sở hợp tác với các đơn vị vận tải công cộng và một nhóm cố vấn đại diện cho khách hàng. Phần dưới đây mô tả các danh mục chi tiêu hợp lệ cùng mức kinh phí thường niên ước tính theo từng năm, theo quy định của luật tiểu bang và Kế hoạch chi tiêu của MTC cho Đạo luật Kết nối Vùng Vịnh.

Khả năng tiếp cận

Dành khoảng 10 triệu USD mỗi năm cho các khoản đầu tư nhằm nâng cao khả năng di chuyển của người cao tuổi và người khuyết tật. Các hạng mục cải thiện khả năng tiếp cận có thể bao gồm:

- **Quản lý điều phối giao thông:** Bố trí các vị trí nhân sự quản lý điều phối giao thông tại từng hạt, tập trung vào việc đáp ứng nhu cầu đi lại của người khuyết tật, người cao tuổi và người có thu nhập thấp. Nhân sự quản lý điều phối giao thông sẽ giúp người dân tìm ra phương án di chuyển tối ưu, đồng thời nhận diện và khắc phục các điểm đứt gãy kết nối giữa các đơn vị vận tải công cộng.
- **Cải thiện dịch vụ vận tải chuyên biệt:** Triển khai cải tiến các dịch vụ vận tải chuyên biệt, bao gồm thay đổi cấp độ dịch vụ, cung cấp giải pháp “chuyển đi thẳng không đổi xe” và nâng cấp công nghệ nhằm tăng hiệu suất cũng như trải nghiệm của hành khách sử dụng dịch vụ này.
- **Kế hoạch phối hợp:** Các dự án và chương trình nằm trong Kế hoạch Phối hợp Giao thông Công cộng và Vận tải Phục vụ Dịch vụ Xã hội (cập nhật mới nhất vào năm 2024) do MTC thông qua.

Khả năng chi trả giá vé

Dành khoảng 25 triệu USD mỗi năm cho các chương trình trợ giá vé nhằm đạt được các mục tiêu sau:

- Hỗ trợ người dân tiếp cận giao thông công cộng với chi phí hợp lý
- Tăng lượng hành khách sử dụng phương tiện công cộng bằng cách xây dựng hệ thống giao thông đồng bộ và dễ sử dụng hơn
- Thúc đẩy sự hợp tác và phối hợp giữa các cơ quan về chính sách giá vé

Các chương trình đủ điều kiện bao gồm:

- **Clipper START:** Tiếp tục tài trợ cho chương trình giảm 50% giá vé cho cư dân có thu nhập thấp tại Vùng Vịnh (áp dụng cho các hộ gia đình có mức thu nhập tối đa bằng 200% mức nghèo khó liên bang).
- **Miễn và giảm giá vé khi chuyển tuyến:** Gia hạn chương trình thí điểm giảm giá khi chuyển tuyến dành cho hành khách đổi phương tiện giữa các đơn vị vận tải khác nhau.
- **Các chương trình giá vé:** Các chương trình giá vé quy mô khu vực khác nhằm mục tiêu tăng lượng hành khách và hỗ trợ mức giá vé hợp lý.

Ưu tiên giao thông công cộng

Dành ngân sách lên tới 10 triệu USD* mỗi năm cho các khoản đầu tư và hỗ trợ kỹ thuật của các dự án nhằm rút ngắn thời gian di chuyển và nâng cao độ tin cậy của dịch vụ giao thông công cộng. Ví dụ:

- Hệ thống ưu tiên tín hiệu cho phương tiện công cộng
- Cải tiến thiết kế điểm phương tiện công cộng
- Quy định và thực thi các quy định về giao thông/đỗ xe
- Làn đường ưu tiên vượt cho xe buýt
- Làn đường dành riêng cho xe buýt

Bản đồ và hệ thống chỉ đường

Dành ngân sách lên tới 10 triệu USD* mỗi năm để xây dựng các tài liệu chỉ đường (bản đồ, biển báo, màn hình hiển thị, v.v.) trở nên đồng bộ và dễ nhận biết hơn.

- **Các cải tiến đối với hệ thống chỉ đường và biển báo:** Triển khai hệ thống biển báo chung được chuẩn hóa mới tại các điểm dừng phương tiện công cộng, ga đường sắt, trung tâm trung chuyển và bến phà. Xây dựng các tiêu chuẩn chỉ dẫn đường đi và hướng dẫn thiết kế.

* Dự luật này cung cấp khoảng 10 triệu USD mỗi năm cho cả hai chương trình Ưu tiên giao thông công cộng và Bản đồ và hệ thống chỉ đường. MTC sẽ quyết định mức kinh phí cụ thể phân bổ cho từng chương trình trong khuôn khổ chương trình cấp vốn nhiều năm, dự kiến được thông qua định kỳ bốn năm một lần.