



SB 63: 連接灣區法案

資訊簡介

2026 年 3 月

什麼是 SB 63?

參議院第 63 號法案 (Wiener/Arreguín), 即連接灣區法案 (Connect Bay Area Act), 於 2025 年頒布, 授權在 Alameda、Contra Costa、舊金山、San Mateo 和 Santa Clara 等縣於 2026 年 11 月的選票上加入一項交通資金提案。

授權提案預計每年可產生約 9.8 億美元的收入, 用於維持和改善公共交通服務, 提案將由一項為期 14 年的區域交通銷售稅 (除舊金山外, 每個縣稅率為 0.5%, 舊金山為 1%) 提供資金。任何措施都將由新成立的公共交通收入措施區 (Public Transit Revenue Measure District, 簡稱區) 負責執行, 並由與大都會交通委員會 (MTC) 相同的董事會進行監管。

SB 63 的目的為何?

- **防止主要服務的大幅削減:** 避免因新冠疫情 (COVID-19) 後預算短缺, 對灣區捷運 (BART)、Muni 公車、加州火車 (Caltrain) 及 AC Transit 的服務造成影響。
- **改善公共交通乘客體驗:** 透過提供更實惠的票價、更容易獲得的乘車資訊, 以及為長者和殘障人士打造更便利的無障礙出行條件, 以提升整體乘客體驗。
- **其他交通運輸改善:** 包括在 Alameda, Contra Costa, San Mateo 和 Santa Clara 等縣開展相關改善工作。



資金將用於何處?

所籌集資金約 63% 將用於公車、列車及渡輪的營運, 包括灣區捷運、Muni 公車、加州火車、AC Transit、舊金山灣渡輪 (San Francisco Bay Ferry)、東灣公車機構 (East Bay bus agencies) 和金門公共交通 (Golden Gate Transit)。



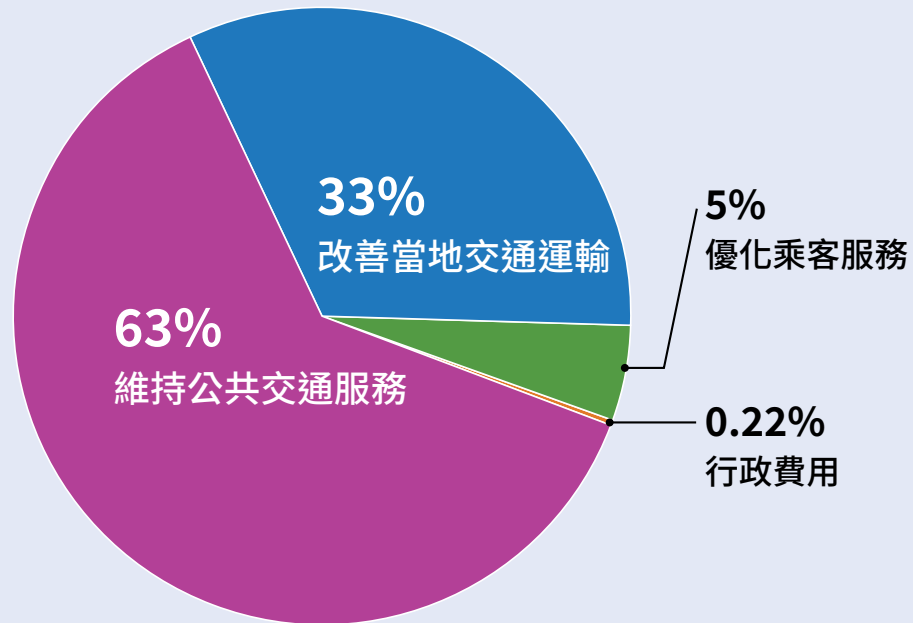
保證約三分之一的資金將劃撥給南灣交通局 (VTA)、SamTrans、Contra Costa 交通局和 Alameda 縣交通委員會, 這些機構可以靈活地將資金用於交通基礎設施建設和車輛投入、營運公共交通服務, 或鋪設有常規公車服務的道路。



約 5% 的資金將用於改善乘客體驗, 包括為公共交通提速、提供更實惠的票價、更方便長者和殘障人士的無障礙出行條件, 以及透過改善標誌從而更易獲得乘車資訊。

最後, 最多僅 0.22% 的資金將用於行政費用, 包括大都會交通委員會及新公共交通收入措施區的執行費用。提案收入還可能用於支付特定的一次性費用, 例如選舉相關費用。

連接灣區法案開支計劃



財務效率審查與監督

SB 63 要求在監督委員會的指導下，對灣區捷運、Muni公車、加州火車和 AC Transit 進行兩個階段的財務效率審查。委員會包括四名獨立專家、四名交通機構代表和大都會交通委員會主席或其指定人員。

第 1 階段將在提案納入選票前完成，並將確定交通機構已採取的成本節省措施，以及在沒有新資金的情況下，改善服務和乘客體驗的方法。如果選民在 2026 年 11 月的選票上通過 SB 63 授權提案，則額外的監督規定將會生效，具體如下：

- **獨立監督委員會：**SB 63 要求區指定一個獨立監督委員會，來確保資金分配遵循 SB 63 的開支計劃。獨立監督委員會將至少包含來自組成該區五個縣——即 Alameda 縣、Contra Costa 縣、舊金山、San Mateo 縣和 Santa Clara 縣——的一名委任成員。
- **維持資金投入：**灣區捷運、Muni 公車、加州火車、AC Transit、金門公共交通和舊金山灣渡輪，以及東灣公車機構，必須維持現有公共交通服務水平的資金（部分例外情況需經大都會交通委員會批准）。此要求旨在確保 SB 63 所徵收的資金用於增加（而非取代）目前用於提供交通服務的資金。
- **縣級交通機構額外問責制：**若提案獲得通過，區內的五個縣將獲得對灣區捷運、Muni 公車、加州火車和 AC Transit 進行額外監督的權利。如果交通機構的票價、服務、車站清潔或維護方面的標準，在各縣之間存在差異，則該縣可召集由相關縣大都會交通委員會委員組成的具有約束力的審查委員會，有權暫停撥付該交通機構部分提案資金，直至問題解決為止。
- **第 2 階段財務效率審查：**SB 63 要求對費用結構，和支持財務可持續發展的策略進行深入的評估。

連接灣區法案開支計劃

按用途及受款方劃分的年度資金分配 (2028 財政年度估算¹)

交通服務維持

資金必須用於營運和維持交通服務

灣區捷運	3.1 億美元
Muni 公車	1.55 億美元
加州火車	7,000 萬美元
AC Transit	5,000 萬美元
東灣公車機構 ² 和金門公共交通/渡輪	2,000 萬美元
舊金山灣渡輪	600 萬美元

當地交通改善

資金必須用於交通基礎設施、營運交通服務和/或鋪設有常規公共交通服務的道路。

南灣交通局	2.45 億美元
SamTrans	4,500 萬美元
Contra Costa 交通局	2,500 萬美元
Alameda 縣交通委員會	1,000 萬美元

以乘客為中心的改善措施

資金須用於公共交通提速、提供更實惠的票價、改善長者和殘障人士無障礙出行條件，並透過標誌優化讓乘客更易使用公共交通服務。

公共交通優先計劃、Clipper® START 折扣計劃、 免費及折扣換乘、輔助交通改善及乘客導向	4,500 萬美元
--	-----------

執行

由區和大都會交通委員會用於監督及管理本提案下的資金及相關計劃	200 萬美元
--------------------------------	---------

註：

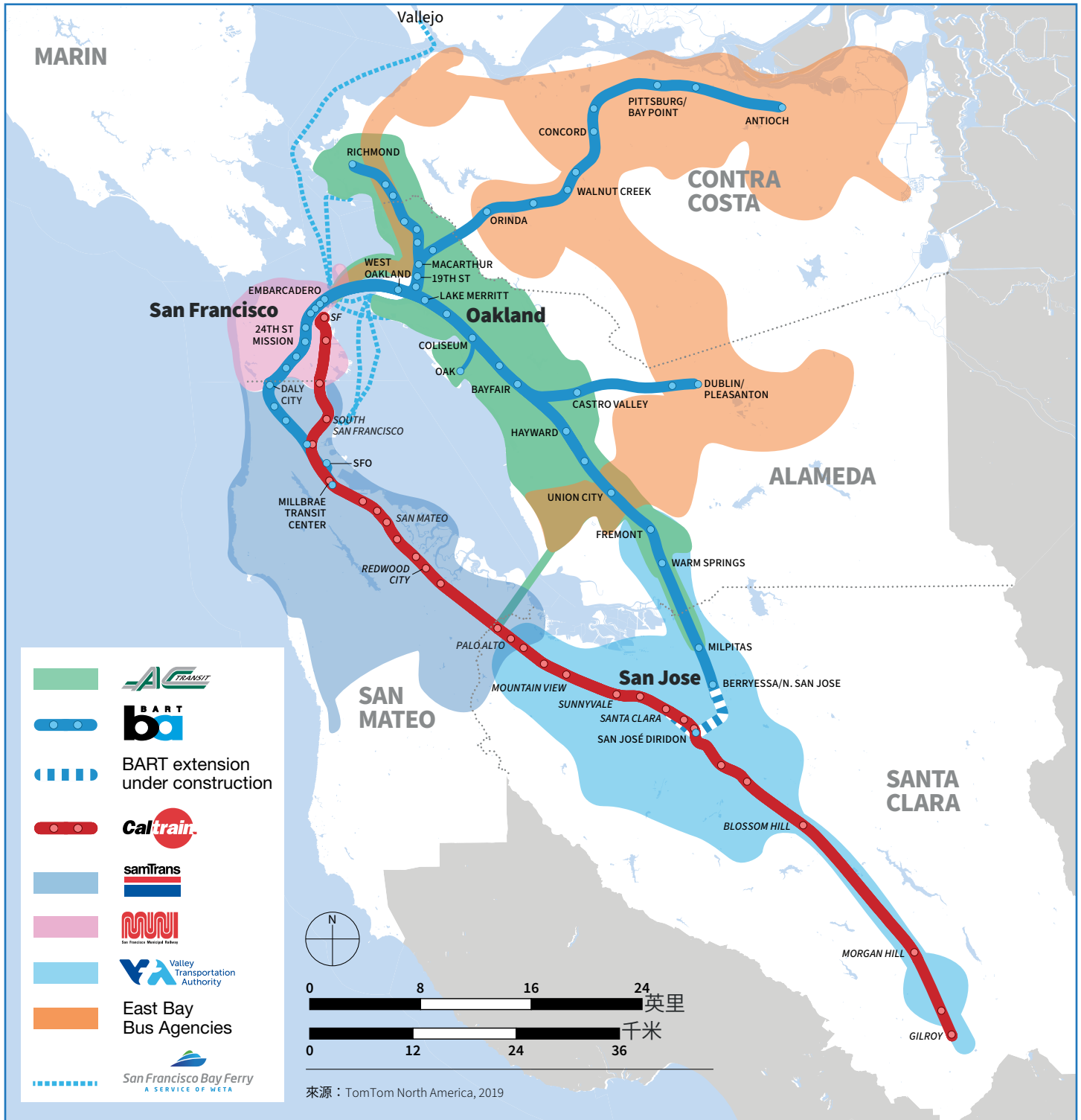
1、所示金額為扣除州行政費用後的淨收入，2028 財年估計為 700 萬美元。費用可能會有所變動，此預測假設目前加州稅務與費用管理局 (California Department of Tax and Fee Administration) 對於1/2分縣 (1/2-cent counties) 收取 0.82%，對於舊金山 (1% 稅率) 收取 0.41%。所示金額未包含提案初期需支付的一次性費用 (包括選舉費用、SB 63 所需的財務效率審查費用、潛在的法律費用，以及與稅務條例相關的其他一次性費用)。

2、東灣公車機構 (East Bay bus agencies) 包括 County Connection、Tri Delta Transit、Union City Transit、WestCAT 和 Wheels。

- 分項金額總和可能因四捨五入而與總金額略有出入。大於或等於 2,000 萬美元的金額四捨五入至最接近的 500 萬美元，小於 2,000 萬美元的金額四捨五入至最接近的 100 萬美元。

來源：HDL 公司於 2025 年 10 月對大都會交通委員會進行的淨收入評估分析 (MTC analysis of an October 2025 assessment of projected net revenues by HDL Companies)

獲連接灣區提案資助的公共交通機構服務區域



註：儘管金門公共交通每年會獲得大約 100 萬美元，但在此地圖上並未顯示。

南灣交通局和 SamTrans 的資金可用於公共交通資本支出（即基礎設施及車輛成本）、營運（即系統運行所需費用），以及對有常規公共交通服務的當地道路進行維修。其他所有交通機構的資金則僅限於公共交通營運用途（即運行系統所需費用）。

東灣公車機構（East Bay bus agencies）包括 County Connection、Tri Delta Transit、Union City Transit、WestCAT 和 Wheels。

上述地圖僅供示意，各交通機構具體邊界可參見其官方網站。

此地圖以發布時為準，後續可能會有所變動。