



## 目錄

1. 執行摘要.....	3
2. 簡介：何謂2016年B議案? .....	3
2.1 歷史.....	3
2.2 公民監督委員會.....	4
3. 計畫稅收.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4. 至2023年財政年度計畫收入.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
4.1 2023年總收入 .....	5
4.2 FY 2023年總收益 .....	6
4.3 計畫稅收總額和計畫稅收收入百分比份額.....	6
5. 計畫類別.....	7
5.1 計畫類別指南.....	8
6. FY 2023年財政年度分配及支出 .....	13
6.1 分配支出流程.....	14
6.2 按計畫類別分配及支出.....	14
7. 10年計畫與兩年期預算原則.....	16
7.1 計畫準備標準和優先排序方法.....	16
8. 計畫監督程序.....	17
9. 計畫類別重點.....	<b>Error! Bookmark not defined.</b>
10. 名詞解釋.....	21
11. 附錄.....	21
11.1 2016年B議案選票內容	
11.2 2016年B議案公民監督委員會	
11.3 2016年B議案計畫類別指南	
11.4 2016年B議案計畫準備標準和優先排序方法	
11.5 2016年B議案10年計畫	
11.6 2016年B議案按計畫類別分配	

## 1. 執行摘要

**2016年B議案計畫**秉持VTA「行動解決專案」使命，提供聖達卡拉縣各地交通規劃、基礎建設及教育推廣活動的募資機會。2016年B議案與各市及聖達卡拉縣合作，制定多元地方交通解決專案，從步行及騎自行車到創新捷運接駁，共分為九大類別。B議案與城市、城鎮和聖達卡拉縣合作，為各種當地交通問題創造解決方案—從步行和騎腳踏車到創新的交通連接方式。2016年B議案計畫透過競爭及非競爭資金池，協助完成選民支持的專案及計畫。

本年度報告著重2023年財政年度，自2022年7月1日起至2023年6月30日，詳述本議案的持續發展進度及資金分配及支出。此外，列舉重點計畫成果，例如批准2024至2033財政年度的10年計畫。

VTA期待持續與社區及夥伴合作，完成聖達卡拉縣各地的2016年B議案合格計畫及專案。

## 2. 簡介：何謂2016年B議案？

2016年11月，聖達卡拉縣選民通過**2016年B議案**，一項30年期全縣增收0.50美分銷售稅的議案，用於改善捷運、公路、快速道路及主動交通（自行車、行人及完整街道）。本議案通過率將近72%，為聖達卡拉縣交通銷售稅最高支持率。2016年B議案計畫資金使用對象為會員機構，即十六個簽署交通擁塞管理機構 (VTA) 聯合電力協議的地方管轄區。這包含所有縣市、聖達卡拉縣及聖達卡拉谷交通局。計畫資金分為九大計畫類別，如同選民選票內容中的介紹。這九大計畫類別是：

- 地方街道及道路
- 舊金山灣區捷運處第二階段
- 腳踏車及行人
- Caltrain道路立體結構
- Caltrain走廊容量改善
- 公路交流道
- 縣快速道路
- 85號州道走廊
- 捷運營運

會員機構可使用2016年B議案資金進行計畫類別指南內的專案，本報告5.1部分有詳細說明。

2016年B議案通過時，預計未來30年將帶來63億的2017年美元計稅收。30年期實際稅收收入將受多項經濟因素影響，例如通貨膨脹及經濟成長或衰退。2017年4月1日起開始收稅。

### 2.1 歷史

- 公投結果  
2016年6月24日VTA董事會通過決議於選票公投本議案後，順利加入2016年11月8日大選選票。本議案獲得487,539「贊成」票，總票數為679,596票，結果為72%贊成率（見附錄11.1選票內容）。
- 訴訟  
大選過後，一名人士質疑2016年B議案增收銷售稅的正當性，訴訟過程歷時將近兩年，造成資金實施及分配延遲。2018年10月18日加州第六區上訴法院做出判決，撤銷訴訟。該判決上訴至加州最高法院，2019年1月23日上訴被駁回。

- 原則

VTA董事會於2021年4月通過了2016年B議案計畫兩年期預算和10年計畫原則。這些原則為如何制定10年計畫設定了基本規則。

## 2.2 公民監督委員會

2016年B議案選票內容具體指定建立一個獨立公民監督委員會進行審查。委員會的目的是確保資金支出遵循通過計畫，並告知選民有關計畫合規性的資訊。

因此成立了2016年B議案公民監督委員會 (MBCOC)，而其委派的八名會員必須皆具備定義的專業領域及必要經驗。VTA董事會通過要求申請人展示相關經驗的競爭性程序進行任命。

選票內容指定了MBCOC的具體職責和責任，其中包括每年必須由獨立稽核人員進行一次稽核，審查資金收入及支出。2020年5月，2016年MBCOC通過與Moss Adams LLP簽約，提供委員會遵循及績效稽核服務。Moss Adams已完成從計畫啟動至今的年度計畫績效審計，並於最近完成了2023財年的審計。他們對每一項都發表了無保留意見或「乾淨」意見，意味著從他們的專業觀點，VTA在所有重大方面均符合適用於2016年B議案計畫的要求。自2016年B議案啟動至今，所有獨立審計都收到了無異議的意見。

MBCOC的其他公投定義責任包括舉行年度公開說明會，為社區提供一個表達他們對2016年B議案計畫和2016年B議案的年度收入與支出績效審計結果看法的論壇。MBCOC也負責發布年度報告，告知聖達卡拉縣居民計畫資金支出情形。

更多有關MBCOC的訊息可見附錄11.2或上網站[vta.org/2016-measure-b-citizens-oversight-committee](http://vta.org/2016-measure-b-citizens-oversight-committee)，其中包括自委員會成立以來的所有計畫績效審計以及MBCOC年度報告。

## 3. 計畫稅收

30年期稅收包含任何利息或其他收益，減少任何履行債務費的必要資金及/或借款成本及計畫管理及監督成本，例如補助金管理及財務管理成本，稱為**計畫稅收**。

利用選票中列出各計畫類別美元金額計算各計畫類別比例，然後用比例計算未來分配，確定2016年B議案資金各計畫類別的撥款分配。

九大計畫類別比例的計算是由本議案計畫類別金額除以2016年B議案計畫總預計稅收。

計畫類別比例 = 計畫類別金額 ÷ 2016年B議案預計稅收金額

範例:

1. 2016年B議案計畫總預計稅收: 63億2017年美元計
2. 地方街道及道路 (LSR) 計畫類別金額: 12億2017年美元計
3. LSR比例 = 12億 ÷ \$63億
4. LSR占2016年B議案計畫總稅收的比例 = 19.05%

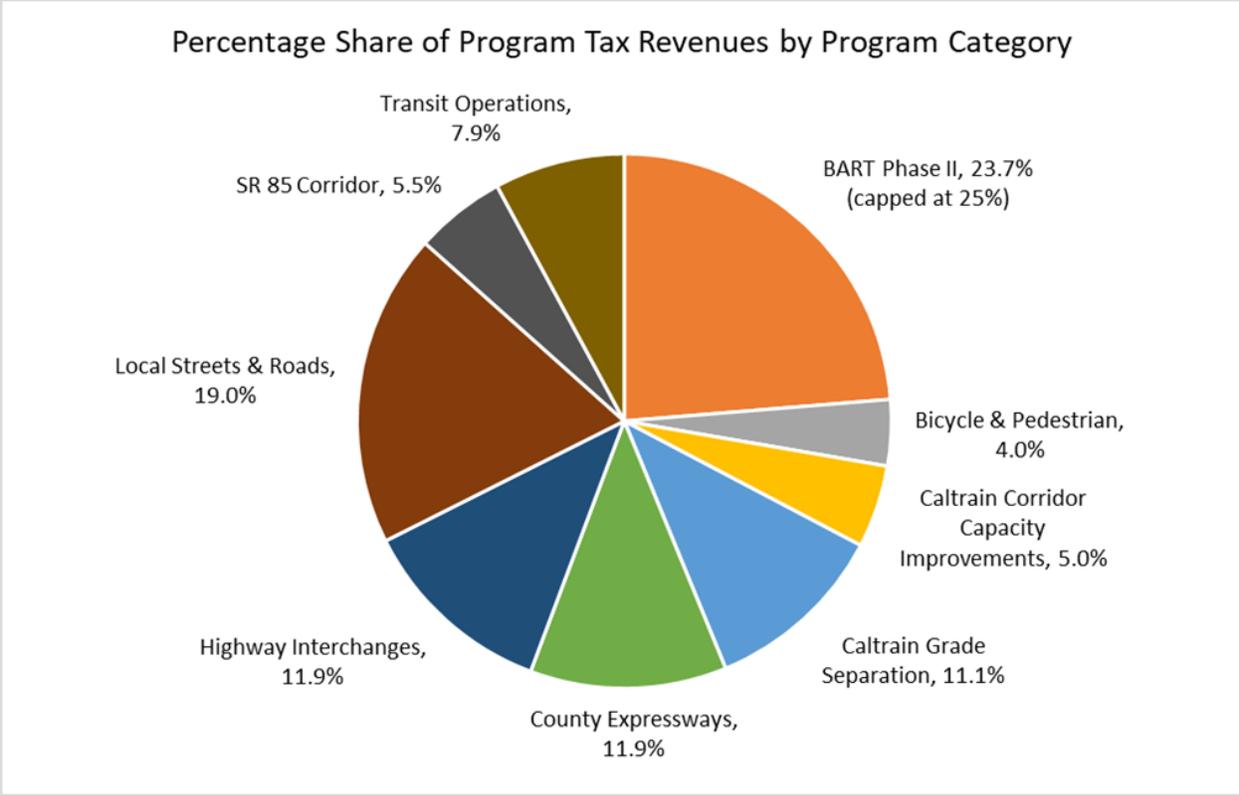


圖3.1 - 顯示按計畫類別的計畫稅收比例分解。

### 4. 至2023年財政年度計畫收入

2016年B議案收入包含加州稅費管理局 (CDTFA) 增收聖達卡拉縣銷售稅的淨收入及收益。

2016年B議案增收銷售稅收入自2017年4月1日起，本議案將持續增收收入至2047年3月31日。VTA財政年度 (FY) 自7月1日起至隔年6月30日為止，年份是指該年度結束年 (例如2023年財政年度是2022年7月1日至2023年6月30日)。

#### 4.1 至2023年總收入

下表按財政年度和自起始以來列出2016年B議案計畫的總銷售稅收入。

2016年B議案按財政年度銷售稅收入	
財政年度	淨收入
2017年*	\$50,126,395
2018年	\$205,963,666
2019年	\$236,663,888

2020年	\$209,324,347
2021年	\$220,361,852
2022年	\$258,000,059
<b>2023年</b>	<b>\$272,987,913</b>
<b>自起始總收入</b>	<b>\$1,453,428,119</b>

\*2017年4月1日起至2017年6月30日為止。

#### 4.2 2023年總收益

下表列出2023年的總收入。根據VTA FY 2023 財年年度綜合財務報告 (ACFR)，收益是「利息收益、未實現利益/損失及交易利益/損失…[及]由三大來源獲得：短中長期投資組合」，如下表所示。

但是，在計算計畫稅收收入時，僅包括利息和已實現的交易收益/損失。未實現的收益/損失不包括在計算中，因為它們不是手頭的實際收入或損失。之前的財政年度已經更新以反映這一變化並確保未來報告的一致性。

2016年B議案按財政年度銷售稅收益		
財政年度	淨收益	未實現收益**
2017年*	\$0	\$0
2018年	\$0	\$0
2019年	\$4,833,749	\$137,013
2020年	\$16,270,856	\$6,529,136
2021年	\$12,713,074	-\$10,855,812
2022年	\$7,080,418	-\$28,222,407
<b>2023年</b>	<b>\$16,212,004</b>	<b>\$2,754,547</b>
<b>自起始總收入</b>	<b>\$57,110,102</b>	<b>-\$29,657,523</b>

\*僅自2017年4月1日起至2017年6月30日為止。

\*\*未實現的收入包括未實現的收益/損失和攤銷，當計算計畫稅收時不包括在內。

#### 4.3 計畫稅收總額和計畫稅收收入百分比份額

下表列出2023年的計畫稅收總收入，結合收入與收益，然後減去管理支出。

計畫稅收總收益		
	2023年	自起始總收入 (2017 - 2023年)
收入	\$272,987,913	\$1,453,428,119
收益	\$16,212,004	\$57,110,102
<b>小計</b>	<b>\$289,199,917</b>	<b>\$1,510,538,221</b>
管理支出	-\$2,469,146	-\$10,279,980 <sup>(1)</sup>

計畫總稅	\$286,730,771	\$1,500,258,241
------	---------------	-----------------

(1) 至2023財政年度的金額反映了對上一年應計分配的更新，從而更新了管理費用報告。

下表列出2016年B議案選票內容計畫稅收比例及至財政年度結束計畫稅收比例的計畫類別分配。值得注意的是選票內容比例是以本議案30年期為基礎，財政年度結束顯示的計畫類別分配比例是反映當下。30年期計畫類別分配將會波動，這將反映在財政年度結束顯示的比例。

計畫稅收的計畫類別分配比例				
計畫類別		至2023年財政年度分配	% 計畫稅收 (選票議案內容) <sup>(2)</sup>	至2023年財政年度計畫稅收%
公式為主	Local Streets & Roads	\$270,700,000	19.05%	18.04%
	Bicycle & Pedestrian			
	Education & Encouragement	\$8,460,000	3.97%	3.76%
	Capital Projects <sup>(1)</sup>	\$45,110,000		
	Planning Studies <sup>(1)</sup>	\$2,820,000		
	Transit Operations			
	Enhance Core Network	\$82,170,000	7.94%	7.52%
	Innovative Transit Service Models	\$9,190,000		
	Expand Mobility & Affordable Fares	\$16,920,000		
	Improve Amenities	\$4,500,000		
需求/容量為主 <sup>(1)</sup>	BART Phase II	\$150,000,000	23.81%	10.00%
	Caltrain Grade Separation	\$71,000,000	11.11%	4.73%
	Caltrain Corridor Capacity Improvements	\$42,450,000	4.98%	2.83%
	Highway Interchanges	\$364,790,000	11.90%	24.32%
	County Expressways	\$50,000,000	11.90%	3.33%
	State Route 85 Corridor	\$14,500,000	5.56%	0.97%

<sup>(1)</sup> 這些計畫類別或次類別於兩年度預算的第一財政年度開始分配，非以財政年度為基礎分配。

<sup>(2)</sup> 2016年B議案選票議案內容列明本議案期間的計畫稅收比例，非按財政年度。詳細內容見第3部分。

## 5. 計畫類別

2016年B議案計畫中的九大計畫類別，其中三大項包含次類別。圖5.1顯示2016年B議案計畫類別總摘要，按分配種類區分。分配種類是以公式及需求/容量為主，區分如下。地方街道及道路、腳踏車及行人與捷運營運等三大計畫類別的次類別資金分配是透過公式流程、競爭申請流程或以需求/容量為主遴選流程。

### 2022及2023年財政年度2016年B議案計畫類別分配

		2022年財政年度	2023年財政年度
管理支出		\$1,000,000	\$1,000,000
計畫類別			
公式為主	地方街道及道路	\$52,960,000	\$47,740,000
	腳踏車及行人		

	教育及獎勵	\$1,970,000	\$1,490,000	
	資本專案	\$18,450,000		
	規劃研究	\$1,160,000		
	<b>捷運營運</b>			
	提升核心網路	\$19,650,000	\$14,520,000	
	創新捷運模型	\$1,600,000	\$1,590,000	
	提高流動力及平價票價	\$3,940,000	\$2,980,000	
	改善便利設施	\$1,900,000		
需求/容量為主	舊金山灣區捷運處第二階段	\$0		
	Caltrain道路立體結構	\$33,000,000		
	Caltrain走廊容量改善	\$12,340,000	\$17,010,000	
	公路交流道	\$157,890,000		
	縣快速道路	\$0		
	85號州道走廊	\$0		
	<b>總計:</b>	<b>\$392,190,000</b>		

## 5.1 計畫類別指南

VTA董事會為管理九大2016年B議案計畫類別已制定指南，概述各計畫類別（及其次類別，如適用）的資金分布（或分配）、實施步驟、專案及計畫標準及規定。2017年，VTA董事會通過九大計畫類別，並於2022年8月修訂了指南。修訂後的指南納入了董事會批准的影響實施九個計劃類別的行動，以及保持一致標準和清晰的術語與格式更改。

計畫類別指南制定2016年B議案資金兩大分配：公式為主及需求/容量為主。公式為主分配是指資金分配盡可能按各財政年度，算法是將計畫類別的選票內容比例乘以該財政年度計畫預計稅收。以需求/容量為主分配是指專案資金分配按2016年B議案基金容量、專案準備度及專案資金需求時程。

# 2016 Measure B Program Categories

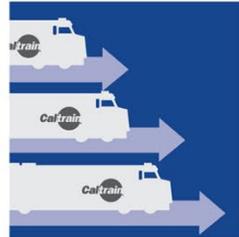
## Need/Capacity Program Categories



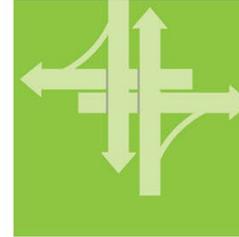
BART Phase II



Caltrain Grade Separation



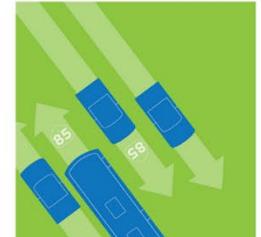
Caltrain Corridor Capacity



Highway Interchanges

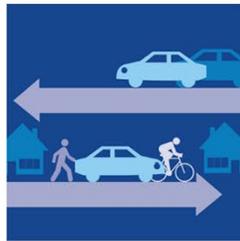


County Expressways



SR 85 Corridor

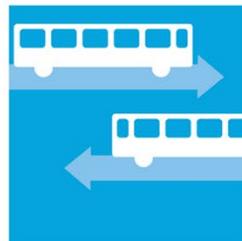
## Formula Based Program Categories



Local Streets & Roads



Bicycle & Pedestrian



Transit Operations

圖5.1 - 2016年B議案計畫類別。

2016年B議案資金合格九大計畫類別及其計畫稅比例收如下：

#### 地方街道及道路: 19.1%



本類別資金分配按以人口為主公式及聖達卡拉縣道路及快速道路線道里程。本類別資金用於修理和維護街道系統；也需要各機構實施完整街道最佳實務，因此改善自行車及行人街道系統要素。各別縣市資金可用於路面整修或狀況排除，若路面狀況指數高於70以上。

#### 舊金山灣區捷運處矽谷第二階段: 23.8%\*

本類別資金用於舊金山灣區捷運處第二階段規劃、工程、施工及工期成本，將新造一段地區接駁鐵路，舊金山灣區捷運處從聖荷西Berryessa Station 延伸至聖達卡拉；Alum Rock/28 街、聖荷西市中心、聖荷西Diridon Station及聖達卡拉皆有設站。

\*上限為計畫稅收的25%

#### 腳踏車及行人計畫: 4.0%



本類別資金優先分配縣市及VTA確定的全縣腳踏車及行人專案。資金優先分配專案如下：連接學校、捷運及就業中心；彌平現存腳踏車及行人網絡缺口；安全跨越行動障礙；以及使步行或騎腳踏車成為全縣居民及遊客更安全便利的交通工具。這也包含教育計畫，例如安全路線到學校 (Safe Routes to Schools)。合格專案詳列於2016年B議案附件A。(見附錄 11.1)

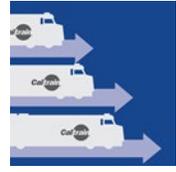
- **次類別補助計畫：教育及獎勵**
  - 本計畫讓會員機構資助將鼓勵騎腳踏車及步行及/或提供相關教育模式的專案及計畫。這些包含但不限於安全路線到學校、步行稽核、開放街道活動及腳踏車/行人安全活動。本計畫資金透過以人口為主公式分配至各會員機構。
- **次類別補助計畫：資本專案**
  - 本競爭補助計畫將提供資金獎勵申請人的活動包含：環境清除；設計；路權；以及目前2016年B議案腳踏車及行人專案工程。
- **次類別補助計畫：規劃研究**
  - 本競爭補助計畫將讓縣市及VTA能夠申請資金發展規劃研究，協助全縣腳踏車及行人專案的資本專案開發。

#### Caltrain道路立體結構: 11.1%



本類別將資助Sunnyvale、Mountain View及Palo Alto市Caltrain走廊路段的道路立體結構專案，分隔Caltrain軌道及車行道，提供司機、自行車騎士及行人更安全的福利，同時也降低交叉路口的交通擁塞。

#### Caltrain走廊容量改善: 5.0%



本類別將資助 Caltrain走廊容量改善，增加聖達卡拉縣服務，以疏解公路交通擁塞，包含增加Morgan Hill及Gilroy的服務、改善車站、齊平登車、延長月台及提升服務。

### 公路交流道: 11.9%



本類別將資助聖達卡拉縣各地公路專案，以提供交通擁塞疏解、改善公路營運及高速公路使用、噪音削減、車行道接駁行人穿越道及透過智慧交通系統 (ITS) 配置先進科技。合格專案列於2016年B議案附件B。(見附錄11.1)

### 縣快速道路: 11.9%



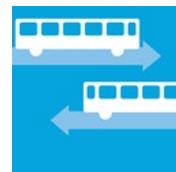
本類別將資助本縣快速道路計畫Tier 1改善專案，以疏解交通擁塞、改善安全及增加本縣快速道路系統有效性。合格專案列於2016年B議案附件C。(見附錄11.1)

### 85號州道走廊: 5.6%



本類別將資助85號州道新捷運及狀況排除專案，包含聖荷西87號州道至Mountain View 101號國道的新捷運車道。也將資助85號州道路段噪音削減，提供資金研究交通替代專案，包含但不限於快捷公車捷運基礎建設，例如車站及出入坡道、輕軌捷運及其他未來交通科技。

### 捷運營運: 7.9%



本類別目標是增加乘容量、改善效率、提升老年人及殘障人士行動服務，以及改善本縣服務不周及弱勢人口的平價性。資金可用於維護及擴展核心公車路線服務車次、延長營運時間至清晨、傍晚及週末，以改善仰賴公車服務滿足重要交通行動需求居民的行動性、安全使用及平價性，尤其是本縣各地弱勢、服務不周及捷運通勤人口。合格捷運營運次類別列於2016年B議案附件D。(見附錄11.1)

- **次類別補助計畫：增加核心公車網班次**
  - 本次類別將直接資助VTA核心公車網服務，增加核心公車路線服務車次，以及擴展或增加傍晚、深夜及週末服務。
- **次類別補助計畫：創新捷運服務模型**

- 本競爭補助計畫尋求協助平價創新捷運服務模型，解決首尾程接駁，包含FLEX種類服務、動態隨需預約接駁車，以及與其他需求反應服務業者合作，服務弱勢、服務不周及捷運通勤人口。
- *次類別補助計畫：提高流動力及平價票價*
  - 資助提高老年人、殘障人士、學生及低收入乘客流動力服務及平價票價計畫。
- *次類別補助計畫：改善便利設施*
  - 資助改善VTA公車站便利設施，增加安全、保障及使用，以及現行維護。

圖5.2詳述地方街道及道路、腳踏車及行人與捷運營運類別的次類別。

# Program Sub-Categories

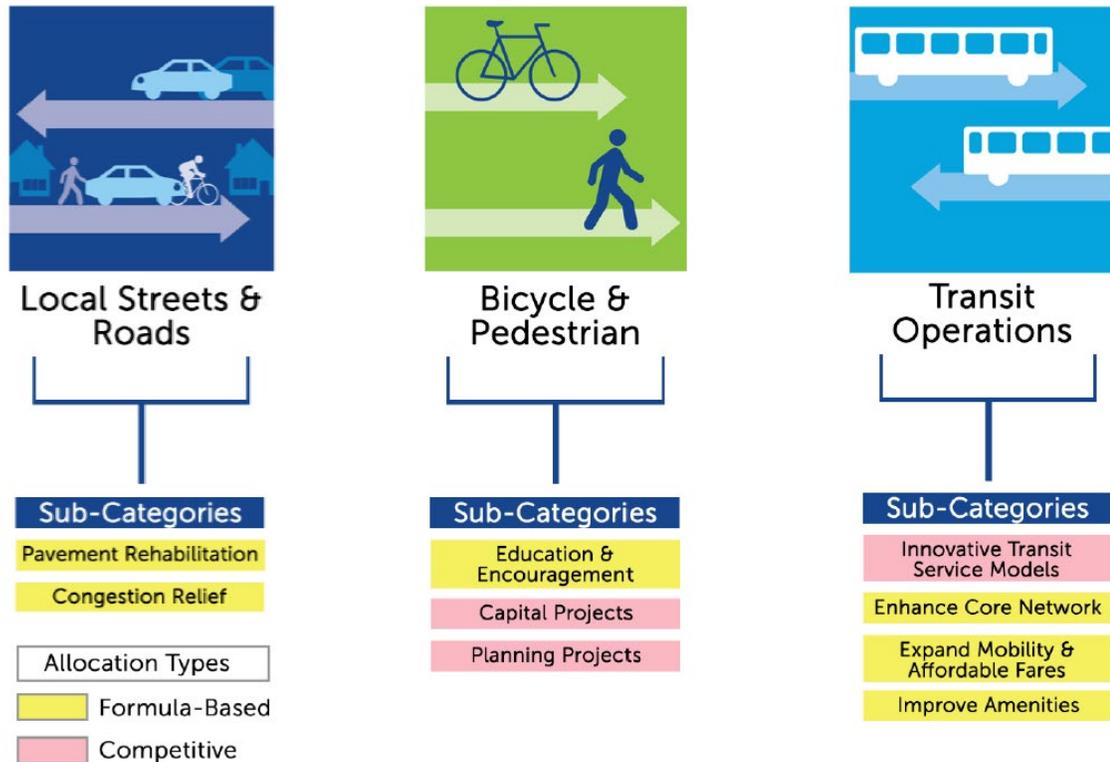


圖5.2 – 2016年B議案計畫次類別及分配種類。

## 6. 2023年財政年度分配及支出

VTA的預算包括兩個財政年度。2022與2023財年的批准預算如下所示 – 某些計畫類別和次類別的預算跨越兩個財政年度，而其他計畫類別和次類別的預算跨越每個財政年度。跨越兩個財政年度的預算可在雙年度預算的第一個財政年度開始時獲得。與資本預算一樣，該計畫類別的撥款不會在財政年度結束時到期，並將結轉至2016年B議案完成時。

「分配」是VTA董事會批准可用於2016年B議案特定項目或計畫的資金數額。2016年B議案計畫預算和分配是由VTA董事會以雙年度預算批准。如上所述，計畫類別分配不會在財政年度結束時到期，而是未支出的金額將結轉並可在未來財政年度使用。

三個基於公式的計畫類別的年度預算分配用兩步驟計算: 1) 將其投票確定的比率乘以該財政年度的預計計畫稅收收入; 2) 將基於估計的計畫稅收入的先前分配與實際收到的收入進行核對(稱為「校準過程」)。調整過程在每個雙年度預算週期中發生，其結果包含在雙年度預算的第一年。

應用於2022財年的2018到2020財年初始校準過程是在2022/2023財年雙年度預算週期期間計算的。

「支出」是VTA撥款2016年B議案資金給補助對象（例如縣市或Caltrain）。

### 6.1 分配支出流程

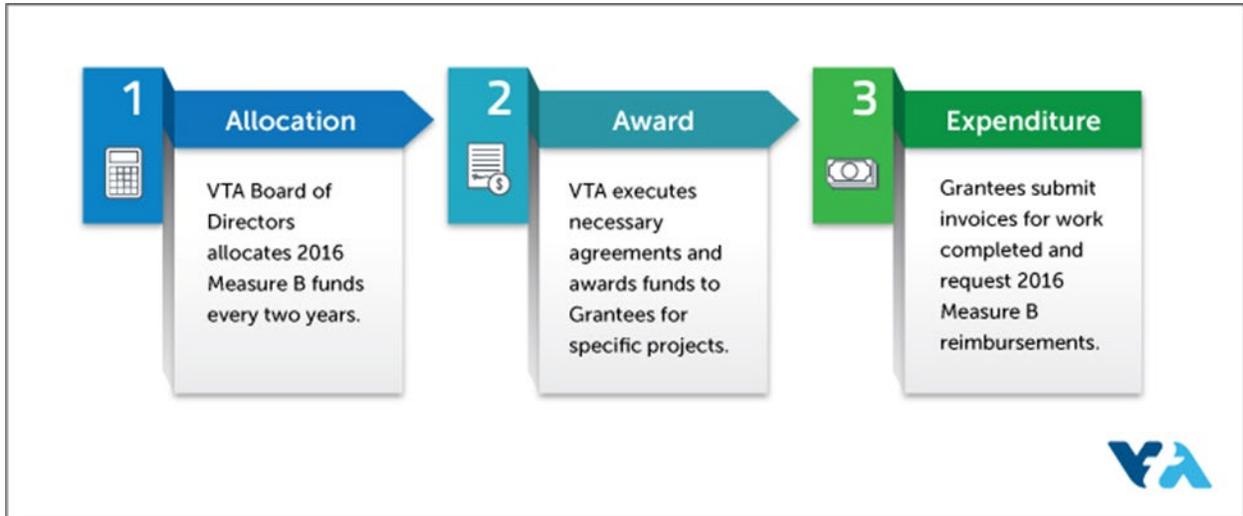


圖6.1 – 2016年B議案分配支出流程。

圖6.1說明2016年B議案資金從分配至支出的一般分配流程三步驟。流程開始VTA董事會通過計畫類別分配，這部分流程是以兩年度為基礎，或每兩年，連同VTA預算週期。公式為主計畫，例如地方街道及道路，以及自行車及行人教育獎勵，將再分配至15個縣市。例如地方街道及道路計畫類別分配至各市，使用以人口為主公式，以及至全縣，以縣道路及快速道路線道里程為基礎。

2016年B議案資金分配後，補助對象欲使用資金必須執行資金協議。補助對象是獲得2016年B議案資金專案的機構，包含15個市、聖達卡拉縣、Caltrain及VTA。補助對象成功執行協議後，即可開始向VTA開出2016年B議案專案完工作業發票，然後VTA將撥款補助對象的合格成本，成為支出。

### 6.2 按計畫類別分配及支出

2023年財政年度總計畫分配	
至2023年財政年度總計畫分配	\$1,147,810,000
至2023年財政年度總計畫支出	-\$487,472,422
餘額	\$660,337,578

圖6.2顯示九大計畫類別至2023年的財政年度分配及支出。

計畫類別	至2023年財政年度總分配	至2023年財政年度總支出
地方街道及道路	\$ 270,700,000	\$ 156,578,338
舊金山灣區捷運處第二階段	\$ 150,000,000	\$ 46,370,085
腳踏車及行人	\$ 56,390,000	\$ 5,874,037
Caltrain道路立體結構	\$ 71,000,000	\$ 780,067
Caltrain走廊容量改善	\$ 42,450,000	\$ 5,045,748
公路交流道	\$ 364,790,000	\$ 131,410,309
縣快速道路	\$ 50,000,000	\$ 26,553,145
85號州道走廊	\$ 14,500,000	\$ 3,564,179
捷運營運	\$ 112,780,000	\$ 101,016,534
計畫管理	\$ 15,200,000	\$ 10,279,980
	\$ 1,147,810,000	\$ 487,472,422

圖6.2 – 計畫類別至2023年的財政年度分配及支出。

## 7. 10年計畫和兩年期預算原則

在2021年4月的VTA董事會會議上，該會批准了2016年B議案的10年計畫和兩年期預算原則。相應的原則適用於所有2016年B議案計畫類別，並將繼續指導兩年期預算和10年計畫的製定。

已通過的10年計畫和兩年期預算原則如下：

- 遵守公投議案的內容（包括根據選票內容批准的任何修改）。
- 在整個10年期間投資於所有計畫類別，只要計畫類別中仍有可用資金，但認知每年可能不會對所有類別進行分配。
- 每年將公投確定的比率應用於基於公式的計畫。
- 將董事會批准的計畫準備選擇標準應用於將納入10年計畫和兩年期預算原則的需求/容量為主計畫，並為每個計畫應用特定，與25%的計劃稅收上限相致舊金山灣區捷運處第二階段類別的優先級流程及適用於所有類別的比率。
- 當計畫準備就緒時，在獲得VTA董事會的批准下使用融資工具，根據可用的融資能力提供資金。
- 在其他原則的約束下，明確和透明考慮外部資助的機會。

有關完整原則，請見附錄11.4。

10年計畫是一種用於考慮10年期間計畫和項目需求的規劃工具。VTA董事會在2021年8月及12月的會議上批准了第一個2016年B議案10年計畫（2022 到FY 2031財年）。10年計畫（2022 到FY 2031財年）在附錄11.5中可見。

### 7.1 計畫準備標準和優先排序方法

在原則獲得批准後，董事會在2021年5月的會議上批准了需求/容量為主計畫類別的準備標準。六個需求/容量為主類別的計畫必須滿足以下三個標準，才能納入兩年期預算或10年計畫：

- 1) 計畫交付狀態：  
10年計畫中的分配將基於計畫交付階段和每個階段的完成情況。計畫必須完成之前的交付階段，這是在兩年期預算中為下一階段分配資金的先決條件。
- 2) 資助狀況：  
計畫必須有已確定納入10年計畫的非2016年B議案配套資金，並獲得兩年期預算撥款。
- 3) 合作機構/社區支持：  
必須確定合作機構以納入10年計畫。必須證明社區、許可機構和合作機構對雙年度預算分配的支持。

隨著候選計畫向前推進並滿足所有三個計畫準備標準，計畫發起人將向2016年B議案辦事處提交將其納入雙年度預算和/或10年計畫的申請。

董事會亦批准需求/容量為主計畫類別的優先排序方法。六個需求/容量為主計畫類別中有五個現有的優先級流程，必須有唯一的計畫發起人（舊金山灣區捷運處第二階段、Caltrain 走廊容量和85號州道走廊）或有一個選擇計畫優先度的流程（Caltrain立體結構和縣快速道路）。縣快速道路、85號州道走廊和

Caltrain計畫的流程明確包含在VTA董事會於2017年為這些計畫採用的指導方針中。VTA董事會於2021年8月批准了第六個計畫類別-高速道路交流道的優先排序方法。批准的計畫準備標準和優先排序方法請見附錄11.4。

## 8. 計畫監督程序

VTA將繼續制定正式的計畫監督程序，以確定VTA在2016年B議案專案及計畫的角色及責任。圖8.1顯示VTA確定特定專案須監督層級的方法，以及VTA確保專案順利完成及遵循須進行的作業。

VTA監督責任一般包含審查及通過必要年度文件，例如完整街道檢核表、專案計畫及進度報告。專案贊助者提交的發票也須仔細審查。計畫辦事處也向VTA委員會報告及發布2016年B議案計畫每月更新，讓VTA人員有機會回答計畫及進度的相關問題。

下方圖8.1顯示各監督層級的一般專案種類及規定。

## 9. 計畫類別重點

下方圖9.1顯示2022年7月1日至2023年6月31日的計畫活動重點。

# 2016 Measure B Program Oversight Requirements

Project Cost or Complexity	HIGH	MEDIUM	LOW	Programmatic Categories
Project Type	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projects costing more than \$100M <u>and</u> with \$10M or more in 2016 Measure B funding; or</li> <li>Projects with significant complexity, as determined by VTA staff.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projects costing between \$10M and \$100M; and/or</li> <li>Projects with \$10M or more in 2016 Measure B funding; and/or</li> <li>Projects with medium complexity, as determined by VTA staff.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Projects costing less than \$10M; or</li> <li>Projects with less than \$10M in 2016 Measure B funding.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Local Streets &amp; Roads Pavement program</li> <li>Bicycle &amp; Pedestrian Education &amp; Encouragement program</li> </ul>
Executed Agreement*	Required per phase	Required per phase	Required per phase	Only Master Funding Agreement required
Complete Streets Checklist	Required per phase	Required per phase	Required per phase	Required annually
Project Management Plan	Must be developed with VTA and include: Staffing Plan, Schedule, Contracting Plan, and Risk Assessments	Must include: Staffing Plan, Schedule, Contracting Plan, and Risk Assessments	Must include: Staffing Plan, Schedule, Contracting Plan, and Risk Assessments	N/A
Funding Plan	Required	Required	Required	N/A
Project Team Meetings	Monthly	Quarterly, at minimum	Semi-annually, at minimum	Semi-annually, at minimum
Written Progress Reports	Quarterly	Quarterly	Quarterly	Annually
Invoice Submittals	Monthly	Quarterly, at minimum	Semi-annually, at minimum	Annually, at minimum
Annual Program of Projects	N/A	N/A	N/A	Required
Present at VTA Committees as Needs	Yes	Yes	Yes	N/A

\*As required. VTA-led projects do not need to have executed agreements but must meet requirements for funds to be released.

Exceptions from MEDIUM and HIGH categories include but are not limited to:

- BART Phase II, which already has an independent oversight program with FTA; Projects that are currently at the final design or construction stages; and Large pavement management/road rehabilitation programs.

圖8.1 - 2016年B議案擬議計畫監督規定表。

## HIGHLIGHTS TEXT FOR FIGURE 9.1 (graphic to be created by Creative Services)

- 2016年B議案總體計畫
  - VTA董事會於2022年8月批准了計畫類別指南的修訂版。
  - 繼續更新2016年B議案透明度網站與VTA.org網頁。
  - VTA董事會批准了2024和2025財年的兩年預算以及2024到2033財年的10年計畫。
  - 2016年 MBCOC在2023年3月的會議上收到並接受了2021財年計畫績效審計。
  - 修訂專案報告表並更新《完整街道清單》。
  - 開發了《專案徵集》的線上申請程式。
- 地方街道及道路
  - 收到並審查所需的會員機構財政年度文件。
- 舊金山灣區捷運處第二階段
  - 漸進式隧道和軌道設計-已開始建造設計活動以及房地產收購和其他施工包的設計工作。
- 腳踏車及行人
  - 資本專案:
    - 聖荷西Thompson Creek Trail竣工剪綵。
  - 規劃研究:
    - 為五項腳踏車和規劃研究提供資金。
  - 教育/獎勵:
    - 收到2023財年項目計畫。
    - 向委員會提交了2022財年活動摘要。
- Caltrain道路立體結構
  - 促進與VTA、城市和Caltrain討論項目狀態並共享一般計畫信息的季度協調會議。
  - 為Mountain View的Rengstorff道路立體結構專案以及Palo Alto的Churchill和Charleston/Meadow道路立體結構專案簽署了資助協議。
- Caltrain走廊容量改善
  - 與Caltrain簽署多項資助協議。
- 公路交流道
  - US 101/Blossom Hill公路交流道專案開幕。
  - US 101/De La Cruz Blvd/Trimble Rd.的公路交流道改進工程仍在繼續。
  - 繼續開發《降噪技術研究更新》- 審查了其他場地的請求；已發布RFP。
- 縣快速道路
  - Santa Teresa-Hale擴建: 完成Dunne Ave以南腳踏車道。
  - Camden Ave的Almaden Expressway交叉口改善工程: 開始施工。
- 85號州道走廊
  - 完成了85號州道降噪第二階段95%計畫、規格和估算。
- 捷運營運
  - 提高流動力及平價票價:
    - 2023財年售出了14,833張通行證。
  - 創新捷運服務模型:

- 三個按需微交通專案開始服務:
  - Morgan Hill Mogo – 2022年9月
  - Milpitas SMART – 2022年9月
  - Palo Alto LINK – 2023年3月

圖9.1 – 2016年B議案2023財年亮點。

## 10. 名詞解釋

下方是本報告及2016年B議案相關文件的常見名詞。

**分配**是VTA董事會通過2016年B議案資金特定專案或計畫金額。

**獎勵**表示VTA及補助對象已執行協議資助合格專案。

**支出**是VTA撥款2016年B議案資金給補助對象 (例如縣市或Caltrain)。

**財政年度**是指自7月1日起至隔年6月30日為止的12個月會計年度。財政年度常簡寫為**FY**，年份是指該年度結束年，例如2021年財政年度是涵蓋2020年7月1日至2021年6月30日。

**補助對象**是獲得2016年B議案資金專案的機構，包含15個市、聖達卡拉縣、Caltrain及VTA。

**會員機構**是簽署交通擁塞管理機構聯合電力協議的地方管轄區。這包含所有縣市、聖達卡拉縣及VTA。

2016年B議案選票內容具體說明九大**計畫類別**及各類別分配：地方街道及道路、舊金山灣區捷運處矽谷第二階段、腳踏車及行人、Caltrain道路立體結構、Caltrain容量改善、公路交流道、縣快速道路、85號州道走廊以及捷運營運。

**計畫稅收**是30年期稅收包含任何利息或其他收益，減少任何履行債務費的必要資金和/或借款成本及計畫管理及監督成本，例如補助金管理及財務管理成本。**收入**是2016年B議案銷售稅收的淨收入，不包含利息收入。

## 11. 附錄

在此處參閱附錄 ([link](#))。