

2016 Measure B 2021 회계연도 연례 보고서

2021년 5월 26일 과달루페 부서를 대상으로 한 공격으로 인해
희생된 동료들을 기리며

압돌바합 알라그만단(Abdolvahab Alaghmandan)

에이드리안 바에자(Adrian Balleza)

알렉스 프리치(Alex Fritch)

헨리 곤잘레스(Henry Gonzales)

호세 데 지저스 헤르난데스 3세(Jose de Jesus Hernandez III)

라스 케플러 레인(Lars Kepler Lane)

폴 들라크루즈 메기아(Paul Delacruz Megia)

티모시 마이클 로모(Timothy Michael Romo)

마이클 조셉 루도멧킨(Michael Joseph Rudometkin)

탭테딕 싱(Taptejdeep Singh)

목차

1. 총괄 요약	4
2. 서론: 2016 Measure B란 무엇입니까?.....	4
2.1 역사.....	5
2.2 시민 감독 위원회.....	5
3. 프로그램 세금 수익	6
4. 2021 회계연도 프로그램 수익	7
4.1 2021 회계연도 총 수신.....	7
4.2 2021 회계연도 총 소득	7
4.3 2021 회계연도의 프로그램 수익 및 소득	8
5. 프로그램 범주	9
5.1 프로그램 범주 가이드라인.....	10
6. 10년 프로그램 및 격년 예산 원칙	14
6.1 프로그램 준비도 기준 및 우선순위 설정 방법론.....	14
7. 2021 회계연도 배정 및 지출	15
7.1 배정에서 지출까지 프로세스	15
7.2 프로그램 범주별 배정 및 지출.....	16
8. 프로그램 감독 절차.....	18
9. 프로그램 범주 주요 사항.....	20
10. 용어집.....	23
11. 부록	24
11.1 2016 Measure B 표결안.....	25
11.2 2016 Measure B 시민 감독 위원회.....	33
11.3 2016 Measure B 프로그램 범주 가이드라인.....	40
11.4 2016 Measure B 프로그램 준비도 기준 및 우선순위 설정 방법론	57
11.5 프로그램 범주별 2016 Measure B 프로그램 배정.....	60

1. 총괄 요약

VTA의 사명인 “고객을 모시는 솔루션(Solutions that move you)”에 따라 **2016 Measure B 프로그램**은 산타클라라 카운티(Santa Clara County) 전역에서 교통 계획, 인프라, 교육 및 대외 활동을 위한 자금 조달 기회를 제공합니다. 9개의 다양한 범주로 구성된 2016 Measure B는 여러 도시, 타운 및 산타클라라 카운티와의 협력을 통해 걷기와 자전거 타기뿐만 아니라 혁신적인 대중 교통 연결에 이르는 다양한 지역 교통 문제를 해결합니다. 2016 Measure B 프로그램은 경쟁적 자금 풀과 비경쟁적 자금 풀을 통해 유권자 지원 프로젝트와 이니셔티브를 지원합니다.

이 연례 보고서는 2020 회계연도 연례 보고서 이후 2016 Measure B 프로그램의 진행 상황에 대한 자세한 내용을 제공하며, 해당 내용은 [여기](#)에서 확인할 수 있습니다. 이 연례 보고서는 2020년 7월 1일~2021년 6월 30일 기간의 2021 회계연도를 중심으로 법안의 지속적인 개발 및 성장, 자금 배정 및 지출에 관한 내용을 자세하게 설명합니다. 또한, 2016 Measure B 투명성 웹사이트의 개설, 격년 예산, 10년 프로그램 원칙 및 프로젝트 선택 기준 도입과 같은 프로그램 성과에 대한 주요 내용도 제공합니다.

VTA는 여러 지역사회 및 파트너와의 지속적인 협력을 통해 산타클라라 카운티 전역에서 2016 Measure B 적격 프로그램 및 프로젝트를 제공할 수 있기를 기대합니다.

2. 서론: 2016 Measure B란 무엇입니까?

산타클라라 카운티(Santa Clara County) 유권자들은 교통 체계, 하이웨이, 고속도로, 자주 사용되는 교통수단(자전거, 보행자, 통합 도로)을 개선하기 위해 카운티 전역에서 30년 동안 0.5센트의 판매세를 부과하는 **2016 Measure B**를 2016년 11월에 승인했습니다. 이 법안은 약 72%로 통과되었으며, 이는 산타클라라 카운티 교통 판매세에 대한 최고 수준의 지지였습니다. 2016 Measure B 프로그램의 자금은 교통체증관리국(Congestion Management Agency, CMA)의 공동 권한 협정에 서명한 지역 관할권의 회원 기관이 이용할 수 있습니다. 여기에는 산타클라라 카운티 및 산타클라라 밸리 교통국(VTA), 카운티 내의 모든 도시 및 타운이 포함됩니다. 프로그램 자금은, 표결안으로 유권자에게 안내된 대로, 9가지 프로그램 범주로 분류됩니다. 해당 9가지 프로그램 범주는 다음과 같습니다.

- 지역 거리 및 도로
- BART 단계 II
- 자전거 및 보행자
- 칼트레인(Caltrain) 입체교차
- 칼트레인(Caltrain) 구간 수용 능력 개선
- 하이웨이 분기점
- 카운티 고속도로
- SR 85 구간
- 대중교통 운행

회원 기관은 이 보고서의 섹션 5.1에서 자세한 설명이 제공되는 프로그램 범주 가이드라인에 적합한 프로젝트를 위해 2016 Measure B 프로그램 자금을 이용할 수 있습니다.

2016 Measure B 통과 시점에서 볼 때 2017년 통화 가치 기준 63억 달러가 향후 30년 동안 창출될 것으로 예상되었습니다. 30년 동안 세금으로 징수될 실제 수익은 인플레이션, 경제 성장 또는 하락과 같은 다양한 경제적 요인으로부터 영향을 받습니다. 세금의 징수는 2017년 4월 1일부로 시작되었습니다.

2.1 역사

- 투표 결과

VTA 이사회가 2016년 6월 24일에 투표로 진행하기 위한 결의안을 채택한 후, 이 법안은 2016년 11월 8일 총선거 투표에서 통과되었습니다. 이 법안은 총 679,596표 중 487,539표를 획득하여 72%의 찬성률을 기록했습니다(표결안에 대해서는 부록 11.1 참조).

- 소송

선거 이후 한 개인이 2016 Measure B 판매세의 유효성에 대해 이의를 제기했으며, 이 사건은 약 2년 동안 진행되어 자금 실행 및 분배가 지연되는 요인이 되었습니다. 2018년 10월 18일, 캘리포니아주 제6지방법소법원은 해당 소송을 기각했습니다. 이 판결은 주 대법원으로 상고되었지만, 2019년 1월 23일 상고가 기각되었습니다.

2.2 시민 감독 위원회

2016 Measure B 투표 법안은 독립적인 시민 감독 위원회의 구성을 명시하며, 그 목적은 2016 Measure B 자금이 승인된 프로그램과 일치하게 지출되고 있는지 확인할 뿐만 아니라 유권자에게 프로그램의 준수 여부를 알리는 것입니다.

이에 따라 2016 Measure B 시민 감독 위원회(MBCOC)가 설립되었습니다. 이 위원회는 정의된 전문 분야에서 8명 회원으로 구성됩니다. VTA 위원회는 지원자가 관련 경험을 입증하는 경쟁 절차를 통해 임명됩니다.

투표는 MBCOC의 구체적인 의무와 책임을 정의합니다. 그러한 내용에는 위원회가 매년 자금의 수익 및 지출 영수증을 심사하기 위해 독립적인 감사인이 감사를 실시해야 한다는 요구 사항이 포함되어 있습니다. 2020년 5월에, 2016년도 MBCOC는 Moss Adams LLP와의 계약을 승인하였습니다. 본 계약을 통해 Moss Adams LLP는 위원회에 규정 준수/성과 감사 서비스를 제공합니다. Moss Adams는 2017~2019(통합), 2020 및 2021 회계연도의 프로그램 성과 감사를 완료했습니다. 2016 Measure B 프로그램의 시작 후 모든 독립 감사에서 적정 의견을 획득했습니다.

투표에 정의된 MBCOC의 기타 의무 및 책임으로는 지역 사회가 2016 Measure B 프로그램에 대한 의견을 제시하고 2016 Measure B의 수익 및 지출에 대한 연간 성과 감사 결과를 발표할 수 있는 포럼을 개최하는 공청회를 매년 실시하는 것이 포함됩니다. MBCOC는 또한 산타클라라 카운티 주민에게 프로그램 자금의 지출 현황을 안내하는 연례 보고서를 발행할 책임도 가지고 있습니다.

MBCOC에 대한 자세한 내용은 부록 11.2 또는 vta.org/2016-measure-b-citizens-oversight-committee에서 확인할 수 있습니다.

3. 프로그램 세금 수익

이자 또는 기타 소득을 포함하여 30년의 과세 기간 동안 징수되는 세금 수익에서 부채 상환 및/또는 차입 비용, 보조금 관리 및 재정 관리 비용과 같은 프로그램 관리 및 감독 비용을 충족하기 위한 필요 자금을 제외한 금액을 **프로그램 세금 수입**이라고 합니다.

투표에서 각 프로그램 범주에 대해 확인된 금액을 이용하여, 각 프로그램 범주에 대한 비율을 계산한 후, 이를 통해 향후 배정을 계산하고 Measure B 시행 기간 동안 각 프로그램 범주에 대한 2016 Measure B 자금의 적절한 분배를 결정합니다.

9개 프로그램 범주의 비율은 Measure B에서 확인된 프로그램 범주의 금액을 총 예상 2016 Measure B 프로그램 세금 수익으로 나누어 계산됩니다.

$$\text{프로그램 범주 비율} = \text{프로그램 범주 금액} \div \text{예상 총계 2016 Measure B 프로그램 세금 수익 금액}$$

예:

1. 총 예상 2016 Measure B 프로그램 세금 수익: 2017년 통화 가치 기준 63억 달러
2. 지역 거리 및 도로(LSR) 프로그램 범주 금액: 2017년 통화 가치 기준 12억 달러
3. LSR 비율 = 12억 달러 ÷ 63억 달러
4. 총 2016 Measure B 프로그램 세금 수익 중 LSR 비율 = 19.05%

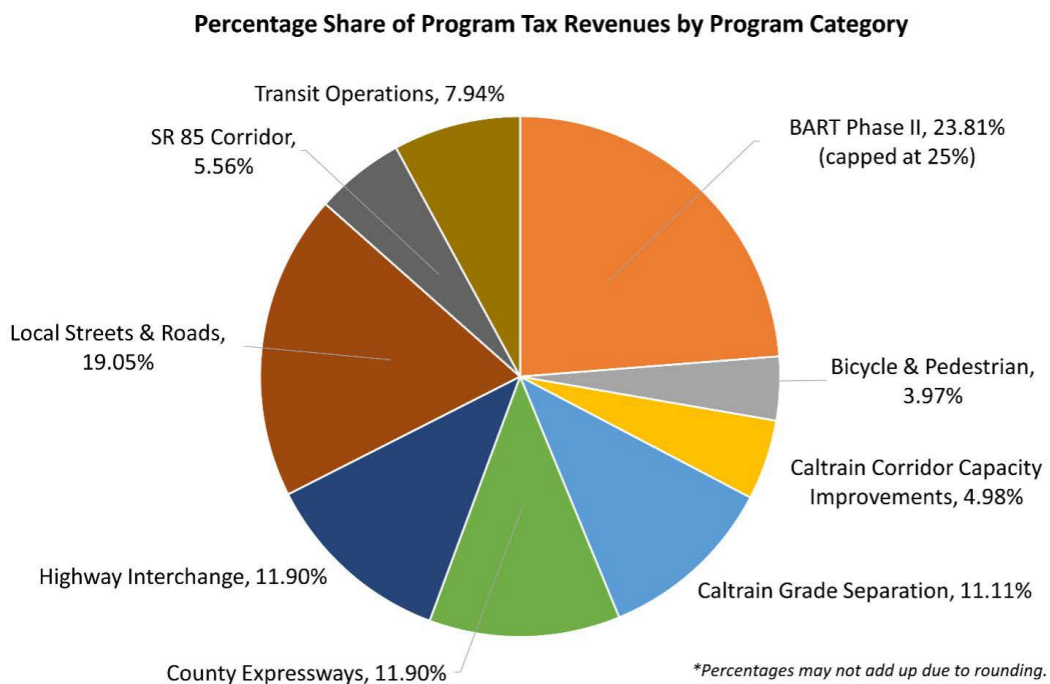


도표 3.1 - 도표는 프로그램 범주별 프로그램 세금 수익의 상세를 보여줍니다.

4. 2021 회계연도 프로그램 수익

2016 Measure B 수익에는 캘리포니아주 세무 및 수수료 관리국(California Department of Tax and Fee Administration, CDTFA)이 징수한 산타클라라 카운티 내 판매로 창출된 순 징수 금액 및 징수 금액으로 창출된 이자가 포함됩니다.

2016 Measure B에 대한 판매세 수익 징수는 2017년 4월 1일에 시작되었으며 이 법안을 통해 2047년 3월 31일까지 계속해서 수익에 대한 징수가 이루어질 예정입니다. VTA의 회계연도(FY)는 7월 1일에 시작하여 다음 역년의 6월 30일에 마감되며, 기간이 끝나는 연도를 기준으로 합니다(예: 2021 회계연도는 2020년 7월 1일~2021년 6월 30일에 해당).

4.1 2021 회계연도 총 수신

아래 표는 2016 Measure B 프로그램에 대한 총 판매세 수익을 회계연도 및 개시 후로 보여줍니다. 2021 회계연도의 경우 이전 연도에 비해 수익이 증가했습니다.

회계연도별 2016 Measure B 판매세 수익	
회계연도	순수신
FY 2017*	\$50,126,395
FY 2018	\$205,963,666
FY 2019	\$236,663,888
FY 2020	\$209,324,347
FY 2021	\$220,362,000
개시 후 총계	\$922,440,296

*2017년 4월 1일~2017년 6월 30일만 해당.

4.2 2021 회계연도 총 소득

아래 표는 2021 회계연도에 발생한 총 소득을 보여줍니다. 소득은 “이자 소득, 미실현 손익, 거래 손익과 연관됩니다...[그리고] 단기, 중기 및 장기 투자 포트폴리오의 3가지 주요 출처로부터 파생됩니다.” (VTA 2020 회계연도 ACFR).

회계연도별 2016 Measure B 소득	
회계연도	소득
FY 2017*	\$0
FY 2018	\$0
FY 2019	\$4,970,762

FY 2020	\$22,799,991
FY 2021	\$1,857,000
개시 후 총계	\$29,627,754

*2017년 4월 1일~2017년 6월 30일만 해당.

4.3 프로그램 수익 총계 및 프로그램 세금 수익 중 비율

다음 표는 수익 및 소득을 합한 후 관리 비용 지출을 차감한 2021 회계연도의 프로그램 세금 수익 총계를 보여줍니다.

프로그램 세금 수익 총계		
	FY 2021	개시 후 총계 (FY 2017 ~ FY 2021)
수익	\$220,362,000	\$922,440,296
소득	\$1,857,000	\$29,627,754
소계	\$222,219,000	\$952,068,754
관리비	-\$2,410,311	-\$6,115,344
프로그램 세금 수익 총계	\$219,808,689	\$945,953,410

다음 표는 2016 Measure B 프로그램 범주 배정을 프로그램 세금 수익의 투표 설정 비율 및 보고 회계연도 말까지 프로그램 세금 수익의 백분율로 보여줍니다. 참고로 투표 설정 비율은 Measure B의 30년 시행 기간을 기준으로 하며 회계연도 말에 표시된 프로그램 범주 배정 비율은 기간에 대한 요약입니다. 프로그램 범주 배정은 30년 동안 변하며 이는 회계연도 말에 표시되는 비율이 반영됩니다.

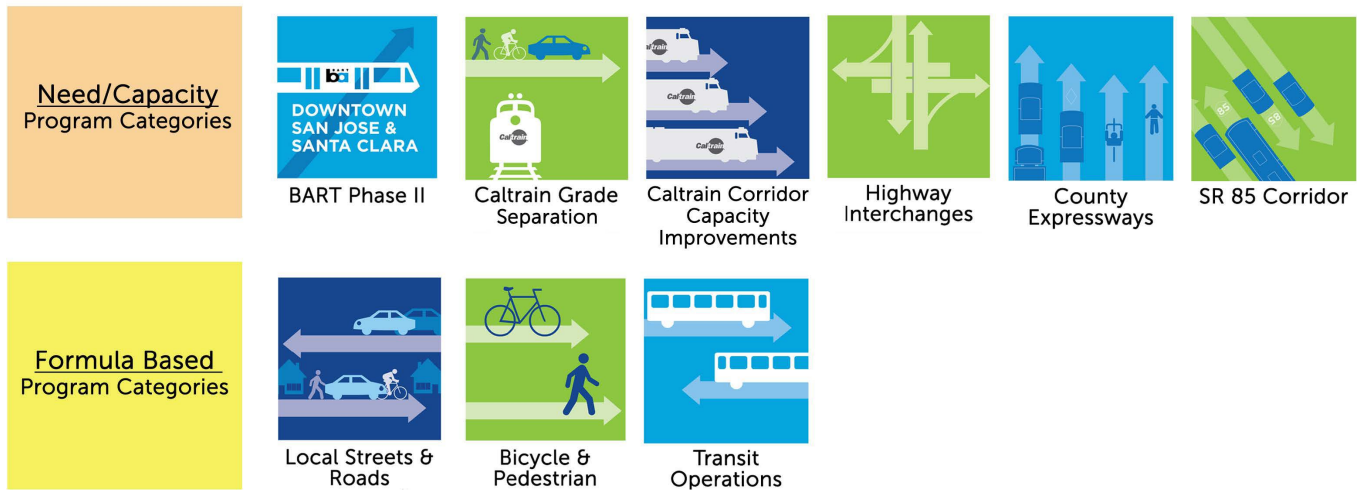
프로그램 세금 수익 중 비율로 표시되는 프로그램 범주 배정			
프로그램 범주	배정 연도 FY 2021	2021 회계연도 프로그램 세금 수익 중 %	프로그램 세금 수익 중 % (표결안)2
수익 기반			
지역 거리 및 도로	\$170,000,000	17.97%	19.05%
대중교통 운행			
핵심 네트워크 개선	\$48,000,000	7.04%	7.94%
혁신적인 대중교통 모델	\$6,000,000		
이동성 확장 및 저렴한 요금	\$10,000,000		

편의 시설 개선	\$2,600,000		
자전거 및 보행자			
교육/장려	\$5,000,000		
자본 프로젝트①	\$26,600,000	3.52%	3.97%
연구 계획①	\$1,660,000		
필요성/수용 능력 기반①			
BART 단계 II	\$150,000,000	15.86%	23.81%
칼트레인(Caltrain) 입체교차	\$38,000,000	4.02%	11.11%
칼트레인(Caltrain) 구간 수용 능력 개선	\$13,100,000	1.38%	4.98%
하이웨이 분기점	\$206,900,000	21.87%	11.9%
카운티 고속도로	\$50,000,000	5.29%	11.9%
SR 85 구간	\$14,500,000	1.53%	5.56%

① 이러한 배정은 격년 예산의 첫 번째 회계연도 시작 시 프로그램 범주 또는 하위 범주에 사용할 수 있습니다. 회계연도를 기준으로 분배되지 않습니다.

② 2016 Measure B 표결안은 회계연도가 아닌 Measure B 시행 기간 동안 프로그램 세금 수익 비율을 나타냅니다. 자세한 내용은 섹션 3을 참조하십시오.

2016 Measure B Program Categories



5. 프로그램 범주

2016 Measure B 프로그램에는 9개의 프로그램 범주가 있으며 그 중 3개 범주에는 하위 범주가 포함됩니다. 도표 5.1은 배정 유형별로 다른 2016 Measure B 프로그램 범주의 전체 요약을 제공합니다. 배정 유형은 수식 기반 및 필요성/수용 능력 기반이며, 차이점은 아래와 같습니다. 세 가지 프로그램 범주(지역 거리 및 도로, 자전거 및 보행자, 대중교통 운행)에는 수식 프로세스, 경쟁 지원 프로세스 또는 필요성/수용 능력 기반 선정 프로세스를 통해 자금이 분배되는 하위 범주가 있습니다.

VTA의 예산에는 2개 회계연도가 포함됩니다. 2020 회계연도 및 2021 회계연도의 격년 예산은 2019년 6월 이사회에서 채택되었습니다. 이사회는 2019년 12월 회의에서 2020 회계연도 및 2021 회계연도에 대한 칼트레인(Caltrain) 구간 수용 능력 개선 프로그램 범주 예산의 430만 달러 증액을 승인했습니다. 2020년 및 2021 회계연도에 대해 승인된 예산의 경우, 일부 프로그램 범주 및 하위 범주에는 2개 회계연도에 걸친 예산이 책정된 반면 다른 일부 회계연도의 경우 회계연도당 예산이 책정되었습니다. 이러한 예산은 격년 예산의 첫 번째 회계연도 초에 사용할 수 있습니다. 자본 예산과 유사하게, 이 프로그램의 책정액은 회계연도 말에 만료되지 않으며 2016 Measure B 프로그램의 완료 시까지 이월됩니다.

2016 Measure B 2020 회계연도 및 2021 회계연도 프로그램 범주 배정

		FY 2020	FY 2021
관리비		\$330만	\$330만
프로그램 범주			
수식 기반	지역 거리 및 도로	\$4,000만	\$4,000만
	대중교통 운행		
	핵심 네트워크 개선	\$1,200만	\$1,200만
	혁신적인 대중교통 모델	\$150만	\$150만
	이동성 확장 및 저렴한 요금	\$250만	\$250만
	편의 시설 개선	\$130만	
	자전거 및 보행자		
	교육/장려	\$250만	
	자본 프로젝트	\$1,330만	
	연구 계획	\$83만	
필요성/수용 능력 기반	BART 단계 II	\$1억 5,000만	
	칼트레인(Caltrain) 입체교차	\$3,100만	
	칼트레인(Caltrain) 구간 수용 능력 개선	\$680만	
	SR 85 구간	\$250만	
	카운티 고속도로	\$0	
	하이웨이 분기점	\$1억 1,990만	
	합계:	\$4억 4,676만	

5.1 프로그램 범주 가이드라인

9개 2016 Measure B 프로그램 범주 각각을 관리하기 위해, VTA는 각 프로그램 범주(해당되는 경우 후속 하위 범주), 이행 단계, 프로젝트 및 프로그램 기준과 요구 사항에 대한 자금 분배(또는 배정)를 설명하는 가이드라인을 마련했습니다. VTA 이사회는 2017년 가을 9개 프로그램 범주를 채택했으며 필요에 따라 수정할 수 있습니다.

2016 Measure B 프로그램 범주 가이드라인에서는 수식 기반 분배 및 필요성/수용 능력 기반 분배, 이 두 가지 유형의 자금 분배가 설정되었습니다. 수식 기반 분배란 프로그램 범주의 프로그램 세금 수익 비율과 해당 회계연도의 예상 수익을 곱하여 최선의 방식으로 각 회계연도에 자금을 분배하는 방식을 의미합니다. 필요성/수용 능력 기반 분배란 2016 Measure B 자금 조달 역량, 프로젝트 준비도 및 프로젝트 자금 조달 필요 시점을 기준으로 프로젝트에 자금을 배정하는 것을 의미합니다.

2016 Measure B Program Categories

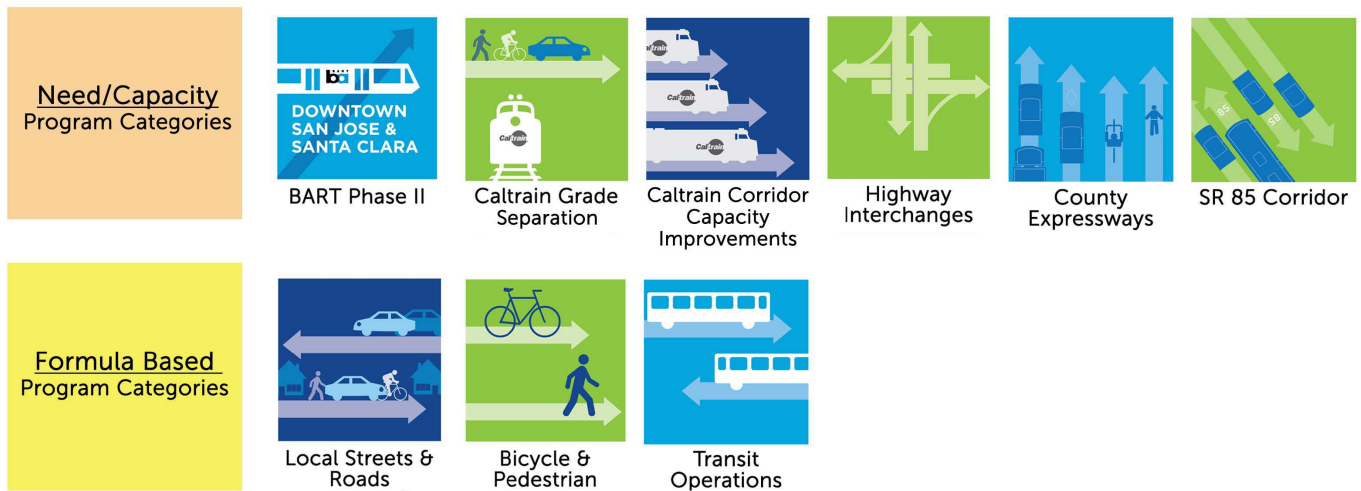


도표 5.1 - 2016 Measure B 프로그램 범주.

프로젝트 자격과 같은 자세한 내용은 프로그램 범주 가이드라인에 대한 부록 11.3을 참조하십시오.

2016 Measure B 자금의 9개 적격 프로그램 범주 및 프로그램 세금 수익의 비율은 다음과 같습니다.

지역 거리 및 도로: 19.05%

이 범주는 인구 기반 수식 및 산타클라라 카운티의 도로 및 고속도로 차선 거리에 따라 자금을 분배합니다. 이 범주는 도로 시스템의 수리 및 유지보수에 사용되는 자금을 지정하며, 기관은 통합 도로 모범 사례를 적용하여 도로 시스템의 자전거 및 보행자 요소를 개선해야 합니다. 개별 도시와 카운티는 포장 상태 지수가 70 이상인 경우 포장을 복구하거나 교통체증을 완화하기 위해 자금을 사용할 수 있습니다.

BART 실리콘밸리 프로젝트 단계 II: 23.81%*

이 범주는 BART 단계 II의 계획 수립, 엔지니어링, 건설 및 배송 비용에 자금을 지원하며, 이를 통해 산호세의 베리엣사역(Berryessa Station)에서 알루미늄(Alum Rock)/28번가(28th street), 산호세 다운타운, 산호세 디리돈역(San Jose Diridon Station) 및 산타클라라(Santa Clara)까지 BART를 연장하여 지역 철도가 새로 연결될 예정입니다.

*상한은 프로그램 세금 수익의 최대 25%

자전거 및 보행자: 3.97%

이 범주는 도시, 카운티 및 VTA에서 확인한 바와 같이 카운티 전역에서 중요한 자전거 및 보행자 우선 프로젝트에 자금을 지원합니다. 이러한 자금의 우선순위를 차지하는 프로젝트는 학교, 대중교통 및 고용 센터 연결, 기존 자전거 및 보행자 네트워크 격차 해소, 이동성을 방해하는 요소의 안전한 제거 및 모든 카운티 주민과 방문객을 위한 보다 안전하고 편리한 도보 또는 자전거 이용 수단입니다. 여기에는 안전한 학교 통학 노선과 같은 교육 프로그램도 포함됩니다. 적격 프로젝트는 2016 Measure B의 첨부 A에서 확인할 수 있습니다. (부록 11.1 참조)

- *하위 범주 보조금 프로그램: 교육 및 장려*
 - 이 프로그램을 통해 회원 기관은 자전거 타기 및 걷기를 장려하고 이러한 방식에 관한 교육을 제공하는 프로젝트 및 프로그램에 자금을 지원할 수 있습니다. 여기에는 안전한 통학 노선, 도보 감사, 열린 거리 행사 및 자전거/보행자 안전 캠페인이 포함되지만 이에 국한되지 않습니다. 이 프로그램을 위한 자금은 인구 기반 수식을 통해 각 회원 기관에 분배됩니다.
- *하위 범주 보조금 프로그램: 자본 프로젝트*
 - 이 경쟁적 보조금 프로그램은 다음과 관련된 활동을 위한 지원자에게 자금을 제공하며, 해당 활동은 환경 청소, 설계, 통행권 및 2016 Measure B에서 현재 확인된 자전거 및 보행자 프로젝트 건설입니다.
- *하위 범주 보조금 프로그램: 연구 계획*
 - 이 경쟁적 보조금 프로그램을 통해 도시, 카운티 및 VTA는 카운티 전역에서 중요한 자전거 및 보행자 프로젝트를 위한 자본 프로젝트 개발을 지원하는 연구 계획 진행 자금을 신청할 수 있습니다.

칼트레인(Caltrain) 입체교차: 11.11%

이 범주는 서니베일(Sunnyvale), 마운틴뷰(Mountain View) 및 팔로알토(Palo Alto) 시의 칼트레인(Caltrain) 구간에 대한 입체교차 프로젝트에 자금을 지원하여 칼트레인(Caltrain) 구간을 도로와 분리함으로써 운전자, 자전거 운전자 및 보행자의 안전을 향상하고 교차로의 교통체증도 줄여줍니다.

칼트레인(Caltrain) 구간 수용 능력 개선: 4.98%

이 범주는 모간힐(Morgan Hill) 및 길로이(Gilroy)의 서비스 향상, 역 개선, 수평 탑승, 플랫폼 확장 및 서비스 개선 등 고속도로의 교통체증을 완화하기 위해 산타클라라 카운티의 칼트레인(Caltrain) 구간 수용 능력 확충 및 서비스 향상에 자금을 지원합니다.

하이웨이 분기점: 11.90%

이 범주는 교통체증 완화, 고속도로 운영 개선 및 고속도로 접근성, 소음 감소, 도로 연결 육교, 지능형 교통 시스템(ITS)을 통한 첨단 기술을 구축하기 위해 산타클라라 카운티 전역의 고속도로 프로젝트에 자금을 지원합니다. 적격 프로젝트는 2016 Measure B의 첨부 B에서 확인할 수 있습니다. (부록 11.1 참조)

카운티 고속도로: 11.90%

이 범주는 교통체증을 완화하고 안전을 개선하며 카운티 고속도로 시스템의 효율성을 향상하기 위한 카운티 고속도로 계획의 티어 1 개선 프로젝트에 자금을 지원합니다. 적격 프로젝트는 2016 Measure B의 첨부 C에서 확인할 수 있습니다. (부록 11.1 참조)

주 노선 85 구간: 5.56%

이 범주는 산호세(San Jose)의 SR 87에서 마운틴뷰(Mountain View)의 US 101까지의 새로운 대중교통 차선 등 SR 85의 새로운 대중교통 및 교통체증 완화 프로젝트에 자금을 지원합니다. 또한, SR 85의 소음 감소 프로젝트에 자금을 지원하며 역 및 진입 램프, 경전철 및 기타 미래 교통 기술과 같은 인프라를 갖춘 고속수송체계가 포함되지만 이에 국한되지 않는 교통 대안을 연구하기 위한 자금도 지원합니다.

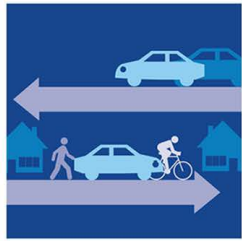
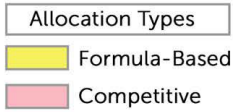
대중교통 운영: 7.94%

이 범주의 목표는 카운티에서 승객 수 증가, 효율성 향상, 노령자 및 장애인을 위한 이동성 서비스 개선, 서비스가 부족하고 취약한 주민을 위한 경제성 향상입니다. 이 자금은 중요한 교통 필요성을 위해 버스 운행에 의지하는 주민들, 특히 카운티 전역의 취약하고 서비스가 부족하며 대중교통을 이용하는 인구를 대상으로 이동성, 안전한 접근, 경제성을 개선하기 위한 핵심 버스 노선 운행 빈도를 유지 및 확장, 이른 아침, 저녁 및 주말까지의 운영 시간 연장을 위해 사용할 수 있습니다. 적격한 대중교통 운행 활동에 대한 하위 범주는 2016 Measure B의 첨부 D에서 확인할 수 있습니다. (부록 11.1 참조)

- *하위 범주 보조금 프로그램: 이용률이 높은 핵심 버스망*
 - 이 하위 범주는 핵심 버스 노선 운행 빈도를 늘리고 저녁, 심야 및 주말 운영을 확대하거나 추가하는 VTA의 핵심 버스 네트워크에 직접 자금을 지원합니다.
- *하위 범주 보조금 프로그램: 혁신적인 대중교통 서비스 모델*
 - 이 경쟁적 보조금 프로그램은 FLEX 유형 서비스, 동적 주문형 구독 셔틀, 취약하고 서비스가 부족하며 대중 교통을 이용하는 주민을 대상으로 하는 기타 수요 대응 서비스 제공업체와의 파트너십 등 목적지 앞 골목까지 가는 사안을 해결하기 위해 저렴하고 새로운 혁신적인 대중교통 서비스 모델을 지원합니다.
- *하위 범주 보조금 프로그램: 이동성 확장 및 저렴한 요금*
 - 노령자, 장애인, 학생 및 저소득 탑승자를 위한 이동성 서비스 및 저렴한 요금 프로그램을 확장하기 위한 자금입니다.
- *하위 범주 보조금 프로그램: 편의 시설 개선*
 - VTA 버스 정류소의 편의 시설을 개선하여 안전, 보안, 접근성을 향상하고 지속적인 유지보수를 수행하기 위한 자금입니다.

아래 도표 5.2는 지역 거리 및 도로, 자전거 및 보행자, 대중교통 운행 범주의 하위 범주에 대한 자세한 설명을 제공합니다.

Program Sub-Categories



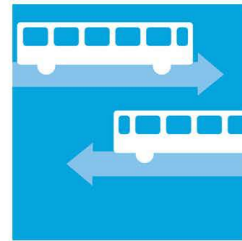
Local Streets & Roads

- Sub-Categories
- Pavement Rehabilitation
 - Congestion Relief



Bicycle & Pedestrian

- Sub-Categories
- Education & Encouragement
 - Capital Projects
 - Planning Projects



Transit Operations

- Sub-Categories
- Innovative Transit Service Models
 - Enhance Core Network
 - Expand Mobility & Affordable Fares
 - Improve Amenities

도표 5.2 - 2016 Measure B 프로그램 하위 범주 및 배정 유형.

6. 10년 프로그램 및 격년 예산 원칙

2021년 4월 VTA 이사회 회의에서 이사회는 2016 Measure B 10년 프로그램 및 격년 예산 원칙을 승인했습니다. 10년 프로그램에서는 10년의 기간에 대한 프로그램 및 프로젝트의 요구 사항을 고려하며 이제 프로그램의 격년 예산 개발의 기초가 됩니다. 해당 원칙은 모든 2016 Measure B 프로그램 범주에 적용되며 격년 예산 및 10년 프로그램에 대한 가이드라인을 제공합니다.

채택된 10개년 프로그램 및 격년 예산 원칙은 다음과 같습니다.

- 표결안 내용을 준수합니다(표결안에 따라 승인된 개정안 포함).
- 10년 동안 9개 프로그램 범주 모두에 투자합니다. 단, 프로그램 범주에 자금이 남아 있어야 하며, 매년 모든 범주에 배정되지 않을 수 있습니다.
- 매년 수식 기반 프로그램에 투표 설정 비율을 적용합니다.
- 10년 프로그램 및 격년 예산에 포함될 프로젝트에 대한 필요성/수용 능력 기반 프로그램에 '이사회 승인 프로젝트 준비도 선정 기준'을 적용하며, BART 단계 II 프로그램 범주에 대한 프로그램 세금 수익 중 25% 상한선을 지키며 각 프로그램에 특정 프로젝트 우선순위 지정 프로세스를 적용하고, 각 범주에 적용 가능한 모든 비율을 적용합니다.
- VTA 이사회가 승인한 자금 조달 도구를 사용하여 가용 자금 조달 역량에 따라 프로젝트 준비 시 자금을 조달할 수 있습니다.
- 기타 원칙의 제약에 따라 외부 자금 제공자가 제공하는 기회를 명시적이고 투명하게 고려합니다.

전체 원칙은 부록 11.4를 참조하십시오.

6.1 배정에서 지출까지 프로세스

원칙이 승인됨에 따라 이사회는 2021년 5월 회의에서 필요성/수용 능력 기반 프로그램 범주에 대한 프로젝트 준비도 기준을 승인했습니다. 6개 필요성/수용 능력 기반 프로그램 범주 프로젝트가 격년 예산 또는 10년 프로그램에 포함되기 위해서는 다음 3가지 프로젝트 준비도 기준을 충족해야 합니다.

1) 프로젝트 납품 상태:

10년 프로그램에서 프로젝트 배정은 프로젝트 납품 단계와 각 단계의 완료에 따라 수행됩니다.

프로젝트는 이전 납품 단계를 완료해야 다음 단계의 격년 예산에서 자금을 배정 받을 수 있습니다.

2) 자금 조달 상태:

프로젝트에는 10년 프로그램에 포함되고 격년 예산 배정을 위해 확보된 2016 Measure B 외 매치 자금이 있어야 합니다.

3) 파트너 기관/지역사회 지원:

10년 프로그램에 포함되려면 파트너 기관이 있어야 합니다. 2년 예산 배정에서는 지역사회, 허가 기관 및 파트너 기관 지원이 입증되어야 합니다.

후보 프로젝트가 진행되고 3가지 프로젝트 준비도 기준이 모두 충족되면 프로젝트 스폰서는 2016 Measure B 프로그램 사무소에 격년 예산 및/또는 10년 프로그램에 포함시켜줄 것을 요청하는 요청서를 제출합니다.

이사회는 또한 필요성/수용 능력 기반 프로그램 범주에 대한 우선순위 지정 방법론도 승인했습니다. 6개의 필요성/수용 능력 기반 프로그램 범주 중 5개에는 기존 우선순위 지정 프로세스가 있으며, 각각에는 단독 프로젝트 스폰서(BART 단계 II, 칼트레인(Caltrain) 구간 수용 능력 개선 및 SR 85 구간 프로그램) 또는 프로젝트를 선택하기 위한 우선순위 지정 프로세스(칼트레인(Caltrain) 입체교차 및 카운티 고속도로)가 있습니다. 카운티 고속도로, SR 85 구간 및 칼트레인(Caltrain) 프로그램에 대한 프로세스는 VTA 이사회가 2017년 이러한 프로그램과 관련하여 채택한 가이드라인에 명시적으로 포함되었습니다. 여섯 번째 프로그램 범주인 하이웨이 분기점에 대한 우선순위 지정 방법론은 2021 회계연도말까지 이사회에서 승인되지 않았습니다. 이 방법론은 2022 회계연도가 시작되는 2021년 8월에 승인되었습니다. 승인된 프로젝트 준비도 기준 및 우선순위 지정 방법론은 부록 11.4에서 확인할 수 있습니다.

7. 2021 회계연도 배정 및 지출

배정은 지정된 프로젝트 또는 프로그램을 위해 사용할 수 있는 VTA 이사회가 승인한 2016 Measure B 자금의 금액입니다. 2016 Measure B 프로그램 예산 및 배정은 VTA 격년 예산 승인과 함께 VTA 이사회가 2년마다 승인합니다. 프로그램 범주 배정은 회계연도의 말에 만료되지 않습니다. 미소비 금액은 이월되어 향후 회계연도에 사용할 수 있습니다.

지출이란 수혜자[예: 도시, 카운티 또는 칼트레인(Caltrain)]에게 VTA의 2016 Measure B 자금을 상환하는 것입니다.

7.1 배정에서 지출까지 프로세스



도표 7.1 - 지출 프로세스에 대한 2016 Measure B 배정.

도표 7.1은 배정에서 지출까지 2016 Measure B 자금의 일반적인 3단계 분배 프로세스를 보여줍니다. 이 프로세스는 VTA 이사회의 프로그램 범주 배정 승인과 함께 시작되며, 프로세스 중 이 부분은 VTA의 예산 주기와 함께 격년으로 또는 2년마다 수행됩니다. 지역 거리 및 도로, 자전거 및 보행자, 교육 및 장려와 같은 수식 기반 프로그램은 15개 도시와 카운티로 보다 세분화되어 배정됩니다. 예를 들어, 지역 거리 및 도로 프로그램 범주 배정의 경우 인구 기반 수식을 사용하여 각 도시로 지출되며 카운티의 도로 및 고속도로 차선 거리를 기반으로 카운티로 지출됩니다.

2016 Measure B 자금을 배정한 후 수혜자가 자금을 이용하려면 자금 계약을 체결해야 합니다. 수혜자는 프로젝트와 관련하여 2016 Measure B 자금을 수령하는 기관입니다. 여기에는 산타클라라 카운티 내의 15개 도시, 산타클라라의 카운티, 칼트레인(Caltrain) 및 VTA가 포함됩니다. 계약의 성공적인 이행 후 수혜자가 2016 Measure B 프로젝트에서 완료된 작업에 대해 VTA에게 청구를 하면 VTA는 수혜자에게 적격 비용을 상환하여 지출이 발생합니다.

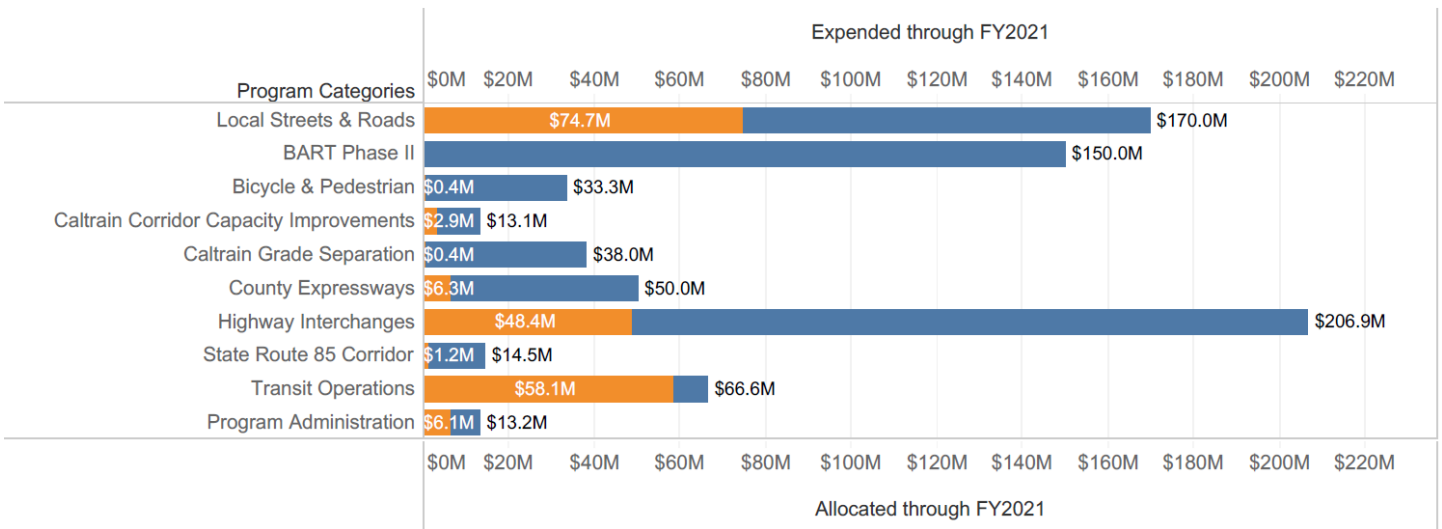
7.2 프로그램 범주별 배정 및 지출

2021 회계연도까지 총 프로그램 배정 및 지출	
2021 회계연도까지 총 프로그램 배정*	\$755,600,000
2021 회계연도까지 총 프로그램 지출	-\$76,684,358
잔여	\$678,915,942

*총 프로그램 배정에는 행정부 배정이 포함됩니다.

도표 7.2는 9개 프로그램 범주 각각에 대한 2021 회계연도 배정 및 지출을 보여줍니다.

2016 Measure B Expenditure through FY2021 by Program Category



Legend

- Allocated through FY2021
- Expended through FY2021

도표 7.2 - 2021 회계년도까지 프로그램 범주별 2016 Measure B 배정 및 지출.

8. 프로그램 감독 절차

2016 Measure B 프로그램은 새로운 공식 프로그램 감독 절차이므로 2016 Measure B 프로그램 내에서 프로젝트 및 프로그램에 대한 VTA의 역할과 책임이 설정되어야 합니다. 도표 8.1은 프로그램 사무소가 특정 프로젝트에 필요한 감독 수준을 결정하고 적절한 프로젝트 납품 및 준수를 위해 VTA가 수행해야 하는 작업이 무엇인지를 결정하는 방식을 보여줍니다.

VTA의 감독 의무에는 일반적으로 통합 도로 체크리스트, 프로젝트 프로그램, 프로젝트 관리 계획 및 진행 보고서와 같은 필수 문서의 심사 및 승인이 포함됩니다. 프로젝트 스폰서가 제출한 송장도 철저하게 심사됩니다. 프로그램 사무소는 또한 2016 Measure B 프로그램 월간 업데이트를 VTA 위원회에 발표 및 게시하여 VTA 인력이 프로그램 및 진행 상황에 관한 질문에 답변할 수 있도록 합니다.

도표 8.1은 일반 프로젝트 유형과 각 감독 수준에 대한 요구 사항을 보여줍니다.

2016 Measure B Program Oversight Requirements

Project Cost or Complexity	← HIGH MEDIUM LOW →			Programmatic Categories
	HIGH	MEDIUM	LOW	
Project Type	<ul style="list-style-type: none"> Projects costing more than \$100M <u>and</u> with \$10M or more in 2016 Measure B funding; or Projects with significant complexity, as determined by VTA staff. 	<ul style="list-style-type: none"> Projects costing between \$10M and \$100M; and/or Projects with \$10M or more in 2016 Measure B funding; and/or Projects with medium complexity, as determined by VTA staff. 	<ul style="list-style-type: none"> Projects costing less than \$10M; or Projects with less than \$10M in 2016 Measure B funding. 	<ul style="list-style-type: none"> Local Streets & Roads Pavement program Bicycle & Pedestrian Education & Encouragement program
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.

도표 8.1 – 2016 Measure B 제안 프로그램 감독 요구 사항 차트.

9. 프로그램 범주 주요 사항

소송으로 인해 자금 분배가 지연되었지만, 2016 Measure B 프로그램 및 프로그램 범주 프로세스는 최선을 다해 지속적으로 개발되었습니다. 아래 도표 9.1의 주요 사항은 2020년 7월 1일~2021년 6월 31일 사이에 수행된 프로그램 활동을 보여줍니다.

전체 2016 Measure B 프로그램

- 2016 Measure B 투명성 웹사이트 개설.
- 통합 도로 요청 기술 서비스에 대한 RFP가 공개되었습니다.
- 2017 회계연도~ 2019 회계연도 및 2020 회계연도 연간 보고서와 2016 Measure B 프로그램 매뉴얼이 게시되었습니다.
- 이사회는 격년 예산과 10년 프로그램 원칙 및 프로젝트 선정 기준을 채택했습니다.
- 제1차 10개년 프로그램(2022 회계연도~2031 회계연도)의 개발이 시작되었습니다.

2021 회계연도의 주요 사항 중 하나는 2016 Measure B 투명성 웹사이트의 개설이었습니다. 이 웹사이트는 법안의 수익과 지출을 보여주는 창을 제공하여, 일반 대중이 자금의 사용 방법을 확인할 수 있습니다. 이 웹사이트는 2016 Measure B 프로그램에 대한 최신 정보를 정기적으로 제공하며, 해당 정보에는 세금 수익, 배정, 지출 및 프로젝트 문서(예: 통합 도로 체크리스트 및 프로젝트 관리 계획)가 포함됩니다. 이를 통해 사이트 방문자는 차트 또는 지도에서 자금을 시각적으로 살펴보고 관심 있는 프로그램 범주 또는 관할 구역별로 편리하게 검색 및 필터링을 수행할 수 있습니다. 2016 Measure B 투명성 웹사이트는 [여기](#)에서 살펴볼 수 있습니다.

2021 회계연도 프로그램 범주 주요 사항	
	<p>지역 거리 및 도로</p> <ul style="list-style-type: none"> • 회원 기관으로부터 필요한 연간 문서를 수령 및 검토했습니다.
	<p>BART 단계 II</p> <ul style="list-style-type: none"> • 2016 Measure B 활동이 없었습니다.
	<p>자전거 및 보행자</p> <ul style="list-style-type: none"> • 자본 프로젝트: <ul style="list-style-type: none"> - 2020 회계연도~ 2021 회계연도 자금 주기 동안 회원 기관과 5건의 프로젝트 계약 이행: 최종 설계 관련 4건 및 건설 관련 1건. • 연구 계획: <ul style="list-style-type: none"> - 2021년 2월 프로젝트에 대한 첫 번째 요청이 발표되었습니다. 11개의 신청서가 제출되었고 이사회는 5개의 프로젝트에 대한 자금 지원을 승인했습니다. • 교육 및 장려: <ul style="list-style-type: none"> - 2021 회계연도 프로젝트 프로그램이 수신되었습니다. - 2021 회계연도 활동 요약이 위원회에 제출되었습니다. 2021 회계연도 교육/장려 활동 요약은 여기에 링크된 이사회 자료집의 안건 항목 6.7을 참조하십시오.

	<p>칼트레인(Caltrain) 입체교차</p> <ul style="list-style-type: none"> • 마운틴뷰 환승센터[카스트로 스트리트(Castro Street)] 입체교차 프로젝트를 위해 칼트레인(Caltrain) 및 마운틴뷰(Mountain View) 시와 협력 계약을 체결하였습니다. • 이행 전략과 관련해서는 팔로알토(Palo Alto), 마운틴뷰(Mountain View) 및 서니베일(Sunnyvale) 시와 협력합니다.
	<p>칼트레인(Caltrain) 구간 수용 능력 개선</p> <ul style="list-style-type: none"> • 기술 지원 및 분석 자금 계약이 체결되었습니다.
	<p>고속도로 분기점</p> <ul style="list-style-type: none"> • 우선순위가 지정된 프로젝트 목록을 개발하기 위해 경쟁 보조금이 개발되었습니다. • I-280/풋힐 고속도로(Foothill Expressway) 진출 차선 확장 프로젝트: 공사가 완료되어 통행이 가능합니다. • US 101/SR 237/마틸다 애비뉴(Mathilda Ave) 프로젝트: 공사가 완료되어 통행이 가능합니다. • US 101/데라크루즈(De La Cruz)/트림블(Trimble) 분기점 프로젝트: 최종 설계가 완료되었습니다. • SR 87 차선 확장/US 101/스토리 로드(Story Road) 프로젝트: 최종 설계가 완료되었습니다.
	<p>카운티 고속도로</p> <ul style="list-style-type: none"> • 산타테레사(Santa Teresa)-헤일(Hale) 확장 프로젝트의 최종 설계가 완료되어 건설에 착수했습니다.
	<p>주 노선 85 구간</p> <ul style="list-style-type: none"> • 이사회는 SR 85에서 환승 차선 프로젝트를 추진하기 위한 표결안을 승인했습니다. • SR 85 소음 감축 단계 II 컨설턴트가 선정되었습니다.
	<p>대중교통 운행</p> <ul style="list-style-type: none"> • 이동성 확장 및 저렴한 요금: <ul style="list-style-type: none"> - 2021 회계년도에 9,846개의 통행권이 판매되었습니다. • 혁신적인 대중교통 서비스 모델: <ul style="list-style-type: none"> - 2020년 10월 프로젝트에 대한 첫 번째 요청이 발표되었습니다. 5개의 신청서가 접수되었고 이사회는 모든 5개 프로젝트에 대한 자금 지원을 승인했습니다. 사용 가능 잔액은 프로젝트의 다음 단계로 이월되었습니다.

10. 용어집

이 보고서 및 관련 2016 Measure B 문서에서 자주 사용되는 용어는 다음과 같습니다.

배정이란 지정된 프로젝트 또는 프로그램을 위해 사용할 수 있는, VTA 이사회가 승인한 2016 Measure B 자금의 금액입니다.

수여란 VTA와 수혜자가 적격 프로젝트에 자금을 지원하기 위한 계약을 체결했음을 나타냅니다.

지출이란 VTA가 2016 Measure B 자금을 수혜자[예: 도시, 카운티 또는 칼트레인(Caltrain)]에 상환하는 것을 의미합니다.

회계연도란 7월 1일에 시작하여 6월 30일에 마감되는 12개월의 회계 기간을 나타냅니다. 회계연도는 **FY**라는 약어로도 사용되며 기준 연도는 해당 기간의 말일입니다. 예를 들어, FY 2021은 2020년 7월 1일부터 2021년 6월 30일에 해당합니다.

수혜자란 프로젝트와 관련하여 2016 Measure B 자금을 수령하는 기관입니다. 여기에는 카운티 내의 15개 도시, 산타클라라 카운티, 칼트레인(Caltrain) 및 VTA가 포함됩니다.

회원 기관이란 산타클라라 카운티 교통체증관리국(Congestion Management Agency)의 공동 권한 협정에 서명한 지역 관할권입니다. 여기에는 카운티 내의 모든 도시, 산타클라라 카운티 및 산타클라라 밸리 교통국(VAT)이 포함됩니다.

2016 Measure B 표결안은 9개의 **프로그램 범주**를 지정하며, 다음 각각에 배정 언급이 포함됩니다. 즉, 지역 거리 및 도로, BART 실리콘 밸리 단계 II, 자전거 및 보행자, 칼트레인(Caltrain) 입체교차, 칼트레인(Caltrain) 수용 능력 개선, 고속도로 분기점, 카운티 고속도로, 주 노선 85 구간 및 대중교통 운행이 포함됩니다.

프로그램 세금 수익이란 이자 또는 기타 소득을 포함하여 30년의 과세 기간 동안 징수되는 세금 수익에서 부채 상환 및/또는 차입 비용, 보조금 관리 및 재정 관리 비용과 같은 프로그램 관리 및 감독 비용을 충족하기 위한 필요 자금을 제외한 금액입니다. 징수 **수익**이란 이자를 제외한 2016 Measure B 판매세 수익의 순 수익입니다.

11. 부록

2016 Measure B 2021 회계연도 연례 보고서

부록

부록 11.1 - 2016 Measure B 표결안

번역은 유권자 등록국에서 제공됩니다.

부록 11.2 - 2016 Measure B 시민 감독 위원회

2016 Measure B 시민 감독 위원회란 "투표 법안에서 권한이 과생된 독립 기관"으로 정의됩니다. 위원회의 임무는 Measure B 자금이 투표와 일치하는 방식으로 사용되는지를 확인 및 보고하는 것입니다. 이 위원회의 운영 기간은 판매세 기간(2017년 4월~2047년 3월)을 따릅니다. 2017년 9월 회의에서 VTA 이사회는 2016 Measure B 시민 감독 위원회에서 업무를 수행할 7명의 개인을 임명했습니다. 멤버십, 회의/일정 및 기타 정보는 [여기](#)에서 확인할 수 있습니다. 다음 문서는 2016 Measure B 시민 감독 위원회의 임명 절차에 대한 VTA 이사회의 승인을 보여줍니다.

부록 11.3 - 2016 Measure B 프로그램 범주 가이드라인

이사회 승인

VTA 이사회는 2017년 10월 5일 회의에서 모든 9개 프로그램에 대한 2016 Measure B 프로그램 범주 가이드라인을 승인했으며, 이는 2017년 1월부터 시작된 개발 프로세스입니다. 2017년 11월 2일 회의에서 이사회는 SR 85 프로그램 범주 가이드라인의 개정판을 승인했습니다.

프로그램 범주 유형 및 하위 범위 배정

이 가이드라인은 각 9개 프로그램(수식 기반, 프로젝트 기반 또는 경쟁)에 대한 프로그램 유형을 정의하며 이사회 승인을 위한 프로그램 하위 범주에 대한 가이드라인 및 배포를 정합니다. 예를 들어, 자전거 및 보행자 프로그램 범주의 경우 하위 범주는 자금 분배와 함께 설명되며, 교육 및 장려는 최대 15%, 프로젝트 계획은 최대 5%, 자본 프로젝트는 최소 80%입니다.

부록 11.4 - 2016 Measure B 프로그램 준비도 기준 및 우선순위 설정 방법론

번역은 요청 시 제공될 수 있습니다.

부록 11.5 - 프로그램 범주별 2016 Measure B 프로그램 배정

지역 거리 및 도로 - 총 \$1억 6950만

회원 기관	이전 배정	2021 회계연도 배정	2021 회계연도 총 배정
캠벨(Campbell)	\$2,579,563	\$796,242.92	\$2,579,563
쿠퍼티노(Cupertino)	\$3,648,296	\$1,102,386.82	\$3,648,296
길로이(Gilroy)	\$3,287,718	\$1,029,647.96	\$3,287,718
로스알토스(Los Altos)	\$1,853,901	\$574,215.42	\$1,853,901
로스알토스힐즈(Los Altos Hills)	\$517,103	\$161,733.97	\$517,103
로스가토스(Los Gatos)	\$1,870,165	\$570,496.55	\$1,870,165
밀티파스(Milpitas)	\$4,496,816	\$1,403,431.08	\$4,496,816
몬테세레노(Monte Sereno)	\$216,749	\$69,719.58	\$216,749
모간힐(Morgan Hill)	\$2,622,119	\$842,121.24	\$2,622,119
마운틴뷰(Mountain View)	\$4,829,024	\$1,509,492.48	\$4,829,024
팔로알토(Palo Alto)	\$4,129,259	\$1,277,615.49	\$4,129,259
산호세(San Jose)	\$62,510,124	\$19,202,949.12	\$62,510,124
산타클라라(Santa Clara)	\$7,523,777	\$2,369,710.99	\$7,523,777
사라토가(Saratoga)	\$1,890,404	\$578,210.44	\$1,890,404
서니베일(Sunnyvale)	\$9,170,771	\$2,864,025.96	\$9,170,771
산타클라라 카운티(Santa Clara County)	\$18,388,768	\$5,648,000.00	\$18,388,768
합계	\$129,534,558	\$40,000,000	\$169,534,558

BART 단계 II - 총 \$1억 5,000만

이전 배정	\$0
2020 회계연도 및 2021 회계연도 총 배정	\$1억 5,000만
합계	\$1억 5,000만

자전거 및 보행자 - 총 **\$3,332만**

교육 및 장려 하위 범주

회원 기관	이전 배정	2021 회계연도 배정	2021 회계연도 총 배정
캠벨(Campbell)	\$89,430	\$29,836	\$119,266
쿠퍼티노(Cupertino)	\$111,560	\$37,462	\$149,022
길로이(Gilroy)	\$106,946	\$35,650	\$142,596
로스알토스(Los Altos)	\$73,457	\$24,305	\$97,762
로스알토스힐즈(Los Altos Hills)	\$30,000	\$10,000	\$40,000
로스가토스(Los Gatos)	\$73,364	\$24,212	\$97,576
밀티파스(Milpitas)	\$135,180	\$44,962	\$180,142
몬테세레노(Monte Sereno)	\$30,000	\$10,000	\$40,000
모간힐(Morgan Hill)	\$91,559	\$30,979	\$122,538
마운틴뷰(Mountain View)	\$140,056	\$47,604	\$187,660
팔로알토(Palo Alto)	\$125,246	\$41,828	\$167,074
산호세(San Jose)	\$1,477,290	\$488,378	\$1,965,668
산타클라라(Santa Clara)	\$204,095	\$69,033	\$273,128
사라토가(Saratoga)	\$72,500	\$24,404	\$96,904
서니베일(Sunnyvale)	\$239,300	\$81,348	\$320,648
카운티 전역/VTA	\$750,000	\$250,000	\$1,000,000
합계	\$3,750,000	\$1,250,000	\$4,999,984

자본 프로젝트 하위 범주

이전 배정	\$1,333만
2020 회계연도 및 2021 회계연도 총 배정	\$1,333만

합계	\$2,666만
----	----------

연구 계획 하위 항목

이전 배정	\$830,000
2020 회계연도 및 2021 회계연도 총 배정	\$830,000
합계	\$166만

칼트레인(Caltrain) 입체교차 - 총 \$3,800만

이전 배정	\$700만
2020 회계연도 및 2021 회계연도 총 배정	\$3,100만
합계	\$3,800만

칼트레인(Caltrain) 구간 수용 능력 개선 - 총 \$1,310만

이전 배정	\$630만
2020 회계연도 및 2021 회계연도 총 배정	\$680만
합계	\$1,310만

하이웨이 분기점 - 총 \$2억 690만

프로젝트	이전 배정	2020 회계연도 및 2021 회계연도 배정	2021 회계연도 총 배정
SR 17 남쪽방향/해밀턴 애비뉴(Hamilton Ave) 진출 차선 확장	\$100만	\$0	\$100만
SR 17/산토마스 고속도로(San Tomas Expressway) 임시 개선	\$100만	\$0	\$100만
고속도로 교통 운영 시스템/고속도로 성능 이니셔티브 단계 1 & 2	\$100만	\$200만	\$300만
소음 저감 프로그램(카운티 전역)	\$400만	\$0	\$400만
I-280/울프 로드(Wolfe Rd) 분기점 개선	\$600만	\$150만	\$750만

I-280 북쪽방향: 풋힐 고속도로(Foothill Expressway) 방향의 두 번째 진출 레인	\$350만	\$130만	\$480만
SR 17/SR 9 분기점 등 하이웨이 17(Highway 17) 구간 교통체증 완화	\$0	\$540만	\$540만
US 101/SR 25 분기점(ENV/PS&E)	\$200만	\$800만	\$1,000만
US 101/부에나비스타 애비뉴(Buena Vista Ave) 분기점 개선	\$0	\$0	\$0
칼라베라스 대로(Calaveras Boulevard) 확장 - 단기 개선	\$100만	\$130만	\$230만
미들필드 로드(Middlefield Road)의 SR 237 서쪽방면 진입 차선	\$0	\$630만	\$630만
US 101 분기점 개선: 산안토니오 로드(San Antonio Rd)에서 찰스턴 로드(Charleston Rd)/랭스토프 애비뉴(Rengstorff Ave)로 분기	\$100만	\$100만	\$200만
US 101 남쪽방향/트림블 로드(Trimble Rd)/데라크루즈 대로(De La Cruz Blvd)/센트럴 고속도로(Central Expwy) 분기점 개선	\$400만	\$4,300만	\$4,700만
남쪽방향 SR 87로의 이중 차선 남쪽방향 US 101 진출 차선	\$150만	\$150만	\$300만
US 101/마버리 로드(Mabury Rd)/테일러 스트리트(Taylor St) 분기점 건설	\$200만	\$100만	\$300만
I-280/윈체스터 대로(Winchester Blvd) 분기점 개선	\$300만	\$600만	\$900만
SR 87 기술 기반 구간 개선 - (SR 87 샤르코(Charcot) 진입 차선 HOV 우회)	\$100만	\$170만	\$270만
US 101/젠커 로드(Zanker Rd)/스카이포트 드라이브(Skyport Dr)/포스 스트리트(Fourth St) 분기점 개선	\$300만	\$600만	\$900만
US 101/올드 오클랜드 로드(Old Oakland Rd) 분기점 개선	\$0	\$0	\$0
US 101/블로섬힐 로드(Blossom Hill Rd) 분기점 개선	\$400만	\$3,100만	\$3,500만
샤르코(Charcot) 육교	\$1,200만	\$1,550만	\$2,750만

SR 237/마틸다 애비뉴(Mathilda Ave) 및 US 101/마틸다 애비뉴(Mathilda Ave) 분기점 개선	\$2,200만	\$0	\$2,200만
고속도로 프로그램 관리/감독	\$0	\$40만	\$40만
US 101/SR 152/10가(10th Street) 분기점 개선	\$0	\$100만	\$100만
합계	\$8,700만	\$1억 1,990만	\$2억 690만

카운티 고속도로 - 총 \$5,000만

이전 배정	\$5,000만
2020 회계연도 및 2021 회계연도 총 배정	\$0
합계	\$5,000만

SR 85 구간 - 총 \$1,450만

이전 배정	\$1,200만
2020 회계연도 및 2021 회계연도 총 배정	\$250만
합계	\$1,450만

대중교통 운행 - 총 \$6,660만

대중교통 운행	이전 배정	2021 회계연도 배정	2021 회계연도 총 배정
핵심 네트워크 개선	\$3,600만	\$1,200만	\$4,800만
이동성 확장 및 저렴한 요금	\$750만	\$250만	\$1,000만
혁신적인 대중교통	\$450만	\$150만	\$600만
편의 시설 개선	\$130만	\$130만 (2020 회계연도 및 2021 회계연도)	\$260만
합계	\$4,930만	\$1,730만	\$6,660만

관리 - 총 \$1,320만

이전 배정	\$990만
-------	--------

2021 회계연도 배정	\$330만
합계	\$1,320만