

Mục Lục

1. Tóm Tắt Điều Hành	3
2. Giới Thiệu: Dự Luật B 2016 Là Gì?	3
2.1 Lịch Sử	4
2.2 Ủy Ban Giám Sát Công Dân	4
3. Doanh Thu Thuế của Chương Trình	5
4. Doanh Thu Chương Trình Nhận Được cho đến FY 2022.....	6
4.1 Tổng Số Biên Nhận cho FY 2022.....	7
Bảng dưới đây báo cáo tổng doanh thu thuế bán hàng cho Chương Trình Dự Luật B 2016 theo Năm Tài Chính và kể từ khi thành lập.	7
4.2 Tổng Thu Nhập Kiểm Được cho FY 2022.....	7
4.3 Tổng Doanh Thu Thuế của Chương Trình và Tỷ Lệ Phần Trăm Doanh Thu Thuế của Chương Trình..	8
Bảng sau đây cho thấy tổng Doanh Thu Thuế của Chương Trình cho FY 2022 bằng cách cộng doanh thu kiểm được và thu nhập kiểm được, sau đó trừ đi chi phí Quản Lý.....	8
5. Hạng Mục Chương Trình	9
5.1 Hướng Dẫn Hạng Mục của Chương Trình	9
6. Phân Bỏ và Chi Tiêu cho FY 2022	16
6.1 Phân Bỏ vào Quá Trình Chi Tiêu.....	16
6.2 Phân Bỏ và Chi Tiêu theo Hạng Mục Chương Trình.....	17
7. Chương Trình 10 Năm và Nguyên Tắc Ngân Sách Hai Năm Một Lần.....	20
7.1 Tiêu Chí Sẵn Sàng của Dự Án & Phương Pháp Ưu Tiên	20
8. Quy Trình Giám Sát Chương Trình	21
9. Những Điểm Nổi Bật của Hạng Mục Chương Trình	21
10. Thuật Ngữ	28
11. Phụ Lục.....	28
11.1 Nội Dung Lá Phiếu của Dự Luật B 2016	
11.2 Ủy Ban Giám Sát Công Dân của Dự Luật B 2016	
11.3 Hướng Dẫn Hạng Mục Chương Trình của Dự Luật B 2016	
11.4 Tiêu Chí Sẵn Sàng Dự Án & Phương Pháp Ưu Tiên của Dự Luật B 2016	
11.5 Chương Trình 10 Năm của Dự Luật B 2016	
11.6 Phân Bỏ Chương Trình theo Hạng Mục Chương Trình của Dự Luật B 2016	

1. Tóm Tắt Điều Hành

Đúng như sứ mệnh của VTA, "*Các giải pháp giúp quý vị đi lại*", **Chương Trình Dự Luật B 2016** cung cấp các cơ hội tài trợ cho việc lập kế hoạch giao thông, cơ sở hạ tầng và các hoạt động giáo dục & tiếp cận cộng đồng trên toàn Quận Santa Clara. Với chín hạng mục khác nhau, Dự Luật B 2016 làm việc với thành phố, thị trấn và Quận Santa Clara để tạo ra giải pháp cho nhiều mối lo ngại khác nhau về giao thông ở địa phương – từ đi bộ và đi xe đạp đến kết nối phương tiện công cộng sáng tạo. Chương Trình Dự Luật B 2016 hỗ trợ việc cung cấp các dự án và sáng kiến được cử tri hỗ trợ thông qua cả các nhóm tài trợ cạnh tranh và không cạnh tranh.

Báo cáo thường niên này tập trung vào Năm Tài Chính 2022, bắt đầu từ ngày 1 tháng 7 năm 2021 đến ngày 30 tháng 6 năm 2022 – nêu chi tiết sự phát triển và tăng trưởng liên tục của dự luật, cũng như phân bổ và chi tiêu khoản tài trợ. Ngoài ra, nó nhấn mạnh những thành tựu của Chương Trình – chẳng hạn như việc phê duyệt danh sách dự án cho các chương trình Nút Giao Thông của Đại Lộ và Phương Tiện Công Cộng Sáng Tạo.

VTA mong muốn tiếp tục hợp tác với cộng đồng và các đối tác của chúng tôi để cung cấp các chương trình và dự án đủ điều kiện của Dự Luật B 2016 trên toàn Quận Santa Clara.

2. Giới Thiệu: Dự Luật B 2016 Là Gì?

Các cử tri Quận Santa Clara đã chấp thuận **Dự Luật B 2016**, thuế bán hàng nửa xu trên toàn quận trong 30 năm để tăng cường phương tiện công cộng, đại lộ, đường cao tốc và giao thông tích cực (xe đạp, người đi bộ và Đường Phố Hoàn Chính) vào tháng 11 năm 2016. Dự Luật này được thông qua gần 72%, mức hỗ trợ cao nhất cho bất kỳ khoản thuế bán hàng vận tải nào của Quận Santa Clara. Quỹ của chương trình Dự Luật B 2016 có sẵn cho các Cơ Quan Thành Viên – mười sáu khu vực pháp lý địa phương đã ký Thỏa Thuận Quyền Hạn Chung của (VTA) thuộc Cơ Quan Quản Lý Tắc Nghẽn. Các bên ký kết Thỏa Thuận Quyền Lực Chung bao gồm tất cả các thành phố và thị trấn trong quận, Quận Santa Clara và Cơ Quan Giao Thông Vận Tải Thung Lũng Santa Clara. Quỹ của chương trình được chia thành chín hạng mục chương trình khác nhau, như được giới thiệu với cử tri trong nội dung lá phiếu. Chín loại chương trình này là:

- Đường Phố & Đường Xá ở Địa Phương
- BART Giai Đoạn II
- Xe Đạp & Người Đi Bộ
- Phân Cấp Caltrain
- Cải Thiện Năng Lực Hành Lang Caltrain
- Nút Giao Thông của Đại Lộ
- Đường Cao Tốc ở Quận
- Hành Lang SR 85
- Vận Hành Phương Tiện Công Cộng

Các Cơ Quan Thành Viên có thể tiếp cận nguồn vốn của Chương Trình Dự Luật B 2016 cho các dự án phù hợp với hướng dẫn về hạng mục chương trình – được nêu chi tiết trong Mục 5.1 của báo cáo này.

Vào thời điểm Dự Luật B 2016 được thông qua, nó được dự đoán sẽ tạo ra \$6.3 tỷ năm 2017 trong 30 năm tới. Doanh thu thực tế nhận được trong vòng đời 30 năm của thuế sẽ bị ảnh hưởng bởi các yếu tố kinh tế khác nhau, chẳng hạn như lạm phát và tăng trưởng hoặc suy giảm kinh tế. Việc thu thuế bắt đầu vào ngày 1 tháng 4 năm 2017.

2.1 Lịch Sử

- **Kết Quả Thăm Dò Ý Kiến**
Sau khi Hội Đồng Quản Trị VTA thông qua nghị quyết đưa dự luật này vào các lá phiếu vào ngày 24 tháng 6 năm 2016, nó đã được đưa thành công vào lá phiếu Tổng Tuyển Cử ngày 8 tháng 11 năm 2016. Dự Luật này đã thu hút được 487,539 phiếu "CÓ" trong tổng số 679,596 phiếu bầu – dẫn đến tỷ lệ chấp thuận 72% (xem Phụ Lục 11.1 để biết nội dung lá phiếu).
- **Kiện Tụng**
Sau cuộc bầu cử, một cá nhân đã thách thức tính hợp lệ của Thuế Bán Hàng Dự Luật B 2016 – một trở ngại sẽ kéo dài gần hai năm, gây ra sự chậm trễ trong việc thực hiện và phân phối quỹ. Vào ngày 18 tháng 10 năm 2018, Tòa Phúc Thẩm Quận 6 ở California đã quyết định hủy bỏ vụ kiện. Quyết định này đã được kháng nghị lên Tòa Án Tối Cao của Tiểu Bang, nơi kháng nghị đã bị từ chối vào ngày 23 tháng 1 năm 2019.
- **Nguyên Tắc**
Hội Đồng Quản Trị VTA đã thông qua Ngân Sách Hai Năm Một Lần và Nguyên Tắc Chương Trình 10 Năm của Dự Luật B 2016 vào tháng 4 năm 2021. Những Nguyên Tắc này đặt ra các quy tắc cơ bản cho việc ngân sách hai năm một lần tại chương trình 10 năm được phát triển như thế nào.

2.2 Ủy Ban Giám Sát Công Dân

Dự luật lá phiếu của Dự Luật B 2016 quy định việc thành lập một ủy ban giám sát công dân độc lập, mục đích của nó là đảm bảo rằng các quỹ của Dự Luật B 2016 được chi tiêu phù hợp với Chương Trình đã được phê duyệt và thông báo cho cử tri về việc tuân thủ Chương Trình.

Do đó, Ủy Ban Giám Sát Công Dân Dự Luật B (MBCOC) 2016 đã được thành lập. Nó bao gồm tám chức vụ thành viên từ các lĩnh vực chuyên môn được xác định. Việc bổ nhiệm mang tính cạnh tranh và được thực hiện bởi Hội Đồng Quản Trị VTA. Các thành viên được bổ nhiệm dựa trên kinh nghiệm và chuyên môn liên quan cần thiết.

Lá phiếu xác định các nhiệm vụ và trách nhiệm cụ thể của MBCOC. Trong số đó là yêu cầu ủy ban hàng năm có một cuộc kiểm toán được thực hiện bởi một kiểm toán viên độc lập để xem xét việc nhận và chi tiền. Vào tháng 5 năm 2020, MBCOC 2016 đã phê duyệt việc trao hợp đồng cho Moss Adams LLP để cung cấp dịch vụ kiểm toán viên tuân thủ/hiệu suất cho Ủy Ban. Moss Adams đã hoàn thành việc thực hiện chương trình kiểm toán hàng năm từ khi bắt đầu Chương Trình đến hiện tại và gần đây đã hoàn thành kiểm toán cho năm tài chính 2022. Họ đã đưa ra một ý kiến không đủ điều kiện, hoặc "trong sạch" cho mỗi khía cạnh, có nghĩa là theo ý kiến chuyên môn của họ, VTA đã tuân thủ, trong tất cả các khía cạnh quan trọng, với các yêu cầu áp dụng cho Chương Trình Dự Luật B năm 2016. Tất cả các cuộc kiểm toán độc lập của chương trình Dự Luật B 2016 kể từ khi thành lập đều nhận được ý kiến trong sạch.

Các nhiệm vụ và trách nhiệm khác được xác định bằng lá phiếu của MBCOC bao gồm yêu cầu tiến hành một phiên điều trần công khai hàng năm, mục đích là cung cấp một diễn đàn cho các thành viên cộng đồng bày tỏ suy nghĩ của họ về Chương Trình Dự Luật B 2016 và kết quả kiểm toán hiệu suất hàng năm của các khoản thu và chi của Dự Luật B 2016. MBCOC cũng chịu trách nhiệm ban hành một báo cáo hàng năm để thông báo cho cư dân Quận Santa Clara về cách chi tiêu quỹ của chương trình.

Thông tin bổ sung về MBCOC có thể được tìm thấy trong Phụ Lục 11.2 hoặc tại vta.org/2016-measure-b-citizens-oversight-committee, bao gồm trong số các mục khác, tất cả các đánh giá hiệu suất Chương Trình và Báo Cáo Thường Niên MBCOC kể từ khi thành lập Ủy Ban.

3. Doanh Thu Thuế của Chương Trình

Các khoản thu thuế nhận được trong vòng đời 30 năm của thuế, bao gồm bất kỳ khoản lãi hoặc thu nhập nào khác từ đó, trừ đi bất kỳ khoản tiền nào cần thiết cho việc đáp ứng dịch vụ nợ và/hoặc chi phí vay và chi phí quản lý và giám sát chương trình, chẳng hạn như chi phí quản lý tài trợ và quản lý tài chính được gọi là **Doanh Thu Thuế của Chương Trình**.

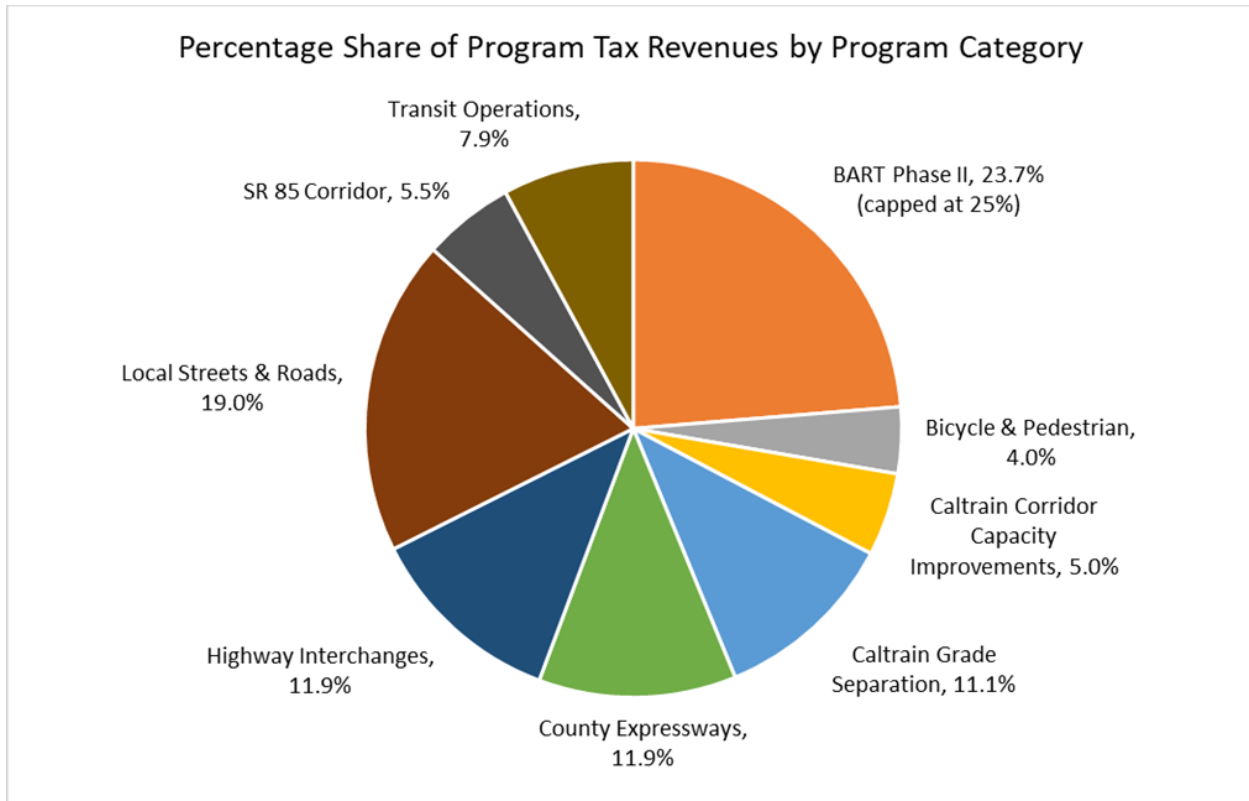
Sử dụng số tiền đô la được xác định cho mỗi loại chương trình trong lá phiếu, tỷ lệ cho mỗi hạng mục chương trình đã được tính toán – sau đó được sử dụng để tính toán các khoản phân bổ trong tương lai và để xác định việc phân bổ thích hợp của quỹ Dự Luật B 2016 cho mỗi hạng mục chương trình trong suốt vòng đời của dự luật.

Chín tỷ lệ hạng mục chương trình được tính bằng cách chia số lượng xác định của hạng mục chương trình trên dự luật cho tổng Doanh Thu Thuế của Chương Trình Dự Luật B 2016 theo dự kiến.

Tỷ lệ Hạng Mục Chương Trình = Số lượng Hạng Mục Chương Trình ÷ Tổng số tiền của Dự Luật B 2016 theo dự kiến

Ví dụ:

1. Tổng Doanh Thu Thuế của Chương Trình Dự Luật B 2016 theo dự kiến: \$6.3 tỷ, theo tiền đô năm 2017
2. Số tiền của hạng mục chương trình Đường Phố & Đường Xá ở Địa Phương (LSR): \$1.2 tỷ, theo tiền đô năm 2017
3. Tỷ lệ LSR = \$1.2 tỷ ÷ \$6.3 tỷ
4. Tỷ lệ phần trăm LSR trong tổng Doanh Thu Thuế của Chương Trình Dự Luật B 2016 = 19.05%



Tỷ Lệ Phần Trăm Doanh Thu Thuế của Chương Trình theo Hạng Mục Chương Trình

BART Giai Đoạn II: 23.7% (giới hạn ở mức 25%)

Xe Đạp & Người Đi Bộ: 4%

Cải Thiện Công Suất Hành Lang Caltrain: 5%

Phân Cấp Caltrain: 11.1%

Đường Cao Tốc Quận: 11.9%

Nút Giao Đường Cao Tốc: 11.9%

Đường Phố & Đường Xá ở Địa Phương: 19.0%

Hành Lang Tuyến Đường Tiểu Bang 85: 5.5%

Vận Hành Xe Công Cộng: 7.9%

Hình 3.1 – Hình cho thấy bảng phân tích Doanh Thu Thuế của chương trình theo hạng mục chương trình.

4. Doanh Thu Chương Trình Nhận Được cho đến FY 2022

Doanh Thu của Dự Luật B 2016 bao gồm doanh thu thuần từ việc bán hàng tại Quận Santa Clara do Cục Quản Lý Thuế và Phí California (CDTFA) thu thập và bất kỳ khoản lãi nào kiếm được từ các biên nhận.

Việc thu thuế bán hàng cho Dự Luật B 2016 bắt đầu vào ngày 1 tháng 4 năm 2017 và dự luật này sẽ tiếp tục thu doanh thu cho đến ngày 31 tháng 3 năm 2047. Năm Tài Chính (FY) của VTA bắt đầu vào ngày 1 tháng 7 và kết thúc vào ngày 30 tháng 6 của năm dương lịch tiếp theo và được gọi là năm giai đoạn kết thúc (ví dụ: FY 2022 là ngày 1 tháng 7 năm 2021 đến ngày 30 tháng 6 năm 2022).

4.1 Tổng Số Biên Nhận cho FY 2022

Bảng dưới đây báo cáo tổng doanh thu thuế bán hàng cho Chương Trình Dự Luật B 2016 theo Năm Tài Chính và kể từ khi thành lập.

Dự Luật B 2016 Doanh Thu Thuế Bán Hàng Theo Năm Tài Chính	
Năm Tài Chính	Doanh Thu Thuần
Năm Tài Chính 2017*	\$50,126,395
Năm Tài Chính 2018	\$204,986,077
FY 2019	\$236,672,349
FY 2020	\$209,323,832
FY 2021	\$220,353,906
FY 2022	\$258,000,059
Tổng Cộng Kể Từ Khi Thành Lập	\$1,179,462,618

*Chỉ từ ngày 1 tháng 4 năm 2017 đến ngày 30 tháng 6 năm 2017.

4.2 Tổng Thu Nhập Kiểm Được cho FY 2022

Bảng dưới đây báo cáo tổng thu nhập kiểm được cho FY 2022. Theo Báo Cáo Tài Chính Toàn Diện Thường Niên (ACFR) FY 2022 của VTA, thu nhập kiểm được là "... gắn với tiền lời, lãi/lỗ chưa bán ra và lãi/lỗ giao dịch... [và] bắt nguồn từ ba nguồn chính: hạng mục đầu tư ngắn, trung và dài hạn" như thể hiện trong bảng dưới đây.

Tuy nhiên, khi tính Doanh Thu Thuế của Chương Trình, chỉ bao gồm tiền lời và lãi/lỗ giao dịch đã bán ra. Lãi/lỗ chưa bán ra không được tính vào phần tính toán, vì chúng không phải là doanh thu hoặc lỗ thực tế. Các Năm Tài Chính trước đây đã được cập nhật để phản ánh sự thay đổi này và để đảm bảo tính nhất quán của báo cáo trong tương lai.

Thu Nhập của Dự Luật B 2016 Theo Năm Tài Chính		
Năm Tài Chính	Thu Nhập Kiểm Được	Thu Nhập Chưa Thực Hiện**
FY 2017*	\$0	\$0
FY 2018	\$0	\$0
FY 2019	\$4,833,749	\$137,013
FY 2020	\$16,270,856	\$6,529,136
FY 2021	\$12,713,074	-\$10,885,812
FY 2022	\$7,080,419	-\$28,222,407
Tổng Cộng Kể Từ Khi Thành Lập	\$40,898,098	-\$32,412,070

*Chỉ từ ngày 1 tháng 4 năm 2017 đến ngày 30 tháng 6 năm 2017.

**Thu nhập chưa thực hiện bao gồm lãi/lỗ và khấu hao mà không được tính khi tính Doanh Thu Thuế của Chương Trình.

4.3 Tổng Doanh Thu Thuế của Chương Trình và Tỷ Lệ Phần Trăm Doanh Thu Thuế của Chương Trình

Bảng sau đây cho thấy tổng Doanh Thu Thuế của Chương Trình cho FY 2022 bằng cách cộng doanh thu kiểm được và thu nhập kiểm được, sau đó trừ đi chi phí Quản Lý.

Tổng Doanh Thu Thuế của Chương Trình		
	FY 2022	Tổng Cộng Kể Từ Khi Thành Lập (FY 2017 – FY 2022)
Doanh Thu Kiểm Được	\$258,000,059	\$1,179,462,618
Thu Nhập Kiểm Được	\$7,080,418	\$40,898,098
Tổng Phụ	\$265,080,477	\$1,220,360,716
Chi Phí Hành Chính	-\$2,081,040	-\$7,810,834
Tổng Doanh Thu Thuế của Chương Trình	\$262,999,437	\$1,212,549,882

Bảng tiếp theo nêu bật các khoản phân bổ Hạng Mục Chương Trình Dự Luật B 2016 là tỷ lệ được thiết lập bằng phiếu bầu của Doanh Thu Thuế của Chương Trình và theo tỷ lệ phần trăm của Doanh Thu Thuế của Chương Trình cho đến cuối Năm Tài Chính theo báo cáo. Điều quan trọng cần lưu ý là các tỷ lệ được thiết lập bởi lá phiếu dựa trên vòng đời 30 năm của dự luật và tỷ lệ phân bổ hạng mục chương trình được hiển thị vào cuối Năm Tài Chính chỉ là một khoảnh khắc. Phân bổ hạng mục chương trình sẽ dao động trong 30 năm và điều này sẽ được phản ánh trong các tỷ lệ được hiển thị vào cuối năm tài chính.

Phân Bổ Hạng Mục Chương Trình Theo Tỷ Lệ Phần Trăm Doanh Thu Thuế của Chương Trình					
Hạng Mục Chương Trình	Phân Bổ cho đến FY 2022	% Doanh Thu Thuế của Chương Trình (Nội Dung Dự Luật Lá Phiếu) ⁽²⁾	% Doanh Thu Thuế của Chương Trình cho đến FY 2022		
Dựa Trên Công Thức	Đường Phố & Đường Xá ở Địa Phương	\$222,960,000	19.05%	18.39%	
	Xe Đạp & Người Đi Bộ				
	Hướng Dẫn & Khuyến Khích	\$6,970,000	3.97%	4.53%	
	Dự Án Vốn ⁽¹⁾	\$45,110,000			
	Nghiên Cứu Việc Lập Kế Hoạch ⁽¹⁾	\$2,820,000			
	Vận Hành Phương Tiện Công Cộng				
	Tăng Cường Mạng Lưới Cốt Lõi	\$67,650,000	7.94%	7.73%	
	Các Mô Hình Dịch Vụ Vận Chuyển Sáng Tạo	\$7,600,000			
	Mở Rộng Khả Năng Đi Lại & Giá Vé Phải Chăng	\$13,940,000			
Cải Thiện Tiện Nghi	\$4,500,000				
Dựa Trên Nhu Cầu/Năng Lực ⁽¹⁾	BART Giai Đoạn II	\$150,000,000	23.81%	12.37%	
	Phân Cấp Caltrain	\$71,000,000	11.11%	5.86%	
	Cải Thiện Sức Chứa Hành Lang Caltrain	\$25,440,000	4.98%	2.10%	

	Nút Giao Thông của Đại Lộ	\$364,790,000	11.90%	30.08%
	Đường Cao Tốc ở Quận	\$50,000,000	11.90%	4.12%
	Hành Lang Tuyến Đường Tiểu Bang 85	\$14,500,000	5.56%	1.20%

⁽¹⁾ Các khoản phân bổ này có sẵn cho hạng mục chương trình hoặc hạng mục phụ vào đầu Năm Tài Chính đầu tiên của Ngân Sách Hai Năm Một Lần. Chúng không được phân phối trên cơ sở năm tài chính.

⁽²⁾ Nội dung lá phiếu Dự Luật B 2016 xác định tỷ lệ Doanh Thu Thuế của Chương Trình trong suốt thời gian của dự luật, không phải theo năm tài chính. Xem Phần 3 để biết chi tiết.

5. Hạng Mục Chương Trình

Có chín loại chương trình trong Chương Trình Dự Luật B 2016 – ba trong số đó bao gồm các hạng mục phụ. Hình 5.1 trình bày tóm tắt tổng thể về các Hạng Mục Chương Trình Dự Luật B 2016, được phân biệt theo các loại phân bổ. Các loại phân bổ dựa trên công thức và dựa trên nhu cầu/năng lực. Ba trong số các hạng mục chương trình – Đường Phố & Đường Xá ở Địa Phương, Xe Đạp & Người Đi Bộ và Vận Hành Phương Tiện Công Cộng – có các hạng mục phụ có quỹ được phân phối thông qua quy trình công thức, quy trình đăng ký cạnh tranh hoặc quy trình lựa chọn dựa trên nhu cầu/năng lực.

Phân Bổ Hạng Mục Chương Trình FY 2022 & FY 2023 của Dự Luật B 2016

		FY 2022	FY 2023
Chi Phí Hành Chính		\$1,000,000	\$1,000,000
Hạng Mục Chương Trình			
Dựa Trên Công Thức	Đường Phố & Đường Xá ở Địa Phương	\$52,96 0,000	\$47,74 0,000
	Xe Đạp & Người Đi Bộ		
	Hướng Dẫn & Khuyến Khích	\$1,970,000	\$1,490,000
	Dự Án Vốn	\$18,450,000	
	Nghiên Cứu Việc Lập Kế Hoạch	\$1,160,000	
	Vận Hành Phương Tiện Công Cộng		
	Tăng Cường Mạng Lưới Cốt Lõi	\$19,650,000	\$14,520,000
	Các Mô Hình Dịch Vụ Phương Tiện Công Cộng Sáng Tạo	\$1,600,000	\$1,590,000
	Mở Rộng Khả Năng Đi Lại và Giá Vé Phải Chăng	\$3,940,000	\$2,980,000
	Cải Thiện Tiện Nghi	\$1,900,000	
Dựa Trên Nhu Cầu/Năng Lực	Bart Giai Đoạn II	\$0	
	Phân Cấp Caltrain	\$33,000,000	
	Cải Thiện Sức Chứa Hành Lang Caltrain	\$12,340,000	\$17,01 0,000
	Nút Giao Thông của Đại Lộ	\$157,890,000	
	Đường Cao Tốc ở Quận	\$0	
	Tuyến Đường Tiểu Bang 85	\$0	
	Tổng Cộng:	\$392,190,000	

5.1 Hướng Dẫn Hạng Mục của Chương Trình

Để quản lý từng hạng mục trong số chín Hạng Mục của Chương Trình Dự Luật B 2016, VTA đã thiết lập các hướng dẫn phác thảo việc phân phối (hoặc phân bổ) ngân quỹ cho mỗi hạng mục chương trình (và các hạng mục phụ tiếp theo nếu có), các bước thực hiện, tiêu chí và yêu cầu của dự án và chương trình. Hội Đồng Quản Trị VTA đã thông qua chín phân loại của chương trình vào mùa thu năm 2017 và có thể sửa đổi chúng khi cần thiết.

Hướng Dẫn Hạng Mục Chương Trình Dự Luật B 2016 thiết lập hai loại phân phối cho các quỹ: dựa trên công thức và dựa trên nhu cầu/năng lực. Phân phối dựa trên công thức có nghĩa là các quỹ được phân phối mỗi năm tài chính, tốt nhất có thể, bằng cách nhân tỷ lệ phần trăm của hạng mục chương trình trong Doanh Thu Thuế của Chương Trình và Doanh Thu Thuế của Chương Trình theo dự kiến của Năm Tài Chính đó. Phân bổ Dựa Trên Nhu Cầu/Năng Lực có nghĩa là việc phân bổ tài trợ cho các dự án dựa trên khả năng tài trợ của Dự Luật B 2016, mức độ sẵn sàng của dự án và thời gian cần tài trợ dự án.

2016 Measure B Program Categories

Need/Capacity Program Categories



BART Phase II



Caltrain Grade Separation



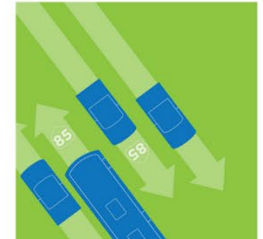
Caltrain Corridor Capacity



Highway Interchanges



County Expressways



SR 85 Corridor

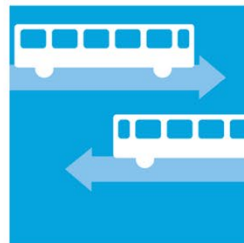
Formula Based Program Categories



Local Streets & Roads



Bicycle & Pedestrian



Transit Operations

Hạng Mục Chương Trình Theo Nhu Cầu/Năng Lực
Hạng Mục Chương Trình Dựa Trên Công Thức

Hình 5.1 – 2016 Các Hạng Mục Chương Trình Dự Luật B.

Chín hạng mục chương trình đủ điều kiện cho quỹ của Dự Luật B 2016 và tỷ lệ Doanh Thu Thuế của Chương Trình được hiển thị bên dưới.

Đường Phố và Đường Xá ở Địa Phương: 19.1%



Hạng Mục này phân phối quỹ theo công thức dựa trên dân số và số dặm đường xá và đường cao tốc của Quận Santa Clara. Hạng Mục này dành quỹ để sử dụng cho việc sửa chữa và bảo trì hệ thống đường phố; nó cũng yêu cầu các cơ quan áp dụng các phương pháp hay nhất về Đường Phố Hoàn Chính – do đó cải thiện các yếu tố xe đạp và người đi bộ trong hệ thống đường phố của họ. Các thành phố riêng lẻ và Quận có thể sử dụng phần quỹ của họ để cải tạo vỉa hè hoặc giảm tắc nghẽn nếu họ có Chỉ Số Tình Trạng Vỉa Hè từ 70 trở lên.

BART Giai Đoạn II tại Thung Lũng Silicon: 23.8%*



Hạng Mục này dành kinh phí cho chi phí lập kế hoạch, kỹ thuật, xây dựng và bàn giao của BART Giai Đoạn II, sẽ tạo ra một kết nối đường sắt khu vực mới bằng cách mở rộng BART từ Ga Berryessa ở San Jose đến Santa Clara với các ga tại Alum Rock/28th street, trung tâm thành phố San Jose, Ga San Jose Diridon và Santa Clara.

*giới hạn tối đa 25% Doanh Thu Thuế của Chương Trình

Chương Trình dành cho Người Đi Bộ và Xe Đạp: 4.0%



Hạng Mục này giúp tài trợ cho các dự án ưu tiên dành cho người đi bộ và xe đạp có ý nghĩa trên toàn quận, như được xác định bởi các thành phố, Quận và VTA. Các quỹ sẽ ưu tiên các dự án: kết nối với trường học, phương tiện công cộng và trung tâm việc làm; lấp đầy khoảng trống trong mạng lưới xe đạp và người đi bộ hiện có; an toàn vượt qua các rào cản đối với việc đi lại; và làm cho việc đi bộ hoặc đi xe đạp trở thành phương tiện giao thông an toàn và thuận tiện hơn cho tất cả cư dân và du khách của quận. Điều này cũng bao gồm các chương trình giáo dục như Tuyến Đường An Toàn đến Trường. Các dự án đủ điều kiện được xác định trong Phần Định Kèm A của Dự Luật B 2016. (Xem Phụ Lục 11.1)

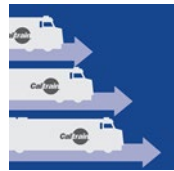
- **Chương Trình Tài Trợ Hạng Mục Phụ: Hướng Dẫn và Khuyến Khích**
 - Chương trình này cho phép các cơ quan thành viên tài trợ cho các dự án và chương trình sẽ khuyến khích việc sử dụng xe đạp và đi bộ và/hoặc hướng dẫn về các phương thức này. Chúng bao gồm, nhưng không giới hạn, Tuyến Đường An Toàn đến Trường, đi bộ kiểm tra, các sự kiện mở cửa đường phố và các chiến dịch an toàn cho xe đạp/người đi bộ. Kinh phí cho chương trình này được phân phối cho mỗi Cơ Quan Thành Viên thông qua một công thức dựa trên dân số.
- **Chương Trình Tài Trợ Hạng Mục Phụ: Dự Án Vốn**
 - Chương Trình tài trợ đầy cạnh tranh này sẽ cung cấp kinh phí cho các ứng viên được trao kinh phí với các hoạt động dẫn đến/bao gồm: Giải Phóng Môi Trường; Thiết Kế; Quyền Ưu Tiên; và Xây Dựng cho các dự án dành cho xe đạp và người đi bộ hiện được xác định trong Dự Luật B 2016.
- **Chương Trình Tài Trợ Hạng Mục Phụ: Nghiên Cứu Việc Lập Kế Hoạch**
 - Khoản tài trợ đầy cạnh tranh này sẽ cho phép các thành phố, Quận và VTA nộp đơn xin tài trợ cho phép họ thúc đẩy các nghiên cứu quy hoạch hỗ trợ phát triển dự án vốn cho các dự án xe đạp và người đi bộ có ý nghĩa quan trọng trên toàn quận.

Phân Cấp Caltrain: 11.1%



Hạng Mục này sẽ giúp tài trợ cho các dự án phân cấp dọc theo hành lang Caltrain ở các thành phố Sunnyvale, Mountain View và Palo Alto, tách đường ray Caltrain khỏi đường bộ để tăng lợi ích về an toàn cho người lái xe, người đi xe đạp và người đi bộ, đồng thời giảm tắc nghẽn tại các giao lộ.

Cải Thiện Năng Lực Hành Lang Caltrain: 5.0%



Hạng Mục này sẽ giúp tài trợ cho việc cải thiện năng lực hành lang Caltrain và tăng cường dịch vụ ở Quận Santa Clara để giảm bớt tắc nghẽn đường cao tốc, bao gồm: tăng dịch vụ đến Morgan Hill và Gilroy, cải thiện nhà ga, mặt đường ngang với bậc để bước lên xe điện, nền tảng mở rộng và cải tiến dịch vụ.

Nút Giao Thông của Đại Lộ: 11.9%



Hạng Mục này sẽ giúp hỗ trợ các dự án đại lộ trên toàn Quận Santa Clara để: giảm tắc nghẽn, cải thiện hoạt động đại lộ và tiếp cận đường cao tốc, giảm tiếng ồn, cầu vượt kết nối đường xá, triển khai công nghệ tiên tiến thông qua Hệ Thống Giao Thông Thông Minh (ITS). Các dự án đủ điều kiện được xác định trong Phần Định Kèm B của Dự Luật B 2016. (Xem Phụ Lục 11.1)

Đường Cao Tốc của Quận: 11.9%



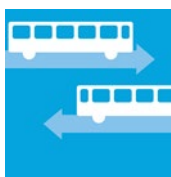
Hạng Mục này sẽ giúp tài trợ cho các dự án cải thiện Cấp 1 trong Kế Hoạch Đường Cao Tốc của Quận để giảm tắc nghẽn, cải thiện an toàn và tăng hiệu quả của hệ thống đường cao tốc trong quận. Các dự án đủ điều kiện được xác định trong Phần Định Kèm C của Dự Luật B 2016 (Xem Phụ Lục 11.1)

Hành Lang Tuyến Đường Tiểu Bang 85: 5.6%



Hạng Mục này sẽ tài trợ cho các dự án mới về giải quyết tình trạng tắc nghẽn và phương tiện công cộng trên SR 85, bao gồm một làn đường vận chuyển mới từ SR 87 ở San Jose đến US 101 ở Mountain View. Nó cũng sẽ tài trợ cho việc giảm tiếng ồn dọc theo SR 85 và cung cấp kinh phí để nghiên cứu các lựa chọn thay thế của giao thông bao gồm, nhưng không giới hạn ở Phương Tiện Công Cộng Xe Buýt Nhanh với cơ sở hạ tầng như nhà ga và đường dốc tiếp cận, Phương Tiện Công Cộng Đường Sắt Nhẹ và các công nghệ giao thông khác trong tương lai.

Vận Hành Phương Tiện Công Cộng: 7.9%



Mục tiêu của hạng mục này là tăng lượng hành khách, nâng cao hiệu quả, tăng cường các dịch vụ đi lại cho người cao niên và người khuyết tật, và cải thiện khả năng chi trả cho các nhóm dân cư không được phục vụ và dễ bị tổn thương trong Quận. Ngân quỹ có thể được sử dụng để duy trì và mở rộng tần suất dịch vụ tuyến xe buýt cốt lõi, kéo dài giờ hoạt động đến sáng sớm, buổi tối và cuối tuần để cải thiện khả năng đi lại, tiếp cận an toàn và khả năng chi trả cho những cư dân dựa vào dịch vụ xe buýt cho các nhu cầu quan trọng của việc đi lại bằng phương tiện giao thông – đặc biệt cho các nhóm dân cư dễ bị tổn thương, không được phục vụ và phụ thuộc vào phương tiện công cộng trên toàn quận. Các hạng mục phụ cho các nỗ lực Vận Hành Phương Tiện Công Cộng đủ điều kiện được xác định trong Phần Đính Kèm D của Dự Luật B 2016. (Xem Phụ Lục 11.1)

- **Chương Trình Tài Trợ Hạng Mục Phụ: Mạng Lưới Xe Buýt Cốt Lõi Thường Xuyên**
 - Hạng Mục phụ này sẽ tài trợ trực tiếp cho mạng lưới dịch vụ xe buýt cốt lõi của VTA, tăng tần suất dịch vụ tuyến xe buýt cốt lõi và mở rộng hoặc thêm dịch vụ vào chiều tối, đêm khuya và cuối tuần.
- **Chương Trình Tài Trợ Hạng Mục Phụ: Mô Hình Dịch Vụ Vận Chuyển Sáng Tạo**
 - Chương Trình tài trợ cạnh tranh này tìm cách hỗ trợ các mô hình dịch vụ vận chuyển sáng tạo mới với giá cả phải chăng để giải quyết các kết nối chặng đầu tiên/chặng cuối bao gồm các dịch vụ loại FLEX, xe đưa đón đăng ký theo yêu cầu năng động và quan hệ đối tác với các nhà cung cấp dịch vụ đáp ứng nhu cầu khác phục vụ các nhóm dân cư dễ bị tổn thương, không được phục vụ và phụ thuộc vào phương tiện công cộng.
- **Chương Trình Tài Trợ Hạng Mục Phụ: Mở Rộng Khả Năng Đi Lại và Giá Vé Phải Chăng**
 - Ngân quỹ để mở rộng các dịch vụ đi lại và các chương trình giá vé phải chăng cho người cao niên, người khuyết tật, học sinh và người đi xe có thu nhập thấp.
- **Chương Trình Tài Trợ Hạng Mục Phụ: Cải Thiện Tiện Nghi**
 - Ngân quỹ để cải thiện các tiện nghi tại các trạm xe buýt VTA để tăng cường an toàn, an ninh và khả năng tiếp cận, cũng như bảo trì liên tục.

Hình 5.2 nêu chi tiết các hạng mục phụ của hạng mục Đường Phố & Đường Xá, Xe Đạp & Người Đi Bộ và Vận Hành Phương Tiện Công Cộng ở Địa Phương.

Program Sub-Categories



Local Streets & Roads



Sub-Categories

Pavement Rehabilitation

Congestion Relief

Allocation Types

Formula-Based

Competitive



Bicycle & Pedestrian

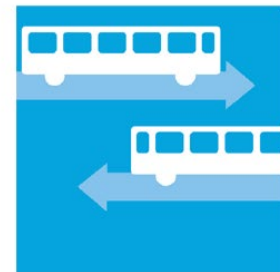


Sub-Categories

Education & Encouragement

Capital Projects

Planning Projects



Transit Operations



Sub-Categories

Innovative Transit Service Models

Enhance Core Network

Expand Mobility & Affordable Fares

Improve Amenities

Hạng Mục Phụ của Chương Trình

Đường Phố & Đường Xá ở Địa Phương

Thể Loại Phụ:

Cải Tạo Vĩa Hè

Giảm Ùn Tắc

Xe Đạp & Người Đi Bộ

Hạng Mục Phụ:

Hướng Dẫn và Khuyến Khích

Dự Án Vốn

Dự Án Quy Hoạch

Vận Hành Xe Công Cộng

Hạng Mục Phụ:

Các Mô Hình Dịch Vụ Xe Công Cộng Sáng Tạo

Tăng Cường Mạng Lưới Cốt Lõi

Mở Rộng Khả Năng Đi Lại & Giá Vé Phải Chăng Cải Thiện Tiện Nghi

Các Loại Phân Bỏ:
Dựa Trên Công Thức
Cạnh Tranh

Hình 5.2 – Các hạng mục phụ và loại phân bổ của Chương Trình Dự Luật B 2016

6. Phân Bỏ và Chi Tiêu cho FY 2022

Ngân sách của VTA bao gồm hai năm tài chính. Ngân sách được phê duyệt cho FY 2022 và FY 2023 được hiển thị bên dưới – một số hạng mục chương trình và hạng mục phụ có ngân sách kéo dài hai năm tài chính trong khi những hạng mục khác có ngân sách cho mỗi năm tài chính. Những ngân sách kéo dài hai năm tài chính có sẵn vào đầu năm tài chính đầu tiên trong ngân sách hai năm một lần. Giống như ngân sách vốn, việc phân bổ cho hạng mục chương trình không hết hạn vào cuối năm tài chính và sẽ được chuyển tiếp cho đến khi Chương Trình Dự Luật B 2016 hoàn thành.

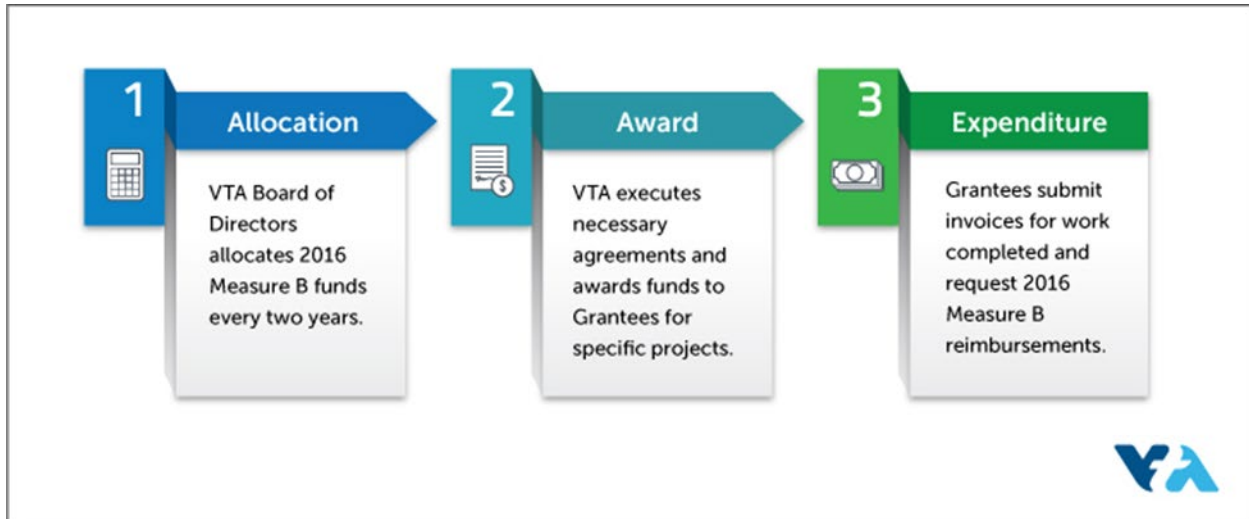
Khoản phân bổ là số tiền được Hội Đồng VTA phê duyệt cho quỹ Dự Luật B 2016 có sẵn cho một dự án hoặc chương trình cụ thể. Ngân sách và khoản phân bổ của Chương Trình Dự Luật B 2016 được phê duyệt bởi Hội Đồng Quản Trị VTA với sự chấp thuận của ngân sách hai năm một lần của VTA. Như đã mô tả ở trên, khoản phân bổ hạng mục chương trình không hết hạn vào cuối năm tài chính, và thay vào đó, số tiền chưa sử dụng được chuyển qua và có sẵn để sử dụng trong các năm tài chính trong tương lai.

Khoản phân bổ ngân sách hàng năm cho ba loại chương trình dựa trên Công Thức được tính theo hai bước: 1) nhân tỷ lệ được thiết lập bằng phiếu bầu với Doanh Thu Thuế của Chương Trình dự kiến cho năm tài chính đó; và 2) đối chiếu các khoản phân bổ trước đó, dựa trên Doanh Thu Thuế của Chương Trình ước tính, với doanh thu thực tế nhận được (được gọi là "quá trình điều chỉnh"). Quá trình điều chỉnh xảy ra trong mỗi chu kỳ ngân sách hai năm một lần và kết quả của quá trình điều chỉnh được bao gồm trong năm đầu tiên của ngân sách hai năm một lần.

Việc điều chỉnh ban đầu cho các năm tài chính 2018 đến 2020 đã được tính toán và áp dụng cho FY 2022 trong chu kỳ Ngân Sách Hai Năm Một Lần trong FY 2022/2023.

Việc chi tiêu là việc VTA hoàn trả quỹ Dự Luật B 2016 cho người được cấp (ví dụ: thành phố, Quận hoặc Caltrain).

6.1 Phân Bỏ vào Quá Trình Chi Tiêu



1. Phân bổ
Hội Đồng Quản Trị VTA phân bổ quỹ của Dự Luật B 2016 hai năm một lần.
2. Giải thưởng
VTA thực hiện các thỏa thuận cần thiết và trao quỹ cho Người Nhận Tài Trợ cho các dự án cụ thể.
3. Chi tiêu
Người nhận tài trợ nộp hóa đơn cho công việc đã hoàn thành và yêu cầu Dự Luật B 2016 hoàn tiền.

Hình 6.1 – 2016: Dự Luật B 2016 Phân Bổ Vào Quá Trình Chi Tiêu.

Hình 7.1 minh họa quy trình phân phối ba bước chung của các quỹ Dự Luật B 2016, từ phân bổ đến chi tiêu. Quá trình bắt đầu với sự chấp thuận của Hội Đồng Quản Trị VTA về việc phân bổ hạng mục chương trình – phần này của quy trình được thực hiện hai năm một lần, hoặc cứ mỗi hai năm, kết hợp với chu kỳ ngân sách của VTA. Hai chương trình dựa trên Công Thức, Đường Phố và Đường Xá ở Địa Phương và Hướng Dẫn & Khuyến Khích Xe Đạp & Người Đi Bộ, sẽ có khoản phân bổ được chia nhỏ hơn nữa cho 15 thành phố và Quận. Ví dụ, khoản phân bổ cho hạng mục chương trình Đường Phố và Đường Xá ở Địa Phương được giải ngân cho từng khu vực pháp lý bằng cách sử dụng công thức dựa trên dân số và cho Quận dựa trên số dặm đường xá và làn đường cao tốc của Quận.

Sau khi phân bổ (các) quỹ của Dự Luật B 2016, các thỏa thuận tài trợ phải được thực hiện để người nhận tài trợ có được kinh phí. Người nhận tài trợ là các cơ quan nhận được quỹ Dự Luật B 2016 cho các dự án. Bao gồm 15 thành phố ở Quận Santa Clara, Quận Santa Clara, Caltrain và VTA. Sau khi thực hiện thành công các thỏa thuận, Người Nhận Tài Trợ có thể bắt đầu lập hóa đơn cho VTA cho công việc đã hoàn thành trong các dự án Dự Luật B 2016 – VTA sau đó sẽ hoàn tiền cho Người Nhận Tài Trợ các chi phí đủ điều kiện, dẫn đến việc chi tiêu.

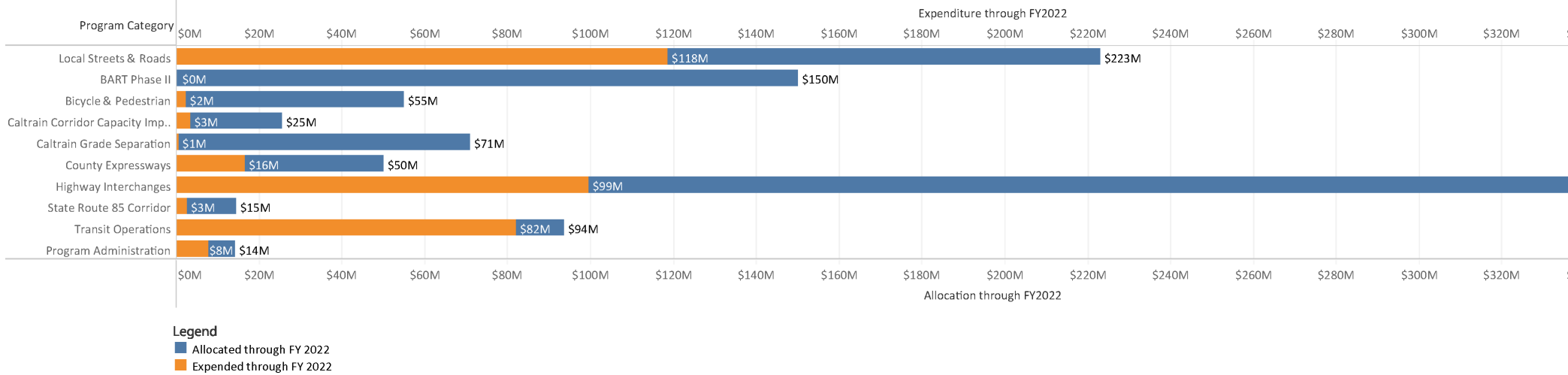
6.2 Phân Bổ và Chi Tiêu theo Hạng Mục Chương Trình

Tổng Phân Bổ và Chi Tiêu của Chương Trình cho đến FY 2022	
Tổng Phân Bổ của Chương Trình cho đến FY 2022	\$1,147,810,000

Tổng Chi Tiêu của Chương Trình cho đến FY 2022	-\$332,891,569
Còn Lại	\$814,918,431

Hình 6.2 dưới đây cho thấy sự phân bổ và chi tiêu cho đến FY 2022 cho mỗi hạng mục trong số chín hạng mục của chương trình.

2016 Measure B Expenditure through FY2022 by Program Category



Chi Tiêu của Dự Luật B 2016 đến Năm Tài Chính (FY) 2022 theo Hạng Mục Chương Trình

Chú thích

- Phân bổ cho đến FY 2022
- Chi tiêu cho đến FY 2022

Quản Trị Chương Trình

Hình 6.2 – 2016: Dự Luật B 2016 phân bổ và chi tiêu cho đến FY 2022 theo hạng mục chương trình.

7. Chương Trình 10 Năm và Nguyên Tắc Ngân Sách Hai Năm Một Lần

Tại cuộc họp Hội Đồng Quản Trị VTA tháng 4 năm 2021, Hội Đồng Quản Trị đã thông qua Chương Trình 10 Năm Dự Luật B 2016 và Nguyên Tắc Ngân Sách Hai Năm Một Lần. Các Nguyên Tắc áp dụng cho tất cả các loại chương trình Dự Luật B 2016 và hướng dẫn phát triển Ngân Sách Hai Năm Một Lần và Chương Trình 10 năm.

Chương Trình 10 Năm và Nguyên Tắc Ngân Sách Hai Năm Một Lần được thông qua như sau:

- Tuân thủ nội dung của dự luật lá phiếu (bao gồm bất kỳ sửa đổi nào được chấp thuận theo nội dung lá phiếu).
- Đầu tư vào tất cả chín loại chương trình trong suốt thời gian 10 năm, miễn là tài trợ vẫn có sẵn trong hạng mục chương trình, với sự hiểu biết rằng có thể không có phân bổ trong tất cả các hạng mục hàng năm.
- Áp dụng các tỷ lệ do lá phiếu thiết lập cho các chương trình dựa trên Công Thức trên cơ sở hàng năm.
- Áp dụng các tiêu chí lựa chọn mức độ sẵn sàng của dự án được Hội Đồng phê duyệt cho các chương trình dựa trên Nhu Cầu/Năng Lực cho các dự án được đưa vào Chương Trình 10 Năm và Ngân Sách Hai Năm Một Lần, đồng thời áp dụng các quy trình ưu tiên dự án cụ thể cho từng chương trình phù hợp với giới hạn 25% Doanh Thu Thuế của Chương Trình trên hạng mục chương trình BART Giai Đoạn II và tất cả các tỷ lệ áp dụng cho từng hạng mục.
- Sử dụng các công cụ tài chính, tùy thuộc vào sự chấp thuận của Hội Đồng Quản Trị VTA, để cung cấp tài trợ khi các dự án đã sẵn sàng, tùy thuộc vào khả năng tài chính sẵn có.
- Xem xét rõ ràng và minh bạch các cơ hội từ các nhà tài trợ bên ngoài, tùy thuộc vào các ràng buộc của các nguyên tắc khác.

Xem Phụ Lục 11.4 để biết các Nguyên Tắc đầy đủ.

Chương Trình 10 Năm là một công cụ lập kế hoạch xem xét nhu cầu của chương trình và dự án trong khoảng thời gian 10 năm. Hội Đồng Quản Trị VTA đã thông qua Chương Trình 10 Năm Dự Luật B 2016 đầu tiên (FY 2022 đến FY 2031) tại các cuộc họp tháng 8 và tháng 12 năm 2021 của họ. Chương Trình 10 Năm (FY 2022 đến FY 2031) có thể được tìm thấy trong Phụ Lục 11.5.

7.1 Tiêu Chí Sẵn Sàng của Dự Án & Phương Pháp Ưu Tiên

Sau khi phê duyệt các Nguyên Tắc, Hội Đồng Quản Trị đã phê duyệt Tiêu Chí Sẵn Sàng của Dự Án cho các hạng mục chương trình dựa trên Nhu Cầu/Năng Lực tại cuộc họp tháng 5 năm 2021 của họ. Sáu dự án dựa trên Nhu Cầu/Năng Lực của chương trình phải đáp ứng ba Tiêu Chí Sẵn Sàng Cho Dự Án sau đây để đưa vào Ngân Sách Hai Năm Một Lần hoặc Chương Trình 10 Năm:

- 1) Tình trạng bàn giao dự án:
Phân bổ cho các dự án trong Chương Trình 10 Năm sẽ dựa trên các giai đoạn phân phối dự án và hoàn thành từng giai đoạn. Các dự án phải hoàn thành (các) giai đoạn bàn giao trước như một điều kiện tiên quyết để phân bổ vốn trong Ngân Sách Hai Năm Một Lần cho giai đoạn tiếp theo.

- 2) Tình trạng tài trợ:
Dự án phải có các quỹ đối sánh Dự Luật B không phải 2016 được xác định để đưa vào Chương Trình 10 Năm và được bảo đảm để phân bổ Ngân Sách Hai Năm Một Lần.
- 3) Cơ quan đối tác/hỗ trợ cộng đồng:
Các cơ quan đối tác phải được xác định để đưa vào Chương Trình 10 Năm. Sự hỗ trợ của cộng đồng, cơ quan cấp phép và cơ quan đối tác phải được chứng minh để phân bổ Ngân Sách Hai Năm Một Lần.

Khi các dự án được ứng cử tiến triển và đáp ứng cả ba Tiêu Chí Sẵn Sàng của Dự Án, nhà tài trợ dự án sẽ gửi yêu cầu đến Văn Phòng Chương Trình Dự Luật B 2016 để đưa vào Ngân Sách Hai Năm Một Lần và/hoặc Chương Trình 10 Năm.

Hội Đồng Quản Trị cũng đã phê duyệt các phương pháp ưu tiên cho các hạng mục chương trình dựa trên Nhu Cầu/Năng Lực. Năm trong số sáu loại chương trình dựa trên Nhu Cầu/Năng Lực có các quy trình ưu tiên hiện có, hoặc là nhà tài trợ dự án duy nhất (BART Giai Đoạn II, Công Suất Hành Lang Caltrain và Hành Lang SR 85) hoặc quy trình ưu tiên tại chỗ để chọn các dự án (Phân Cấp Caltrain và Đường Cao Tốc ở Quận). Các quy trình cho các chương trình Đường Cao Tốc ở Quận, Hành Lang SR 85 và Caltrain đã được đưa vào rõ ràng trong các hướng dẫn mà Hội Đồng Quản Trị VTA đã thông qua cho các chương trình này vào năm 2017. Hội Đồng VTA đã phê duyệt phương pháp ưu tiên cho hạng mục chương trình thứ sáu - Nút Giao Thông của Đại Lộ vào tháng 8 năm 2021, đầu FY 2022. Các tiêu chí sẵn sàng của dự án đã được phê duyệt và các phương pháp ưu tiên có thể được tìm thấy trong Phụ Lục 11.4.

8. Quy Trình Giám Sát Chương Trình

Các quy trình giám sát chương trình chính thức tiếp tục được phát triển để thiết lập vai trò và trách nhiệm của VTA đối với các dự án và chương trình trong Chương Trình Dự Luật B năm 2016. Hình 8.1 hiển thị cách Văn Phòng Chương Trình xác định mức độ giám sát cần thiết cho một dự án cụ thể cũng như các nhiệm vụ giám sát của VTA để đảm bảo việc phân phối và tuân thủ dự án phù hợp.

Nhiệm vụ giám sát của VTA thường bao gồm xem xét và phê duyệt các tài liệu cần thiết như danh sách kiểm tra Đường Phố Hoàn Chỉnh, chương trình dự án, kế hoạch quản lý dự án và báo cáo tiến độ. Hóa đơn do các nhà tài trợ dự án nộp cũng được xem xét kỹ lưỡng. Văn Phòng Chương Trình cũng trình bày và công bố cập nhật Chương Trình Dự Luật B 2016 hàng tháng cho các ủy ban VTA – tạo cơ hội cho nhân viên VTA trả lời bất kỳ câu hỏi nào liên quan đến Chương Trình và tiến độ của nó.

Hình 8.1 dưới đây cho thấy các loại dự án chung và các yêu cầu cho từng cấp giám sát.

9. Những Điểm Nổi Bật của Hạng Mục Chương Trình

Hình 9.1 bao gồm những điểm nổi bật trong hoạt động của chương trình từ ngày 1 tháng 7 năm 2021 đến ngày 31 tháng 6 năm 2022.

2016 Measure B Program Oversight Requirements

Project Cost or Complexity	← HIGH MEDIUM LOW →			Programmatic Categories
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.

Hình 8.1 – Bảng Yêu Cầu Giám Sát Chương Trình theo Đề Xuất của Dự Luật B 2016.

Những Yêu Cầu về Giám Sát Chương Trình Dự Luật B 2016

Chi Phí Dự Án hoặc Độ Phức Tạp	Cao	Vừa	Thấp	Hạng Mục Chương Trình
Loại Dự Án	<ul style="list-style-type: none"> Các dự án có chi phí hơn \$100 triệu và với \$10 triệu trở lên trong khoản tài trợ Dự Luật B 2016; hoặc Các dự án có độ phức tạp đáng kể, do nhân viên VTA xác định 	<ul style="list-style-type: none"> Các dự án có chi phí từ \$10 triệu đến \$100 triệu; và/hoặc Các dự án từ \$10 triệu trở lên trong khoản tài trợ Dự Luật B 2016; và/hoặc Các dự án có độ phức tạp trung bình, do nhân viên VTA xác định 	<ul style="list-style-type: none"> Các dự án có chi phí dưới \$10 triệu hoặc Các dự án có khoản tài trợ Dự Luật B 2016 dưới \$10 triệu; 	<ul style="list-style-type: none"> Chương Trình Vĩa Hè Đường Phố & Đường Xá ở Địa Phương Chương Trình Hướng Dẫn & Khuyến Khích Xe Đạp & Người Đi Bộ
Thỏa Thuận Đã Thực Hiện*	Bắt buộc cho mỗi giai đoạn	Bắt buộc cho mỗi giai đoạn	Bắt buộc cho mỗi giai đoạn	Chỉ cần Thỏa Thuận Tài Trợ Chính
Hoàn Thành Danh Sách Kiểm Tra Đường Phố	Bắt buộc cho mỗi giai đoạn	Bắt buộc cho mỗi giai đoạn	Bắt buộc cho mỗi giai đoạn	Bắt buộc hàng năm
Kế Hoạch Quản Lý Dự Án	Phải được phát triển với VTA và bao gồm: Kế Hoạch Nhân Sự, Lịch Trình, Kế Hoạch Ký Hợp Đồng và Đánh Giá Rủi Ro	Phải bao gồm: Kế Hoạch Nhân Sự, Lịch Trình, Kế Hoạch Ký Hợp Đồng và Đánh Giá Rủi Ro	Phải bao gồm: Kế Hoạch Nhân Sự, Lịch Trình, Kế Hoạch Ký Hợp Đồng và Đánh Giá Rủi Ro	Không áp dụng
Kế Hoạch Tài Trợ	Bắt buộc	Bắt buộc	Bắt buộc	Không áp dụng
Các Cuộc Họp Nhóm Dự Án	Hàng tháng	Tối thiểu hàng quý	Tối thiểu nửa năm một lần	Tối thiểu nửa năm một lần
Báo Cáo Tiến Độ Bằng Văn Bản	Hàng quý	Hàng quý	Hàng quý	Hàng năm
Nộp Hóa Đơn	Hàng tháng	Tối thiểu hàng quý	Tối thiểu nửa năm một lần	Tối thiểu hàng năm
Chương Trình Dự Án Hàng Năm	Không áp dụng	Không áp dụng	Không áp dụng	Bắt buộc
Có mặt tại các Ủy Ban VTA khi cần	Có	Có	Có	Không áp dụng

*Theo yêu cầu. Các dự án do VTA dẫn đầu không cần phải có thỏa thuận đã thực hiện nhưng phải đáp ứng các yêu cầu để giải ngân vốn.

Các trường hợp ngoại lệ từ các hạng mục VỪA và CAO bao gồm nhưng không giới hạn ở:

BART Giai Đoạn II, đã có chương trình giám sát độc lập với FTA; Các dự án hiện đang ở giai đoạn thiết kế hoặc xây dựng cuối cùng; và các chương trình quản lý vỉa hè/cải tạo đường lớn.

- Tổng Thể Chương Trình Dự Luật B 2016
 - Phát hành [hướng dẫn Chương Trình Dự Luật B 2016](#).
 - Phát hành Báo Cáo Thường Niên của Chương Trình FY 2017 – FY 2019, FY 2020, FY2021.
 - Tiếp tục cập nhật trang web minh bạch của Dự Luật B 2016 và trang VTA.org.
 - Hội Đồng VTA đã phê duyệt Chương Trình 10 Năm từ FY 2022 đến FY 2031.
 - Bắt đầu cập nhật hướng dẫn Hạng Mục Chương Trình.
 - Kiểm toán hiệu suất chương trình FY 2021 đã được MBCOC 2016 tiếp nhận và chấp nhận tại cuộc họp tháng 3 năm 2022.
- Đường Phố & Đường Xá ở Địa Phương
 - Nhận và xem xét các tài liệu cần thiết hàng năm từ các Cơ Quan Thành Viên.
- Bart Giai Đoạn II
 - Không có hoạt động Dự Luật B 2016.
- Xe Đạp & Người Đi Bộ
 - Dự Án Vốn:
 - Thực hiện ba thỏa thuận dự án với các Cơ Quan Thành Viên cho chu kỳ tài trợ FY 2021 – FY 2022.
 - Nghiên Cứu Việc Lập Kế Hoạch:
 - Nhân viên bắt đầu làm việc để cập nhật các tiêu chí của chương trình Tài Trợ Đầy Cạnh Tranh cho Nghiên Cứu Việc Lập Kế Hoạch.
 - Hướng Dẫn/Khuyến Khích:
 - Nhận chương trình dự án FY 2022.
 - Trình bày tóm tắt các hoạt động của FY 2021 cho các ủy ban. Để biết Tóm Tắt Hoạt Động Hướng Dẫn/Khuyến Khích FY 2021, hãy xem mục 6.7 của chương trình nghị sự trong gói Hội Đồng với đường link [tại đây](#).
- Phân Cấp Caltrain
 - Tạo điều kiện cho các cuộc họp điều phối hàng quý với VTA, Thành Phố và Caltrain để thảo luận về tình trạng của các dự án và chia sẻ thông tin chung về chương trình.
 - Tư vấn được lựa chọn cho dự án Phân Cấp Trung Tâm Phương Tiện Công Cộng Mountain View.
 - Bắt đầu phát triển thỏa thuận tài trợ cho dự án Phân Cấp Rengstorff.
- Cải Thiện Năng Lực Hành Lang Caltrain
 - Thực hiện thỏa thuận với Caltrain cho các dịch vụ Hỗ Trợ Kỹ Thuật Ga Diridon.
- Nút Giao Thông của Đại Lộ
 - Hội Đồng VTA đã phê duyệt danh sách dự án ưu tiên, trao hơn \$196 triệu cho 12 dự án
 - Các ủy ban đã đề xuất các tiêu chí sàng lọc trước cho chương trình Giảm TiếngỒn để Hội Đồng phê duyệt.
- Đường Cao Tốc ở Quận
 - Làn Đường Phụ Trợ của Đường Cao Tốc Foothill giữa dự án El Monte và San Antonio đã hoàn thành.
 - Dự Án Cải Tiến Đường Cao Tốc Almaden tại giao lộ Camden Ave: đã hoàn thành thiết kế cuối cùng.
 - Cải Tiến Giao Lộ Oregon Page Mill giữa dự án Porter và Hansen: đã hoàn thành bề mặt vi mô và kẻ vạch.

- Hành Lang Tuyển Đường Tiểu Bang 85
 - Giảm Tiếng Òn Giai Đoạn II của SR 85 bắt đầu giai đoạn Phê Duyệt Dự Án/Tài Liệu Môi Trường.
- Vận Hành Phương Tiện Công Cộng
 - Mở rộng khả năng đi lại và giá vé phải chăng:
 - 13,520 vé đã được bán trong FY 2022.
 - Các mô hình dịch vụ vận chuyển sáng tạo:
 - Quận Santa Clara đã khởi động chương trình RYDE, bao gồm mở rộng dịch vụ từ khu vực dịch vụ hiện có.
 - Mountain View mở rộng giờ phục vụ cho dịch vụ Xe Đưa Đón Cộng Đồng.
 - Thực hiện các thỏa thuận tài trợ cho ba dự án được trao kinh phí còn lại: dịch vụ theo yêu cầu của Milpitas, dịch vụ theo yêu cầu của Morgan Hill, dịch vụ vận chuyển theo yêu cầu của Palo Alto.

Hình 9.1 – Những điểm nổi bật của Chương Trình Dự Luật B 2016 cho FY 2022.

10. Thuật Ngữ

Dưới đây là các thuật ngữ thường được sử dụng trong báo cáo này và tài liệu liên quan đến Dự Luật B 2016.

Khoản phân bổ là số tiền được Hội Đồng VTA phê duyệt của quỹ Dự Luật B 2016 có sẵn cho một dự án hoặc chương trình cụ thể.

Việc trao kinh phí là VTA và người được cấp đã thực hiện thỏa thuận tài trợ cho một dự án đủ điều kiện.

Việc chi tiêu là việc VTA hoàn trả quỹ của Dự Luật B 2016 cho người được cấp (ví dụ: thành phố, Quận hoặc Caltrain).

Năm Tài Chính là kỳ kế toán 12 tháng bắt đầu từ ngày 1 tháng 7 và kết thúc vào ngày 30 tháng 6. Năm Tài Chính thường được viết tắt là **FY** và năm được tham chiếu là cuối giai đoạn đó. Ví dụ: FY 2021 bao gồm từ ngày 1 tháng 7 năm 2020 đến ngày 30 tháng 6 năm 2021.

Người Nhận Tài Trợ là các cơ quan nhận được quỹ của Dự Luật B 2016 cho các dự án. Chúng bao gồm 15 thành phố trong quận, Quận Santa Clara, Caltrain và VTA.

Cơ Quan Thành Viên là một cơ quan tài phán ở địa phương, là bên ký kết Thỏa Thuận về Quyền Lực Chung của Cơ Quan Quản Lý Tắc Nghẽn tại Quận Santa Clara. Điều này bao gồm tất cả các thành phố trong quận và Quận Santa Clara.

Nội dung lá phiếu Dự Luật B 2016 đã chỉ định chín **Hạng Mục Chương Trình**, với sự phân bổ được chỉ định cho mỗi hạng mục: Đường Phố & Đường Xá ở Địa Phương, BART Thung Lũng Silicon Giai Đoạn II, Xe Đạp và Người Đi Bộ, Phân Cấp Caltrain, Cải Thiện Năng Lực Caltrain, Nút Giao Thông của Đại Lộ, Đường Cao Tốc ở Quận, Hành Lang Tuyển Đường Tiểu Bang 85 và Vận Hành Phương Tiện Công Cộng.

Doanh Thu Thuế của Chương Trình là các khoản thu nhận được trong vòng đời 30 năm của thuế, bao gồm bất kỳ tiền lời hoặc thu nhập nào khác từ đó, trừ đi bất kỳ khoản tiền nào cần thiết để đáp ứng dịch vụ nợ và/hoặc chi phí vay, chi phí quản lý và giám sát chương trình, chẳng hạn như chi phí quản lý tài trợ và quản lý tài chính. **Doanh thu** thu được là khoản thu thuần của doanh thu thuế bán hàng Dự Luật B 2016, không bao gồm tiền lời thu được.

11. Phụ Lục

Báo Cáo Thường Niên Năm Tài Chính 2022 của Dự Luật B 2016

Phụ Lục

Phụ lục 11.1 – Nội Dung Lá Phiếu của Dự Luật B 2016

(xem trang tiếp theo)

Phụ Lục 11. 2 – Ủy Ban Giám Sát Công Dân Dự Luật B 2016

Ủy Ban Giám Sát Công Dân Dự Luật B 2016 được định nghĩa là một "cơ quan độc lập có thẩm quyền từ dự luật lá phiếu". Nhiệm vụ của ủy ban là xác nhận và báo cáo về việc liệu các quỹ của Dự luật B có đang được sử dụng theo những cách phù hợp với lá phiếu hay không. Thời hạn của Ủy Ban sẽ phản ánh thời hạn của thuế bán hàng (tháng 4 năm 2017 - tháng 3 năm 2047). Tại cuộc họp tháng 9 năm 2017, Hội Đồng Quản Trị VTA đã bổ nhiệm bảy cá nhân phục vụ trong Ủy Ban Giám Sát Công Dân Dự Luật B 2016. Thông tin về tư cách thành viên, cuộc họp/ lịch trình và thông tin thêm có thể được tìm thấy [ở đây](#). Tài liệu sau đây cho thấy sự chấp thuận của Hội Đồng VTA đối với quy trình bổ nhiệm cho Ủy Ban Giám Sát Công Dân Dự Luật B 2016.

Phê Duyệt của Hội Đồng Quản Trị

Hội Đồng Quản Trị VTA đã phê duyệt Hướng Dẫn Hạng Mục Chương Trình Dự Luật B 2016 cho tổng cộng chín chương trình tại các cuộc họp ngày 5 tháng 10 và ngày 2 tháng 11 năm 2017 – quy trình phát triển này đã bắt đầu từ tháng 1 năm 2017.

Các Loại Hạng Mục của Chương Trình và Phân Bỏ Hạng Mục Phụ

Các hướng dẫn này cũng xác định loại chương trình cho từng chương trình trong số chín chương trình (dựa trên công thức, dựa trên dự án hoặc cạnh tranh) và đưa ra các hướng dẫn và phân bổ cho các hạng mục phụ của Chương Trình để Hội Đồng Quản Trị phê duyệt. Ví dụ: đối với Hạng Mục Chương Trình Xe Đạp & Người Đi Bộ, các hạng mục phụ được mô tả cùng với việc phân bổ tài trợ – Hướng Dẫn & Khuyến Khích tối đa là 15%, Dự Án Lập Kế Hoạch tối đa là 5% và Dự Án Vốn tối thiểu là 80%.

(xem trang tiếp theo để xem tài liệu Hướng Dẫn Hạng Mục Chương Trình Dự Luật B 2016)

Phụ Lục 11. 4 – Tiêu Chí Sẵn Sàng Dự Án & Phương Pháp Ưu Tiên của Dự Luật B 2016
(xem trang tiếp theo)

Phụ Lục 11.5 – Phân Bổ Chương Trình Dự Luật B 2016 theo Hạng Mục Chương Trình

Đường Phố và Đường Xá ở Địa Phương - Tổng Cộng \$223 Triệu

Cơ Quan Thành Viên	Phân Bổ Trước	Phân Bổ FY 2022	Tổng Phân Bổ cho đến FY 2022
Campbell	\$3,384,783.62	\$1,021,535.42	\$4,406,319.04
Cupertino	\$4,763,361.74	\$1,442,688.50	\$6,206,051.24
Gilroy	\$4,329,600.38	\$1,392,095.04	\$5,721,695.42
Los Altos	\$2,434,711.89	\$750,416.43	\$3,185,128.32
Los Altos Hills	\$680,650.52	\$206,358.37	\$887,008.89
Los Gatos	\$2,447,326.62	\$758,434.65	\$3,205,761.27
Milpitas	\$5,916,602.49	\$1,860,988.48	\$7,777,590.97
Monte Sereno	\$287,247.20	\$88,643.10	\$375,890.30
Morgan Hill	\$3,474,480.86	\$1,165,199.22	\$4,639,680.08
Mountain View	\$6,356,418.06	\$2,036,872.71	\$8,393,290.77
Palo Alto	\$5,421,499.73	\$1,664,074.88	\$7,085,574.61
San Jose	\$81,935,671.19	\$25,328,264.02	\$107,263,935.21
Santa Clara	\$9,921,750.07	\$3,215,796.36	\$13,137,546.43
Saratoga	\$2,475,217.71	\$751,301.88	\$3,226,519.59
Sunnyvale	\$12,068,048.20	\$3,783,491	\$15,851,539.14
Santa Clara County	\$24,102,627.76	\$7,493,840.00	\$31,596,467.76
Tổng Cộng	\$170,000,000	\$52,960,000	\$222,960,000

BART Giai Đoạn II - Tổng Cộng \$150 Triệu

Phân Bổ Trước	\$150 Triệu
Phân Bổ FY 2022	\$0
Tổng Cộng	\$150 Triệu

Xe Đạp và Người Đi Bộ - Tổng Công \$55 Triệu

Tiểu Mục Hướng Dẫn và Khuyến Khích

Cơ Quan Thành Viên	Phân Bỏ Trước	Phân Bỏ FY 2022	Tổng Phân Bỏ cho đến FY 2022
Campbell	\$123,485.67	\$45,505.19	\$168,990.86
Cupertino	\$154,982.63	\$60,143.08	\$215,125.71
Gilroy	\$148,347.54	\$58,384.62	\$206,732.16
Los Altos	\$100,861.46	\$36,081.99	\$136,943.45
Los Altos Hills	\$40,852.51	\$10,000.00	\$50,852.51
Los Gatos	\$100,729.30	\$36,360.68	\$137,089.98
Milpitas	\$180,142.64	\$74,681.80	\$254,823.44
Monte Sereno	\$40,366.20	\$10,000.00	\$50,366.20
Morgan Hill	\$127,350.97	\$50,498.47	\$177,849.44
Mountain View	\$196,074.71	\$80,795.95	\$276,869.66
Palo Alto	\$173,947.70	\$67,837.74	\$241,785.44
San Jose	\$2,070,303.40	\$890,326.65	\$2,960,630.05
Santa Clara	\$286,414.04	\$121,770.44	\$408,184.48
Saratoga	\$100,008.16	\$36,112.77	\$136,120.93
Sunnyvale	\$336,277.73	\$141,501.62	\$477,779.35
Countywide/VTA	\$1,000,000.00	\$250,000.00	\$1,250,000.00
Tổng Cộng	\$5,180,144	\$1,970,000.00	\$7,150,144

Hạng Mục Phụ Dự Án Vốn

Phân Bỏ Trước	\$ 26.66 Triệu
Phân Bỏ FY 2022	\$ 18.45 Triệu
Tổng Cộng	\$45.11 Triệu

Hạng Mục Phụ Nghiên Cứu Việc Lập Kế Hoạch

Phân Bổ Trước	\$1.66 Triệu
Phân Bổ FY 2022	\$1.16 Triệu
Tổng Cộng	\$2.82 Triệu

Phân Cấp Caltrain - Tổng Công \$71 Triệu

Phân Bổ Trước	\$38 Triệu
Phân Bổ FY 2022	\$33 Triệu
Tổng Cộng	\$71 Triệu

Cải Thiện Sức Chứa Hành Lang Caltrain - Tổng Công \$25 Triệu

Phân Bổ Trước	\$13.10 Triệu
Phân Bổ FY 2022	\$12.34 Triệu
Tổng Cộng	\$25.44 Triệu

Nút Giao Thông Đại Lộ - Tổng Công \$365 Triệu

Dự Án	Phân Bổ Trước	Phân Bổ FY 2022	Tổng Phân Bổ cho đến FY 2022
Mở Rộng Ngoài Đường Dốc SR 17 Hướng Nam/Hamilton Ave.	\$1 Triệu	\$0	\$1 Triệu
Cải Tiến Tạm Thời Đường Cao Tốc SR 17/San Tomas	\$1 Triệu	\$0	\$1 Triệu
Hệ Thống Vận Hành Phương Tiện Công Cộng trên Đại Lộ/Sáng Kiến Hiệu Suất Đường Cao Tốc Giai Đoạn 1 & 2	\$3 Triệu	\$0	\$3 Triệu

Chương Trình Giảm Tiếng Òn (Toàn Quận)	\$4 Triệu	\$0	\$4 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông I-280/Wolfe Rd.	\$7.5 Triệu	\$85.2 Triệu	\$92.7 Triệu
I-280 Hướng Bắc: Làn Đường Lối Ra Thứ Hai đến Đường Cao Tốc Foothill	\$4.8 Triệu	\$0.7 Triệu	\$5.5 Triệu
Giảm Òn Tắc Hành Lang Đại Lộ 17 bao gồm nút giao thông SR 17/SR 9	\$5.4 Triệu	\$7.80 Triệu	\$13.20 Triệu
Nút Giao Thông US 101/SR 25 (ENV/PS&E)	\$10 Triệu	\$36 Triệu	\$46 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông US 101/Buena Vista Ave.	\$0	\$0	\$0
Mở Rộng Calaveras Boulevard - Cải Tiến Ngăn Hẹn	\$2.3 Triệu	\$1.5 Triệu	\$ 3.8 Triệu
SR 237 Hướng Tây Đường Dốc tại Middlefield Road	\$6.3 Triệu	\$0	\$6.3 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông US 101: San Antonio Rd. đến Charleston Rd./Rengstorff Ave.	\$2 Triệu	\$5.32 Triệu	\$7.32 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông US 101 Hướng Nam/Trimble Rd./De La Cruz Blvd./Central Expwy.	\$47 Triệu	\$0	\$47 Triệu
Làn Đường Đôi Hướng Nam US 101 ngoài đường dốc đến Hướng Nam SR 87	3 Triệu	\$0	3 Triệu
Xây Dựng Nút Giao Thông US 101/Mabury Rd./Taylor St.	\$3 Triệu	\$0	\$3 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông I-280/Winchester Blvd.	\$9 Triệu	\$11.57 Triệu	\$20.57 Triệu
Cải Thiện Hành Lang Dựa Trên Công Nghệ SR 87 - (SR 87 Charcot Trên Đường Dốc của Đường Vượt dành cho Hai Người Trở Lên)	\$2.7 Triệu	\$0	\$2.7 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông US 101/Zanker Rd./Skyport Dr./Fourth St.	\$9 Triệu	\$0	\$9 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông US 101/Old Oakland Rd.	\$0	\$0	\$0

Cải Thiện Nút Giao Thông US 101/Blossom Hill Rd.	\$35 Triệu	\$5.5 Triệu	\$40.5 Triệu
Đường Băng Ngang Bên Trên Charcot	\$27.5 Triệu	\$0	\$27.5 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông SR 237/Mathilda Ave. và US 101/Mathilda Ave.	\$22 Triệu	\$-0.7	\$21.3 Triệu
Quản Lý/Giám Sát Chương Trình Đại Lộ	\$0.4 Triệu	\$0	\$0.4 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông US 101/SR 152/10th Street	\$1 Triệu	\$0	\$1 Triệu
Canh Chỉnh Ngoài Đường Dốc US 101/Shoreline Blvd Hướng Bắc và Làn Đường Xe Buýt	\$0	\$5 Triệu	\$5 Triệu
Tổng Cộng	\$206.9 Triệu	\$157.89 Triệu	\$364.79 Triệu

Đường Cao Tốc ở Quận - Tổng Cộng \$50 Triệu

Phân Bổ Trước	\$50 Triệu
Phân Bổ FY 2022	\$0 Triệu
Tổng Cộng	\$50 Triệu

Hành Lang SR 85 - Tổng Cộng \$15 Triệu

Phân Bổ Trước	\$14.5 Triệu
Phân Bổ FY 2022	\$0 Triệu
Tổng Cộng	\$14.5 Triệu

Vận Hành Xe Công Cộng - Tổng Cộng \$93.7 Triệu

Vận Hành Xe Công Cộng	Phân Bổ Trước	Phân Bổ FY 2022	Tổng Phân Bổ cho đến FY 2022
Tăng Cường Mạng Lưới Cốt Lõi	\$48 Triệu	\$19.65 Triệu	\$67.65 Triệu

Tăng Cường Khả Năng Đi Lại và Giá Vé Phái Chăng	\$10 Triệu	\$1.6 Triệu	\$7.6 Triệu
Phương Tiện Công Cộng Sáng Tạo	\$6 Triệu	\$3.94 Triệu	\$13.94 Triệu
Cải Thiện Tiện Nghi	\$2.6 Triệu	\$1.9 Triệu	\$4.5 Triệu
Tổng Cộng	\$66.6 Triệu	\$27.09 Triệu	\$93.69 Triệu

Hành Chính - Tổng Cộng \$14.2 Triệu

Phân Bổ Trước	\$13.2 Triệu
Phân Bổ FY 2022	\$1 Triệu
Tổng Cộng	\$14.2 Triệu