

2016 Measure B 연례 보고서 - 2022 회계연도

목차

- 1. 총괄 요약..... 3
- 2. 서론: 2016 Measure B란 무엇입니까? ..... 3
  - 2.1 연혁..... 4
  - 2.2 시민 감독 위원회..... 4
- 3. 프로그램 세금 수익..... 5
- 4. 2022 회계연도까지 수신된 프로그램 수익 ..... 6
  - 4.1 2022 회계연도 총 수신..... 7
  - 아래 표는 2016 Measure B 프로그램의 회계연도별 및 시행 이후 총 판매세 수익을 보여줍니다... 7
  - 4.2 2022 회계연도 총 수익..... 7
  - 4.3 프로그램 세금 수익 총계 및 프로그램 세금 수익 증 비율..... 8
  - 다음 표는 수익과 소득을 더한 후 관리 비용을 차감한 2022 회계연도의 프로그램 세금 수익 총액을 보여줍니다..... 8
- 5. 프로그램 범주..... 9
  - 5.1 프로그램 범주 가이드라인..... 9
- 6. 2022 회계연도 배정 및 지출 ..... 16
  - 6.1 배정에서 지출까지의 절차..... 16
  - 6.2 프로그램 범주별 배정 및 지출 ..... 17
- 7. 10개년 프로그램 및 격년 예산 원칙 ..... 20
  - 7.1 프로그램 준비도 기준 및 우선순위 설정 방법 ..... 20
- 8. 프로그램 감독 절차..... 21
- 9. 프로그램 범주 주요 사항..... 21
- 10. 용어집..... 26
- 11. 부록..... 26
  - 11.1 2016 Measure B 투표 언어
  - 11.2 2016 Measure B 시민 감독 위원회
  - 11.3 2016 Measure B 프로그램 범주 가이드라인
  - 11.4 2016 Measure B 프로그램 준비도 기준 및 우선순위 설정 방법
  - 11.5 2016 Measure B 10개년 프로그램
  - 11.6 프로그램 범주별 2016 Measure B 프로그램 배정

## 1. 총괄 요약

VTA의 사명인 “고객을 이동하는 솔루션”에 따라 **2016 Measure B 프로그램**은 산타클라라 카운티(Santa Clara County) 전역에서의 교통 계획, 인프라, 교육 및 봉사 활동을 위한 자금 조달 기회를 제공합니다. 9개의 다양한 범주로 구성된 2016 Measure B는 여러 도시, 타운 및 산타클라라 카운티(Santa Clara County)와의 협력을 통해 걷기와 자전거 타기에서 혁신적인 대중 교통 연결에 이르는 다양한 지역 교통 문제를 해결합니다. 2016 Measure B 프로그램은 경쟁 및 비경쟁 자금 풀을 통해 유권자 지원 프로젝트와 이니셔티브를 지원합니다.

이 연례 보고서는 2021년 7월 1일~2022년 6월 30일의 2022 회계연도를 중심으로 법안의 지속적인 개발 및 성장, 자금 배정 및 지출에 관한 내용을 자세하게 설명합니다. 또한, 고속도로 인터체인지 및 혁신적인 대중교통 프로그램에 대한 프로젝트 목록 승인과 같은 프로그램 성과도 강조합니다.

VTA는 여러 지역사회 및 파트너와의 지속적인 협력을 통해 산타클라라 카운티(Santa Clara County) 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%의 찬성으로 통과되었으며, 이는 산타클라라 카운티(Santa Clara County) 교통 판매세에 대한 가장 높은 수준의 지지였습니다. 2016 Measure B 프로그램의 자금은 교통체증관리국(Congestion Management Agency, VTA)의 공동 권한 협정에 서명한 16곳의 지역 관할권인 회원 기관이 이용할 수 있습니다. 공동 권한 협정에 서명한 지역으로는 카운티, 산타클라라 카운티(Santa Clara County) 및 산타클라라 밸리 교통국(VTA) 내의 모든 도시 및 타운이 포함됩니다. 프로그램 자금은 투표 언어로 유권자에게 안내되는 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 수용량 개선
- 하이웨이 분기점
- 카운티 고속도로
- SR 85 구간
- 대중교통

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 시점에는 향후 30년 동안 2017년 \$63억이 창출될 것으로 예상되었습니다.

30년 동안 세금으로 징수될 실제 수익은 인플레이션, 경제 성장 또는 하락과 같은 다양한 경제적 요인으로부터 영향을 받습니다. 세금 징수는 2017년 4월 1일부로 시작되었습니다.

## 2.1 연혁

- 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 487,539표가 "예"를 선택하여 72%의 찬성률을 기록했습니다(투표 언어에 대한 내용은 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, 캘리포니아 제6지방법소법원은 해당 소송을 기각했습니다. 이 판결은 주 대법원으로 상고되었지만, 2019년 1월 23일 상고가 기각되었습니다.
- 원칙  
VTA 이사회는 2021년 4월에 2016 Measure B 프로그램 격년 예산 및 10개년 프로그램 원칙을 채택했습니다. 이러한 원칙은 10개년 프로그램의 격년 예산이 개발되는 방법에 대한 기본 규칙을 설정합니다.

## 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 분야의 8명 회원으로 구성됩니다. 임명은 경쟁을 통해 이루어지며 VTA 이사회에서 결정합니다. 위원은 필요한 관련 경험과 전문성을 갖춘 자를 기준으로 임명됩니다.

투표는 MBCOC의 구체적인 의무와 책임을 정의합니다. 해당 내용에는 위원회가 매년 자금의 수익 및 지출 영수증을 심사하기 위해 독립적인 감사인이 감사를 실시해야 한다는 요구 사항이 포함되어 있습니다. 2020년 5월, 2016년도 MBCOC는 Moss Adams LLP와 위원회에 규정 준수/성과 감사 서비스를 제공하는 계약의 체결을 승인했습니다. Moss Adams는 프로그램 개시 이후부터 현재까지 프로그램 성과에 대한 연례 감사를 완료했으며, 최근에는 2022 회계연도 감사를 완료했습니다. 그리고 각 성과에 대해 부적격 또는 "적정" 의견을 제시했으며, 이는 전문적인 의견에 따라 VTA가 모든 주요 측면에서 2016 Measure B 프로그램에 적용되는 요건을 준수했음을 의미합니다. 2016 Measure B 프로그램은 개시 후 모든 독립 감사에서 적정 의견을 획득했습니다.

투표에 의해 규정된 MBCOC의 다른 의무와 책임에는 매년 공청회를 실시해야 하는 의무가 포함되며, 공청회 실시의 목적은 2016 Measure B 프로그램과 2016 Measure B 수익 및 지출에 대한 연례 성과 감사 결과에 대해 지역사회 구성원들이 본인의 생각을 표현할 수 있는 포럼을

개최하는 것입니다. MBCOC는 또한 산타클라라 카운티(Santa Clara County) 거주민에게 프로그램 자금의 사용 방법을 안내하는 연례 보고서를 발행할 책임도 있습니다.

MBCOC에 대한 자세한 내용은 부록 11.2 또는 [vta.org/2016-measure-b-citizens-oversight-committee](http://vta.org/2016-measure-b-citizens-oversight-committee)에서 확인할 수 있으며, 여기에는 위원회 출범 이후 모든 프로그램에 대한 성과 감사 및 MBCOC 연례 보고서가 포함됩니다.

### 3. 프로그램 세금 수익

이자 또는 기타 수입을 포함하여 30년간 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 수익**이라고 합니다.

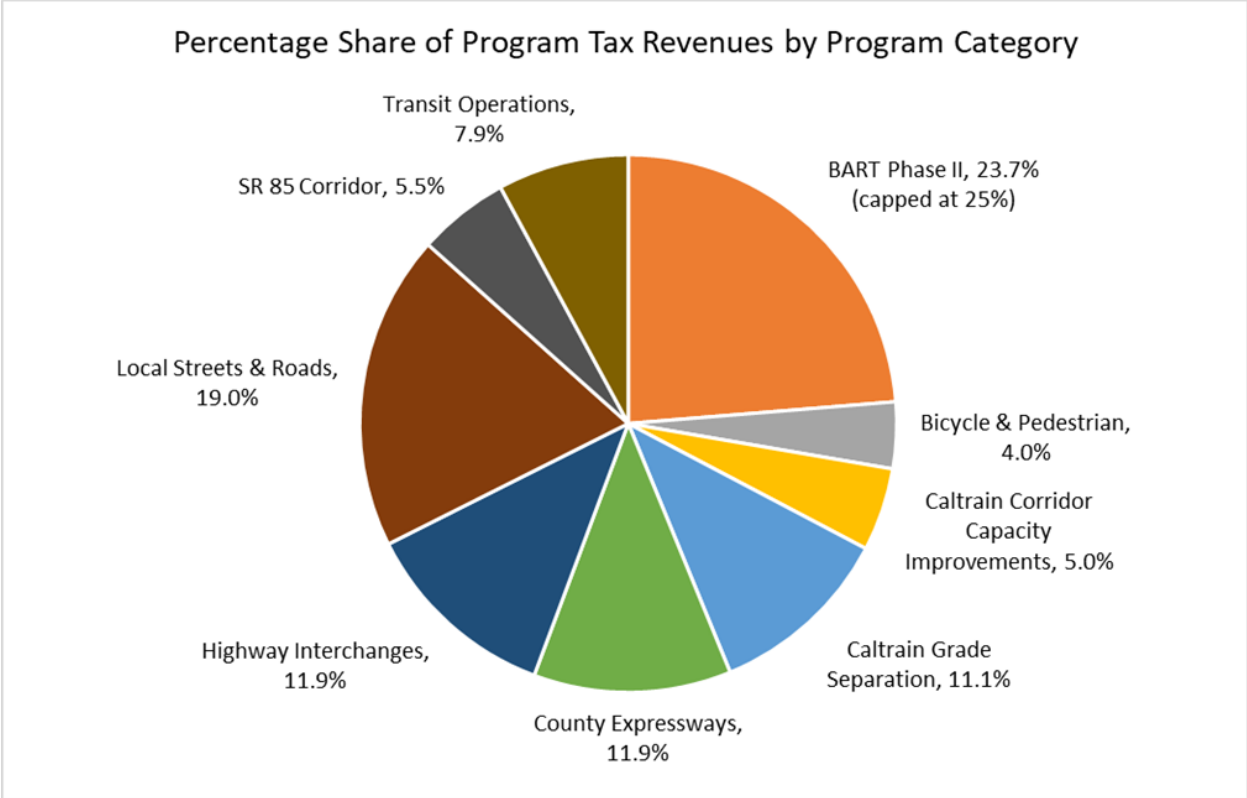
투표에서 각 프로그램 범주에 대해 식별된 금액을 사용하여, 각 프로그램 범주에 대한 비율을 계산한 후, 이를 사용하여 향후 배정을 계산하고 법안의 유지기간 동안 각 프로그램 범주에 대한 2016 Measure B 자금의 적절한 분배를 결정합니다.

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

**프로그램 범주 비율 = 프로그램 범주 금액 ÷ 총 예상 2016 Measure B 금액**

예:

1. 총 예상 2016 Measure B 프로그램 세금 수익: 2017년 자금 중 \$63억
2. 지역 거리 & 도로(LSR) 프로그램 범주 금액: 2017년 자금 중 \$12억
3. LSR 비율 = \$12억 ÷ \$63억
4. 총 2016 Measure B 프로그램 세금 수익 중 LSR 비율 = 19.05%



프로그램 범주별 프로그램 세금 수익 중 %

- BART 단계 II, 23.7%(25% 상한)
- 자전거 & 보행자, 4%
- 칼트레인(Caltrain) 구간 수용량 개선, 5%
- 칼트레인(Caltrain) 입체교차, 11.1%
- 카운티 고속도로, 11.9%
- 하이웨이 분기점, 11.9%
- 지역 거리 & 도로, 19.0%
- 주 노선 85 구간, 5.5%
- 대중교통, 7.9%

그림 3.1- 그림은 프로그램 범주별 프로그램 세금 수익의 분석을 보여줍니다.

#### 4. 2022 회계연도까지 수신된 프로그램 수익

2016 Measure B 수익에는 캘리포니아 세무 및 수수료 관리국(California Department of Tax and Fee Administration, CDTFA)이 징수한 산타클라라 카운티(Santa Clara County)의 매출로부터 창출된 순 징수 금액 및 징수 금액으로부터 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: 2022 회계연도는 2021년 7월 1일~2022년 6월 30일).

#### 4.1 2022 회계연도 총 수신

아래 표는 2016 Measure B 프로그램의 회계연도별 및 시행 이후 총 판매세 수익을 보여줍니다.

| 회계연도별 2016 Measure B 판매세 수입 |                        |
|-----------------------------|------------------------|
| 회계연도                        | 순수신                    |
| 2017 회계연도*                  | \$50,126,395           |
| 2018 회계연도                   | \$204,986,077          |
| 2019 회계연도                   | \$236,672,349          |
| 2020 회계연도                   | \$209,323,832          |
| 2021 회계연도                   | \$220,353,906          |
| <b>2022 회계연도</b>            | <b>\$258,000,059</b>   |
| <b>개시 후 총계</b>              | <b>\$1,179,462,618</b> |

\*2017년 4월 1일~2017년 6월 30일만 해당.

#### 4.2 2022 회계연도 총 수익

아래 표는 2022 회계연도에서의 총 수입을 보여줍니다. VTA 2022 회계연도 연간 종합 재무 보고서(ACFR)에 따르면, 수입은 “이자 수입, 미실현 손익, 거래 손익과 연관됩니다...[그리고] 단기, 중기 및 장기 투자 포트폴리오의 3가지 주요 출처로부터 파생됩니다.” 아래 표와 같습니다.

그러나 프로그램 세금 수익 계산에는 이자 및 실현 거래 손익만 포함됩니다. 미실현 손익은 실제 수익 또는 손실이 아니므로 계산에 포함되지 않습니다. 이러한 변경 사항을 반영하고 향후 보고의 일관성을 보장하기 위해 이전 회계연도가 업데이트되었습니다.

| 회계연도별 2016 Measure B 수입 |                     |                      |
|-------------------------|---------------------|----------------------|
| 회계연도                    | 수입                  | 미실현 수입**             |
| 2017 회계연도*              | \$0                 | \$0                  |
| 2018 회계연도               | \$0                 | \$0                  |
| 2019 회계연도               | \$4,833,749         | \$137,013            |
| 2020 회계연도               | \$16,270,856        | \$6,529,136          |
| 2021 회계연도               | \$12,713,074        | -\$10,885,812        |
| <b>2022 회계연도</b>        | <b>\$7,080,419</b>  | <b>-\$28,222,407</b> |
| <b>개시 후 총계</b>          | <b>\$40,898,098</b> | <b>-\$32,412,070</b> |

\*2017년 4월 1일~2017년 6월 30일만 해당.

\*\* 미실현 수익은 프로그램 세입 수입 계산 시 포함되지 않는 미실현 이익/손실 및 상각액을 포함합니다.

### 4.3 프로그램 세입 수익 총계 및 프로그램 세입 수익 중 비율

다음 표는 수익과 소득을 더한 후 관리 비용을 차감한 2022 회계연도의 프로그램 세입 수익 총액을 보여줍니다.

| 프로그램 세입 수익 총계 |               |                                    |
|---------------|---------------|------------------------------------|
|               | 2022 회계연도     | 개시 후 총계<br>(2017 회계연도 - 2022 회계연도) |
| 수익            | \$258,000,059 | \$1,179,462,618                    |
| 수입            | \$7,080,418   | \$40,898,098                       |
| 소계            | \$265,080,477 | \$1,220,360,716                    |
| 관리비           | -\$2,081,040  | -\$7,810,834                       |
| 프로그램 세입 수익 총계 | \$262,999,437 | \$1,212,549,882                    |

다음 표는 2016 Measure B 프로그램 범주 배정을 프로그램 세입 수익의 투표로 결정된 비율 및 보고 회계연도 말까지 프로그램 세입 수익의 백분율로 보여줍니다. 투표로 결정된 비율은 법안의 30년 유지기간을 기준으로 하며, 회계연도 말에 표시된 프로그램 범주 배정 비율은 특정 시점의 스냅샷이라는 점에 유의해야 합니다. 프로그램 범주 배정은 30년 동안 변동되며 이는 회계연도 말에 표시되는 비율에 반영됩니다.

| 프로그램 세입 수익 중 비율로 표시되는 프로그램 범주 배정 |                          |                |                             |                          |
|----------------------------------|--------------------------|----------------|-----------------------------|--------------------------|
| 프로그램 범주                          |                          | 2022 회계연도까지 배정 | 세입 수익 중 % (투표 법안 언어)<br>(2) | 2022 회계연도 프로그램 세입 수익 중 % |
| 수익 기반                            | 지역 거리 및 도로               | \$222,960,000  | 19.05%                      | 18.39%                   |
|                                  | 자전거 및 보행자                |                |                             |                          |
|                                  | 교육 및 장려                  | \$6,970,000    | 3.97%                       | 4.53%                    |
|                                  | 자본 프로젝트 (1)              | \$45,110,000   |                             |                          |
|                                  | 연구 계획 (1)                | \$2,820,000    |                             |                          |
|                                  | 대중교통                     |                |                             |                          |
|                                  | 핵심망 개선                   | \$67,650,000   | 7.94%                       | 7.73%                    |
|                                  | 혁신적인 대중교통 서비스 모델         | \$7,600,000    |                             |                          |
|                                  | 이동성 확장 및 저렴한 요금          | \$13,940,000   |                             |                          |
| 편의 시설 개선                         | \$4,500,000              |                |                             |                          |
| 필요성/수용량 기반 (1)                   | BART 단계 II               | \$150,000,000  | 23.81%                      | 12.37%                   |
|                                  | 칼트레인(Caltrain) 입체교차      | \$71,000,000   | 11.11%                      | 5.86%                    |
|                                  | 칼트레인(Caltrain) 구간 수용량 개선 | \$25,440,000   | 4.98%                       | 2.10%                    |
|                                  |                          |                |                             |                          |



|  |            |               |        |        |
|--|------------|---------------|--------|--------|
|  | 하이웨이 분기점   | \$364,790,000 | 11.90% | 30.08% |
|  | 카운티 고속도로   | \$50,000,000  | 11.90% | 4.12%  |
|  | 주 노선 85 구간 | \$14,500,000  | 5.56%  | 1.20%  |

- (1) 이러한 배정은 격년 예산의 첫 번째 회계연도 시작 시 프로그램 범주 또는 하위 범주에 사용할 수 있습니다. 회계연도를 기준으로 배분되지 않습니다.
- (2) 2016 Measure B 투표 법안 언어는 회계연도가 아닌 법안 유지기간 동안 프로그램 세금 수익 비율을 나타냅니다. 자세한 내용은 섹션 3을 참조하십시오.

## 5. 프로그램 범주

2016 Measure B 프로그램에는 9개의 프로그램 범주가 있으며 그중 3개 범주에는 하위 범주가 포함됩니다. 그림 5.1은 배정 유형별로 다른 2016 Measure B 프로그램 범주의 전체 요약を提供합니다. 배정 유형은 수식 기반 및 필요성/수용량 기반입니다. 세 가지 프로그램 범주(지역 거리 및 도로, 자전거 및 보행자, 대중교통)에는 수식 절차, 경쟁 지원 절차 또는 필요성/수용량 기반 선정 절차를 통해 자금이 분배되는 하위 범주가 있습니다.

2016 Measure B 2022 회계연도 및 2023 회계연도 프로그램 범주 배정

|            |                          | FY 2022       | FY 2023      |
|------------|--------------------------|---------------|--------------|
| 관리비        |                          | \$1,000,000   | \$1,000,000  |
| 프로그램 범주    |                          |               |              |
| 수식 기반      | 지역 거리 및 도로               | \$52,960,000  | \$47,740,000 |
|            | 자전거 및 보행자                |               |              |
|            | 교육 및 장려                  | \$1,970,000   | \$1,490,000  |
|            | 자본 프로젝트                  | \$18,450,000  |              |
|            | 연구 계획                    | \$1,160,000   |              |
|            | 대중교통                     |               |              |
|            | 핵심망 개선                   | \$19,650,000  | \$14,520,000 |
|            | 혁신적인 대중교통 서비스 모델         | \$1,600,000   | \$1,590,000  |
|            | 이동성 확장 및 저렴한 요금          | \$3,940,000   | \$2,980,000  |
|            | 편의 시설 개선                 | \$1,900,000   |              |
| 필요성/수용량 기반 | BART 단계 II               | \$0           |              |
|            | 칼트레인(Caltrain) 입체교차      | \$33,000,000  |              |
|            | 칼트레인(Caltrain) 구간 수용량 개선 | \$12,340,000  | \$17,010,000 |
|            | 하이웨이 분기점                 | \$157,890,000 |              |
|            | 카운티 고속도로                 | \$0           |              |
|            | 주 노선 85                  | \$0           |              |
| 합계:        |                          | \$392,190,000 |              |

### 5.1 프로그램 범주 가이드라인

9개 2016 Measure B 프로그램의 각 범주를 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.

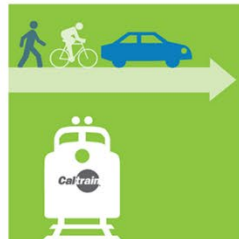
2016 Measure B 프로그램 범주 가이드라인에서는 수식 기반 및 필요성/수용량 기반의 두 가지 유형의 자금 분배가 설정되었습니다. 수식 기반 분배란 프로그램 범주의 프로그램 세금 수익 비율과 해당 회계연도의 예상 프로그램 세금 수익을 곱하여 최선의 방식으로 각 회계연도에 자금을 분배하는 방식을 의미합니다. 필요성/수용량 기반 분배란 2016 Measure B 자금 조달 역량, 프로젝트 준비도 및 프로젝트 자금 조달 필요 시점을 기준으로 프로젝트에 자금을 배정하는 것을 의미합니다.

# 2016 Measure B Program Categories

## Need/Capacity Program Categories



BART Phase II



Caltrain Grade Separation



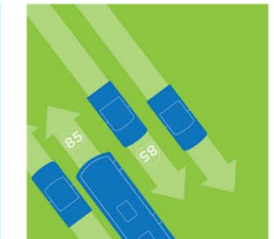
Caltrain Corridor Capacity



Highway Interchanges



County Expressways



SR 85 Corridor

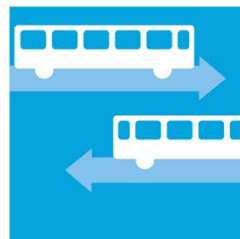
## Formula Based Program Categories



Local Streets & Roads



Bicycle & Pedestrian



Transit Operations


필요성/수용량 프로그램 범주  
수식 기반 프로그램 범주

그림 5.1 - 2016 Measure B 프로그램 범주

그림 5.1 - 2016 Measure B 프로그램 범주.


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

**지역 거리 및 도로: 19.1%**



이 범주는 인구 기반 수식 및 산타클라라 카운티(Santa Clara County)의 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: 23.8%\***



이 범주는 BART 단계 II의 계획 수립, 엔지니어링, 건설 및 배송 비용에 자금을 지원하며, 이를 통해 산호세(San Jose)의 베리엣사역(Berryessa Station)에서 알룸록/28번가(Alum Rock/28th street), 산호세 다운타운(downtown San Jose), 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 프로그램: 4.0%**



이 범주는 도시, 카운티 및 VTA에서 식별한 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 거주민과 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)

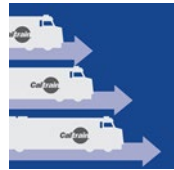
- **하위 범주 보조금 프로그램: 교육 및 장려**
  - 이 프로그램을 통해 회원 기관은 자전거 타기 및 걷기를 장려하고 이러한 방식에 관한 교육을 제공하는 프로젝트 및 프로그램에 자금을 지원할 수 있습니다. 여기에는 안전한 통학 노선, 도보 감사, 열린 거리 행사 및 자전거/보행자 안전 캠페인이 포함되지만 이에 국한되지 않습니다. 이 프로그램을 위한 자금은 인구 기반 수식을 통해 각 회원 기관에 분배됩니다.
- **하위 범주 보조금 프로그램: 자본 프로젝트**
  - 이 경쟁 보조금 프로그램은 다음과 관련된 활동을 위한 지원자에게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

### 칼트레인(Caltrain) 입체교차: 11.1%



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 향상하는 동시에 교차로의 교통체증도 줄여줍니다.

### 칼트레인(Caltrain) 구간 수용량 개선: 5.0%



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 카운티(Santa Clara County)의 칼트레인(Caltrain) 구간 수용량 확충 및 서비스 향상에 자금을 지원합니다.

### 하이웨이 분기점: 11.9%



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

### 카운티 고속도로: 11.9%



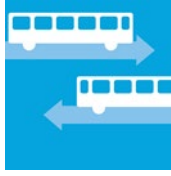
이 범주는 교통체증을 완화하고 안전을 개선하며 카운티 고속도로 시스템의 효율성을 향상하기 위한 카운티 고속도로 계획의 티어 1 개선 프로젝트에 자금을 지원합니다. 적격 프로젝트는 2016 Measure B의 첨부 C에서 확인할 수 있습니다. (부록 11.1 참조)

### 주 노선 85 구간: 5.6%



이 범주는 산호세(San Jose)의 SR 87에서 마운틴뷰(Mountain View)의 US 101까지 새로운 대중교통 차선 등 SR 85의 새로운 대중교통 및 교통체증 완화 프로젝트에 자금을 지원합니다. 또한, SR 85의 소음 저감 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: 7.9%



이 범주의 목표는 카운티에서 승객 수 증가, 효율성 개선, 노인 및 장애인을 위한 이동성 서비스 개선, 서비스가 부족하고 취약한 주민을 위한 경제성 향상입니다. 이 자금은 특히 카운티 전역의 취약하고 서비스가 부족하며 대중교통을 이용하는 인구를 대상으로 하는 중요한 교통 이동성 필요성을 위해 버스 서비스를 이용하는 주민들의 이동성, 안전한 접근 및 경제성을 개선하기 위한 핵심 버스 노선 서비스 빈도를 유지 및 확장, 이른 아침, 저녁 및 주말까지의 운영 시간 연장을 위해 사용할 수 있습니다. 적절한 대중교통 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 서비스 빈도를 확장하고 저녁, 심야 및 주말 서비스를 확대하거나 추가하는 VTA의 핵심 버스 네트워크에 직접 자금을 지원합니다.
- **하위 범주 보조금 프로그램: 혁신적인 대중교통 서비스 모델**
  - 이 경쟁 보조금 프로그램은 FLEX 유형 서비스, 동적 주문형 구독 셔틀 및 취약하고 서비스가 부족하며 대중 교통을 이용하는 주민을 대상으로 하는 기타 수요 대응 서비스 제공업체와의 파트너십 등 퍼스트/라스트 마일 연결을 해결하기 위해 저렴하고 새로운 혁신적인 대중교통 서비스 모델을 지원합니다.
- **하위 범주 보조금 프로그램: 이동성 확장 및 저렴한 요금**
  - 고령자, 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 및 접근성을 향상하고 지속적인 유지보수를 수행하기 위한 자금입니다.

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

# Program Sub-Categories



## Local Streets & Roads



### Sub-Categories

Pavement Rehabilitation

Congestion Relief

### Allocation Types

Formula-Based

Competitive



## Bicycle & Pedestrian

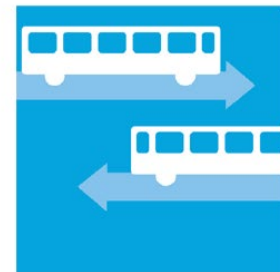


### Sub-Categories

Education & Encouragement

Capital Projects

Planning Projects



## Transit Operations



### Sub-Categories

Innovative Transit Service Models

Enhance Core Network

Expand Mobility & Affordable Fares

Improve Amenities

## 프로그램 하위 범주

### 지역 거리 및 도로

하위 범주:

도로 복구

혼잡 완화

### 자전거 및 보행자

하위 범주:

교육 및 장려

자본 프로젝트

프로젝트 계획 수립

### 대중교통

하위 범주:

혁신적인 대중교통 서비스 모델

핵심망 개선  
이동성 확장 및 저렴한 요금  
편의 시설 개선

배정 유형:  
수식 기반  
경쟁

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

## 6. 2022 회계연도 배정 및 지출

VTA의 예산에는 2개 회계연도가 포함됩니다. 2022 회계연도 및 2023 회계연도에 대하여 승인된 예산은 아래에서 확인할 수 있으며, 일부 프로그램 범주 및 하위 범주에는 2개 회계연도에 걸친 예산이 책정된 반면 다른 회계연도의 경우 회계연도당 예산이 책정되었습니다. 두 회계연도에 걸친 예산은 격년제 예산의 첫 번째 회계연도 초에 이용이 가능합니다. 자본 예산과 유사하게, 이 프로그램 범주의 책정액은 회계연도 말에 만기되지 않으며 2016 Measure B 프로그램의 완료 시까지 이월됩니다.

배정이란 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 승인합니다. 위에서 설명한 바와 같이 프로그램 범주 배정액은 회계연도 말에 만기되지 않으며, 대신 미소비 금액은 이월되어 향후 회계연도에 이용이 가능합니다.

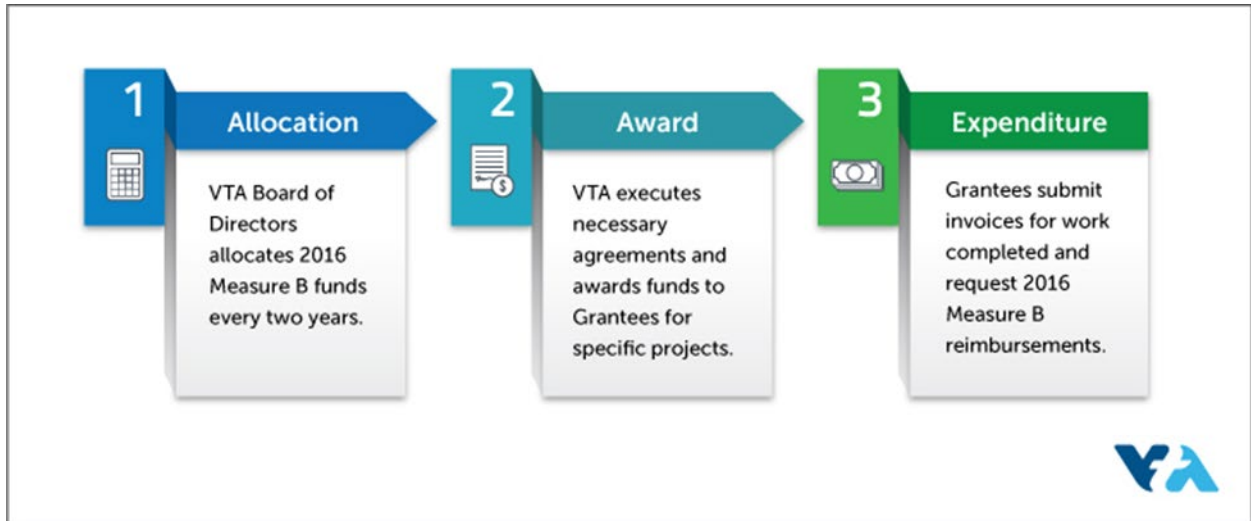
3가지 수식 기반 프로그램 범주에 대한 연간 예산 배정은 다음의 두 단계로 계산됩니다. 1) 투표로 결정된 비율과 해당 회계연도의 예상 프로그램 세금 수익을 곱하고, 2) 예상 프로그램 세금 수익을 기반으로 설정된 이전 배정액을 실제 수신 세금 수익에 따라 조정합니다("사후 조정(true-up) 절차"라고 함). 사후 조정 절차는 매 격년 예산 주기 동안 진행되며, 사후 조정 절차의 결과는 격년 예산의 첫해에 포함됩니다.

2018 회계연도~2020 회계연도 사이의 초기 사후 조정 결과는 2022 회계연도/2023 회계연도 격년 예산 주기 동안 계산되어 2022 회계연도에 적용되었습니다.

지출이란 수혜자(예: 도시, 카운티 또는 칼트레인(Caltrain))를 상대로 한 VTA의 2016 Measure B 자금 상환입니다.

### 6.1 배정에서 지출까지의 절차





1. 배정  
VTA 이사회는 2년마다 2016 Measure B 자금을 배정합니다.
2. 지급  
VTA는 필요한 계약을 체결하고 특정 프로젝트에 대해 수혜자에게 자금을 지급합니다.
3. 지출  
수혜자는 완료된 작업에 대한 청구서를 제출하고 2016 Measure B 환급을 요청합니다.

그림 6.1 - 지출 절차에 대한 2016 Measure B 배정.

그림 7.1은 배정에서 지출까지 2016 Measure B 자금의 일반적인 3단계 배정 절차를 보여줍니다. 이 절차는 VTA 이사회의 프로그램 범주 배정 승인에서 시작되며, 절차 중 이 부분은 VTA의 예산 주기와 함께 격년으로 또는 2년마다 수행됩니다. 지역 거리 및 도로, 자전거 & 보행자 교육 & 장려와 같은 2가지 수식 기반 프로그램은 15개 도시와 카운티로 보다 세분화되어 배정됩니다. 예를 들어, 지역 거리 및 도로 프로그램 범주 배정의 경우 인구 기반 수식을 사용하여 각 관할권으로 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(Santa Clara County) 내의 15개 도시, 산타클라라의 카운티, 칼트레인(Caltrain) 및 VTA가 포함됩니다. 계약의 성공적인 이행 후 수혜자가 2016 Measure B 프로젝트에서 완료된 작업에 대한 VTA 청구서를 청구하면 VTA는 수혜자에게 적격 비용을 상환하여 지출이 발생합니다.

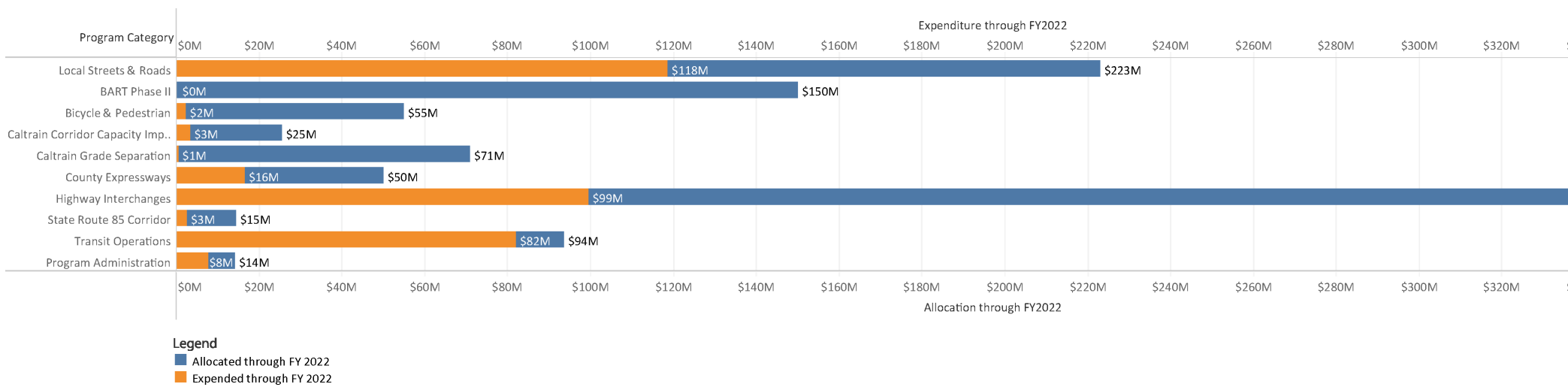
## 6.2 프로그램 범주별 배정 및 지출

| 2022 회계연도까지 총 프로그램 배정 및 지출 |                 |
|----------------------------|-----------------|
| 2022 회계연도까지 총 프로그램 배정      | \$1,147,810,000 |
| 2022 회계연도까지 총 프로그램 지출      | -\$332,891,569  |

|    |               |
|----|---------------|
| 잔여 | \$814,918,431 |
|----|---------------|

아래 그림 6.2는 9개 프로그램 범주 각각에 대한 2022 회계연도 배정 및 지출을 보여줍니다.

## 2016 Measure B Expenditure through FY2022 by Program Category



### 2022 회계연도(FY)까지 프로그램 범주별 2016 Measure B 지출

#### 범례

- 2022 회계연도까지 배정
- 2022 회계연도까지 지출

#### 프로그램 관리

그림 6.2 - 프로그램 범주별 2022 회계연도까지 2016 Measure B 배정 및 지출.

## 7. 10개년 프로그램 및 격년 예산 원칙

2021년 4월 VTA 이사회 회의에서 이사회는 2016 Measure B 10개년 프로그램 및 격년 예산 원칙을 승인했습니다. 이 원칙은 모든 2016 Measure B 프로그램 범주에 적용되며 격년 예산 및 10개년 프로그램 개발에 대한 가이드라인을 제공합니다.

채택된 10개년 프로그램 및 격년 예산 원칙은 다음과 같습니다.

- 투표 법안의 언어를 준수합니다(투표 언어에 따라 승인된 개정안 포함).
- 10개년 동안 9개 프로그램 범주 모두에 투자합니다. 단, 프로그램 범주에 자금이 남아 있어야 하며, 매년 모든 범주에 배정되지 않을 수 있습니다.
- 매년 수식 기반 프로그램에 투표로 결정된 비율을 적용합니다.
- 10개년 프로그램 및 격년 예산에 포함될 프로젝트에 대한 필요성/수용량 기반 프로그램에 이사회 승인 프로젝트 준비도 선정 기준을 적용하며, BART 단계 II 프로그램 범주 및 각 범주에 적용 가능한 모든 비율에 대한 프로그램 세금 수익 중 25% 상한선에 따라 각 프로그램에 특정 프로젝트 우선순위 지정 프로세스를 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.

10개년 프로그램은 10년 동안의 프로그램 및 프로젝트의 필요 사항을 고려하는 계획 도구입니다. VTA 이사회는 2021년 8월 및 12월 회의에서 첫 번째 2016 Measure B 10개년 프로그램(2022 회계연도~2031 회계연도)을 승인했습니다. 10개년 프로그램(2022 회계연도~2031 회계연도)은 부록 11.5에서 확인할 수 있습니다.

### 7.1 프로그램 준비도 기준 및 우선순위 설정 방법

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

- 1) 프로젝트 납품 상태:  
10개년 프로그램에서 프로젝트 배정은 프로젝트 납품 단계와 각 단계의 완료에 따라 수행됩니다. 프로젝트는 이전 납품 단계를 완료해야 다음 단계의 격년 예산에서 자금을 배정받을 수 있습니다.
- 2) 자금 조달 상태:  
프로젝트에는 10개년 프로그램에 포함되고 격년 예산 배정을 위해 확보된 2016 Measure B 외 일치 자금이 있어야 합니다.
- 3) 파트너 기관/지역사회 지원:

10개년 프로그램에 포함하려면 파트너 기관이 있어야 합니다. 격년 예산 배정의 경우 지역사회, 허가 기관 및 파트너 기관 지원이 입증되어야 합니다.

후보 프로젝트가 진행되고 3가지 프로젝트 준비도 기준이 모두 충족되면 프로젝트 스폰서는 2016 Measure B 프로그램 사무실에 격년 예산 및/또는 10개년 프로그램에 포함하도록 요청서를 제출합니다.

이사회는 또한 필요성/수용량 기반 프로그램 범주에 대한 우선순위 지정 방법도 승인했습니다. 6개의 필요성/수용량 기반 프로그램 범주 중 5개에는 기존 우선순위 지정 절차가 있으며, 각각에는 단독 프로젝트 스폰서(BART 단계 II, 칼트레인(Caltrain) 구간 수용 및 SR 85 구간) 또는 프로젝트를 선택하기 위한 우선순위 지정 프로세스(칼트레인 입체교차 및 카운티 고속도로)가 있습니다. 카운티 고속도로, SR 85 구간 및 칼트레인(Caltrain) 프로그램에 대한 절차는 VTA 이사회가 2017년 이러한 프로그램과 관련하여 채택한 가이드라인에 명시적으로 포함되었습니다. VTA 이사회는 2022 회계연도가 개시되는 2021년 8월에 여섯 번째 프로그램 범주인 하이웨이 분기점에 대한 우선순위 지정 방법을 승인했습니다. 승인된 프로젝트 준비도 기준 및 우선순위 지정 방법은 부록 11.4에서 확인할 수 있습니다.

## 8. 프로그램 감독 절차

공식 프로그램 감독 절차는 2016 Measure B 프로그램 내에서 프로젝트 및 프로그램에 대한 VTA의 역할과 책임을 수립하기 위해 지속적으로 개발되고 있습니다. 그림 8.1은 프로그램 사무국이 특정 프로젝트에 필요한 감독 수준을 결정하는 방법과 적절한 프로젝트 납품 및 규정 준수를 보장하기 위한 VTA의 감독 작업을 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 청구서도 철저히 심사됩니다. 프로그램 사무국은 또한 2016 Measure B 프로그램 월간 업데이트를 VTA 위원회에 발표 및 게시하여 VTA 인력이 프로그램 및 진행 상황에 관한 질문에 답변할 수 있도록 합니다.

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

## 9. 프로그램 범주 주요 사항

그림 9.1은 2021년 7월 1일부터 2022년 6월 31일까지 프로그램 활동의 주요 사항을 보여줍니다.

# 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.

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

2016 Measure B 프로그램 감독 요구 사항

| 프로젝트 비용 또는 복잡성  | 높음  | 보통  | 낮음   | 프로그램 범주  |
|-----------------|---|---|--|--|
| 프로젝트 유형         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• \$1억 이상의 비용이 소요되고 2016 Measure B 자금이 \$1,000만 이상 소요되는 프로젝트 또는</li> <li>• VTA 인력의 판단에 따라, 상당한 복잡성을 지닌 프로젝트</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• \$1,000만~\$1억 사이 비용이 소요되는 프로젝트 및/또는</li> <li>• 2016 Measure B 자금이 \$1,000만 이상 소요되는 프로젝트 및/또는</li> <li>• VTA 인력의 판단에 따라, 중간 수준의 복잡성을 지닌 프로젝트</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• \$1,000만 미만의 비용이 소요되는 프로젝트 또는</li> <li>• 2016 Measure B 자금이 \$1,000만 미만 소요되는 프로젝트,</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• 지역 거리 및 도로 개선 프로그램</li> <li>• 자전거 &amp; 보행자 교육 &amp; 장려 프로그램</li> </ul> |
| 계약 체결*          | 단계별 필수  | 단계별 필수  | 단계별 필수   | 마스터 자금 지원 계약만 필요   |
| 전체 거리 체크리스트     | 단계별 필수  | 단계별 필수  | 단계별 필수   | 매년 필요  |
| 프로젝트 관리 계획      | VTA와 함께 개발되어야 하면 다음 포함: 인력 충원 계획, 일정, 계약 체결 계획 및 리스크 평가   | 포함해야 하는 사항: 인력 충원 계획, 일정, 계약 체결 계획 및 리스크 평가   | 포함해야 하는 사항: 인력 충원 계획, 일정, 계약 체결 계획 및 리스크 평가  | 해당 없음  |
| 자금 지원 계획        | 필수  | 필수  | 필수   | 해당 없음  |
| 프로젝트 팀 회의       | 월간  | 사분기마다, 최소   | 6개월마다, 최소  | 6개월마다, 최소  |
| 서면 진행 현황 보고서    | 사분기마다   | 사분기마다   | 사분기마다  | 매년   |
| 청구서 제출          | 월간  | 사분기마다, 최소   | 6개월마다, 최소  | 1년마다, 최소   |
| 프로젝트의 연간 프로그램   | 해당 없음   | 해당 없음   | 해당 없음  | 필수   |
| 필요시 VTA 위원회에 참석 | 예   | 예   | 예  | 해당 없음  |

\*필요한 경우, VTA 주도 프로젝트는 계약 체결이 완료되었을 필요가 없지만, 자금 지급 요건을 충족해야 합니다.

중간 및 높음 범주에서 제외되는 프로젝트에는 다음이 포함되지만 이에 국한되지 않습니다

여기에는 이미 FTA와의 독립 감독 프로그램이 수립된 BART 2단계, 현재 최종 설계 또는 시공 단계의 프로젝트, 대규모 포장 관리/도로 복구 프로그램 등이 해당합니다.

- 전체 2016 Measure B 프로그램
  - [2016 Measure B 프로그램 설명서](#)가 공개되었습니다.
  - 2017 회계연도~2019 회계연도, 2020 회계연도, 2021 회계연도 프로그램 연례 보고서가 공개되었습니다.
  - 2016 Measure B 투명성 웹 사이트 및 VTA.org 페이지가 지속적으로 업데이트되고 있습니다.
  - VTA 이사회가 2022 회계연도~2031 회계연도 10개년 프로그램을 승인했습니다.
  - 프로그램 범주 지침의 업데이트가 시작되었습니다.
  - 2021 회계연도 프로그램 성과 감사는 2022년 3월 회의에서 2016 MBCOC에 의해 접수 및 승인되었습니다.
- 지역 거리 및 도로
  - 회원 기관으로부터 필수 연간 문서를 접수 및 검토했습니다.
- BART 단계 II
  - 2016 Measure B 활동 수.
- 자전거 및 보행자
  - 자본 프로젝트:
    - 2021 회계연도~2022 회계연도 자금 주기 동안 회원 기관과 5건의 프로젝트 계약이 이행되었습니다.
  - 연구 계획:
    - 연구 계획 경쟁 보조금 프로그램 기준을 업데이트하는 작업이 시작되었습니다.
  - 교육/장려:
    - 프로젝트의 2022 회계연도 프로그램이 접수되었습니다.
    - 2021 회계연도 활동 요약이 위원회에 제출되었습니다. 2021 회계연도 교육/장려 활동 요약은 [여기](#)에 링크된 이사회 자료집의 안건 항목 6.7을 참조하십시오.
- 칼트레인(Caltrain) 입체교차
  - 프로젝트 현황을 논의하고 일반 프로그램 정보를 공유하기 위해 VTA, 시 및 칼트레인(Caltrain)과 함께 분기별 조정 회의가 진행되었습니다.
  - 마운틴뷰(Mountain View) 환승센터 입체교차 프로젝트를 위한 컨설팅 업체가 선정되었습니다.
  - 랭스토프(Rengstorff) 입체교차 프로젝트에 대한 자금 지원 계약 개발이 시작되었습니다.
- 칼트레인(Caltrain) 구간 수용량 개선
  - 디리돈 역(Diridon Station) 기술 지원 서비스를 위해 칼트레인(Caltrain)과 계약을 체결했습니다.
- 하이웨이 분기점



- VTA 이사회에서 우선순위 프로젝트 목록을 승인하여 12개 프로젝트에 \$1억 9,600만 이상이 지급되었습니다.
- 위원회의 승인을 위해 위원회는 소음 저감 프로그램에 대한 사전 심사 기준을 추천했습니다.
- 카운티 고속도로
  - 엘몬테(El Monte)와 산안토니오(San Antonio) 사이의 풋힐(Foothill) 고속도로 보조차선 프로젝트가 완료되었습니다.
  - 캠든 애비뉴(Camden Ave) 교차로의 알마덴(Almaden) 고속도로 개선 프로젝트: 최종 설계가 완료되었습니다.
  - 포터(Porter)와 한센(Hansen) 사이의 오리건 페이지 밀(Oregon Page Mill) 교차로 개선 프로젝트: 미세 표면 처리 및 줄표시가 완료되었습니다.
- 주 노선 85 구간
  - SR 85 소음 저감 2단계의 프로젝트 승인/환경 문서 단계가 시작되었습니다.
- 대중교통
  - 이동성 확장 및 저렴한 요금:
    - 2022 회계연도에 13,520개의 통행권이 판매되었습니다.
  - 혁신적인 대중교통 서비스 모델:
    - 산타클라라 카운티(Santa Clara County)는 기존 서비스 지역의 서비스 확장을 포함한 RYDE 프로그램을 시작했습니다.
    - 마운틴뷰(Mountain View)는 커뮤니티 셔틀 서비스의 운영 시간을 연장했습니다.
    - 나머지 3개 지원 프로젝트에 대한 자금 지원 계약이 체결되었습니다. 밀피타스(Milpitas) 온디맨드 서비스, 모간힐(Morgan Hill) 온디맨드 서비스, 팔로알토(Palo Alto) 온디맨드 대중교통 서비스.

그림 9.1 - 2016 Measure B 프로그램의 2022 회계연도 주요 사항.

## 10. 용어집

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

**배정**이란 지정된 프로젝트 또는 프로그램을 위해 사용할 수 있는 VTA 이사회가 승인한 2016 Measure B 자금의 금액입니다.

**수여 판정**이란 VTA와 수혜자가 적격 프로젝트에 자금을 지원하기 위한 계약을 체결했음을 나타냅니다.

**지출**이란 수혜자(예: 도시, 카운티 또는 칼트레인)를 상대로 한 VTA의 2016 Measure B 자금 상환입니다.

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

**수혜자**란 프로젝트와 관련하여 2016 Measure B 자금을 수령하는 기관입니다. 여기에는 카운티 내의 15개 도시, 산타클라라 카운티(Santa Clara County), 칼트레인(Caltrain) 및 VTA가 포함됩니다.

**회원 기관**이란 산타클라라 카운티(Santa Clara County) 교통체증관리국(Congestion Management Agency)의 공동 권한 협정에 서명한 지역 관할권입니다. 여기에는 카운티 내 모든 도시와 산타클라라 카운티(Santa Clara County)가 포함됩니다.

2016 Measure B 투표 언어는 9개의 **프로그램 범주**를 지정하며, 다음이 각각 배정됩니다. 지역 거리 및 도로, BART 실리콘밸리 프로젝트 단계 II, 자전거 및 보행자, 칼트레인(Caltrain) 입체교차, 칼트레인(Caltrain) 수용량 개선, 고속도로 분기점, 카운티 고속도로, 주 노선 85 구간 및 대중교통.

**프로그램 세금 수익**이란 이자 또는 기타 소득을 포함하여 30년의 법안 유지기간 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 순수익입니다.

## 11. 부록

2016 Measure B 2022 회계연도 연례 보고서

부록

부록 11.1 - 2016 Measure B 투표 언어  
(다음 페이지 참조)

## 부록 11.2 – 2016 Measure B 시민 감독 위원회

2016 Measure B 시민 감독 위원회란 "투표 법안에서 권한이 파생된 독립 기관"으로 정의됩니다. 위원회의 임무는 Measure B 자금이 투표와 일치하는 방식으로 사용되는지를 확인 및 보고하는 것입니다. 이 위원회의 기간은 판매세 기간(2017년 4월~2047년 3월)을 반영합니다. 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 이사회 승인을 보여줍니다.

## 부록 11.3 – 2016 Measure B 프로그램 범주 가이드라인

### 이사회 승인

VTA 이사회는 2017년 10월 5일 및 11월 2일 회의에서 모든 9개 프로그램에 대한 2016 Measure B 프로그램 범주 가이드라인을 승인했으며, 이는 2017년 1월부터 개발이 시작된 절차였습니다.

### 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 제시합니다. 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.

(2016 Measure B 프로그램 범주 가이드라인 문서는 다음 페이지 참조)

부록 11.4 – 2016 Measure B 프로그램 준비도 기준 및 우선순위 설정 방법  
(다음 페이지 참조)

부록 11.5 - 프로그램 범주별 2016 Measure B 프로그램 배정

지역 거리 및 도로 - 총 \$2억 2,300만

| 회원 기관                         | 이전 배정                | 2022 회계연도 배정        | 총 배정<br>2022 회계연도까지  |
|-------------------------------|----------------------|---------------------|----------------------|
| 캠벨(Campbell)                  | \$3,384,783.62       | \$1,021,535.42      | \$4,406,319.04       |
| 쿠퍼티노(Cupertino)               | \$4,763,361.74       | \$1,442,688.50      | \$6,206,051.24       |
| 길로이(Gilroy)                   | \$4,329,600.38       | \$1,392,095.04      | \$5,721,695.42       |
| 로스알토스(Los Altos)              | \$2,434,711.89       | \$750,416.43        | \$3,185,128.32       |
| 로스알토스힐즈(Los Altos Hills)      | \$680,650.52         | \$206,358.37        | \$887,008.89         |
| 로스가토스(Los Gatos)              | \$2,447,326.62       | \$758,434.65        | \$3,205,761.27       |
| 밀티파스(Milpitas)                | \$5,916,602.49       | \$1,860,988.48      | \$7,777,590.97       |
| 몬테세레노(Monte Sereno)           | \$287,247.20         | \$88,643.10         | \$375,890.30         |
| 모간힐(Morgan Hill)              | \$3,474,480.86       | \$1,165,199.22      | \$4,639,680.08       |
| 마운틴뷰(Mountain View)           | \$6,356,418.06       | \$2,036,872.71      | \$8,393,290.77       |
| 팔로알토(Palo Alto)               | \$5,421,499.73       | \$1,664,074.88      | \$7,085,574.61       |
| 산호세(San Jose)                 | \$81,935,671.19      | \$25,328,264.02     | \$107,263,935.21     |
| 산타클라라(Santa Clara)            | \$9,921,750.07       | \$3,215,796.36      | \$13,137,546.43      |
| 사라토가(Saratoga)                | \$2,475,217.71       | \$751,301.88        | \$3,226,519.59       |
| 서니베일(Sunnyvale)               | \$12,068,048.20      | \$3,783,491         | \$15,851,539.14      |
| 산타클라라 카운티(Santa Clara County) | \$24,102,627.76      | \$7,493,840.00      | \$31,596,467.76      |
| <b>합계</b>                     | <b>\$170,000,000</b> | <b>\$52,960,000</b> | <b>\$222,960,000</b> |

**BART 단계 II - 총 \$1억 5,000만**

|              |             |
|--------------|-------------|
| 이전 배정        | \$1억 5,000만 |
| 2022 회계연도 배정 | \$0         |
| 합계           | \$1억 5,000만 |

**자전거 및 보행자 - 총 \$5,500만**

교육 및 장려 하위 범주

| 회원 기관                    | 이전 배정          | 2022 회계연도 배정 | 총 배정<br>2022 회계연도까지 |
|--------------------------|----------------|--------------|---------------------|
| 캠벨(Campbell)             | \$123,485.67   | \$45,505.19  | \$168,990.86        |
| 쿠퍼티노(Cupertino)          | \$154,982.63   | \$60,143.08  | \$215,125.71        |
| 길로이(Gilroy)              | \$148,347.54   | \$58,384.62  | \$206,732.16        |
| 로스알토스(Los Altos)         | \$100,861.46   | \$36,081.99  | \$136,943.45        |
| 로스알토스힐즈(Los Altos Hills) | \$40,852.51    | \$10,000.00  | \$50,852.51         |
| 로스가토스(Los Gatos)         | \$100,729.30   | \$36,360.68  | \$137,089.98        |
| 밀티파스(Milpitas)           | \$180,142.64   | \$74,681.80  | \$254,823.44        |
| 몬테세레노(Monte Sereno)      | \$40,366.20    | \$10,000.00  | \$50,366.20         |
| 모간힐(Morgan Hill)         | \$127,350.97   | \$50,498.47  | \$177,849.44        |
| 마운틴뷰                     | \$196,074.71   | \$80,795.95  | \$276,869.66        |
| 팔로알토(Palo Alto)          | \$173,947.70   | \$67,837.74  | \$241,785.44        |
| 산호세(San Jose)            | \$2,070,303.40 | \$890,326.65 | \$2,960,630.05      |
| 산타클라라(Santa Clara)       | \$286,414.04   | \$121,770.44 | \$408,184.48        |
| 사라토가(Saratoga)           | \$100,008.16   | \$36,112.77  | \$136,120.93        |
| 서니베일(Sunnyvale)          | \$336,277.73   | \$141,501.62 | \$477,779.35        |



|            |                |                |                |
|------------|----------------|----------------|----------------|
| 카운티 전역/VTA | \$1,000,000.00 | \$250,000.00   | \$1,250,000.00 |
| 합계         | \$5,180,144    | \$1,970,000.00 | \$7,150,144    |

자본 프로젝트 하위 범주

|              |          |
|--------------|----------|
| 이전 배정        | \$2,666만 |
| 2022 회계연도 배정 | \$1,845만 |
| 합계           | \$4,511만 |

연구 계획 하위 항목

|              |        |
|--------------|--------|
| 이전 배정        | \$166만 |
| 2022 회계연도 배정 | \$116만 |
| 합계           | \$282만 |

칼트레인(Caltrain) 입체교차 - 총 \$7,100만

|              |          |
|--------------|----------|
| 이전 배정        | \$3,800만 |
| 2022 회계연도 배정 | \$3,300만 |
| 합계           | \$7,100만 |

칼트레인(Caltrain) 구간 수용량 개선 - 총 \$2,500만

|              |          |
|--------------|----------|
| 이전 배정        | \$1,310만 |
| 2022 회계연도 배정 | \$1,234만 |
| 합계           | \$2544만  |

하이웨이 분기점 - 총 \$3억 6,500만

| 프로젝트  | 이전 배정    | 2022 회계연도<br>배정 | 2022 회계연도<br>총 배정 |
|---|----------|-----------------|-------------------|
| SR 17 남쪽방향/헤밀턴 애비뉴(Hamilton Ave.)<br>진출 차선 확장   | \$100만   | \$0             | \$100만            |
| SR 17/산 토마스(San Tomas) 고속도로 임시 개선   | \$100만   | \$0             | \$100만            |
| 고속도로 교통 운영 시스템/고속도로 성능<br>이니셔티브 단계 1 & 2  | \$300만   | \$0             | \$300만            |
| 소음 저감 프로그램(카운티 전역)  | \$400만   | \$0             | \$400만            |
| I-280/울프 로드(Wolfe Rd.) 분기점 개선   | \$750만   | \$8,520만        | \$9,270만          |
| I-280 북쪽방향: 풋힐(Foothill) 고속도로 방향의<br>두 번째 진출 레인   | \$480만   | \$70만           | \$550만            |
| SR 17/SR 9 분기점 등 하이웨이 17 구간 교통체증<br>완화  | \$540만   | \$780만          | \$1,320만          |
| US 101/SR 25 분기점(ENV/PS&E)  | \$1,000만 | \$3,600만        | \$4,600만          |
| US 101/부에나비스타 애비뉴(Buena Vista Ave.)<br>분기점 개선   | \$0      | \$0             | \$0               |
| 칼라베라스 대로(Calaveras Boulevard) 확장 -<br>단기 개선   | \$230만   | \$150만          | \$380만            |
| 미들필드 로드(Middlefield Road)의 SR 237<br>서쪽방면 진입 차선   | \$630만   | \$0             | \$630만            |
| US 101 분기점 개선: 산안토니오 로드(San<br>Antonio Rd.)에서 찰스턴 로드(Charleston<br>Rd.)/렝스토프 애비뉴(Rengstorff Ave.) | \$200만   | \$532만          | \$732만            |
| US 101 남쪽방향/트림블 로드(Trimble<br>Rd.)/데라크루즈 대로(De La Cruz Blvd.)/센트럴<br>고속도로(Central Expwy.) 분기점 개선  | \$4,700만 | \$0             | \$4,700만          |
| 남쪽방향 SR 87로의 이중 차선 남쪽방향 US 101<br>진출 차선   | \$300만   | \$0             | \$300만            |

|   |                  |                    |                    |
|---|------------------|--------------------|--------------------|
| US 101/마버리 로드(Mabury Rd.)/테일러 스트리트(Taylor St.) 분기점 건설                     | \$300만           | \$0                | \$300만             |
| I-280/윈체스터 대로(Winchester Blvd.) 분기점 개선                                    | \$900만           | \$1,157만           | \$2,057만           |
| SR 87 기술 기반 구간 개선 - (SR 87 샤르코(Charcot) 진입 차선 HOV 우회)                     | \$270만           | \$0                | \$270만             |
| US 101/젠커 로드(Zanker Rd.)/스카이포트 지구(Skyport Dr.)/포스 스트리트(Fourth St.) 분기점 개선 | \$900만           | \$0                | \$900만             |
| US 101/올드 오클랜드 로드(Old Oakland Rd.) 분기점 개선                                 | \$0              | \$0                | \$0                |
| US 101/블로섬힐 로드(Blossom Hill Rd.) 분기점 개선                                   | \$3,500만         | \$550만             | \$4,050만           |
| 샤르코(Charcot) 육교   | \$2,750만         | \$0                | \$2,750만           |
| SR 237/마틸다 애비뉴(Mathilda Ave.) 및 US 101/마틸다 애비뉴(Mathilda Ave.) 분기점 개선      | \$2,200만         | \$-70만             | \$2,130만           |
| 고속도로 프로그램 관리/감독   | \$40만            | \$0                | \$40만              |
| US 101/SR 152/10번가(10th Street) 분기점 개선                                    | \$100만           | \$0                | \$100만             |
| US 101/쇼어라인 대로(Shoreline Blvd) 북쪽방향 진출 차선 재조정 및 버스 차선                     | \$0              | \$500만             | \$500만             |
| <b>합계</b>   | <b>\$2억 690만</b> | <b>\$1억 5,789만</b> | <b>\$3억 6,479만</b> |

카운티 고속도로 - 총 \$5,000만

|              |                 |
|--------------|-----------------|
| 이전 배정        | \$5,000만        |
| 2022 회계연도 배정 | \$0             |
| <b>합계</b>    | <b>\$5,000만</b> |

**SR 85 구간 - 총 \$1,500만**

|              |                 |
|--------------|-----------------|
| 이전 배정        | \$1,450만        |
| 2022 회계연도 배정 | \$0             |
| 합계           | <b>\$1,450만</b> |

**대중교통 - 총 \$9,370만**

| 대중교통               | 이전 배정           | 2022 회계연도 배정    | 총 배정<br>2022 회계연도까지 |
|--------------------|-----------------|-----------------|---------------------|
| 핵심망 개선             | \$4,800만        | \$1,965만        | \$6,765만            |
| 이동성 확장 및 저렴한<br>요금 | \$1,000만        | \$160만          | \$760만              |
| 혁신적인 대중교통          | \$600만          | \$394만          | \$1,394만            |
| 편의 시설 개선           | \$260만          | \$190만          | \$450만              |
| 합계                 | <b>\$6,660만</b> | <b>\$2,709만</b> | <b>\$9,369만</b>     |

**관리 - 총 \$1,420만**

|              |                 |
|--------------|-----------------|
| 이전 배정        | \$1,320만        |
| 2022 회계연도 배정 | \$100만          |
| 합계           | <b>\$1,420만</b> |