Báo Cáo Thường Niên Dự Luật B 2016 – FY 2023

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 của Công Dân 4
3. Doanh Thu Thuế Chương Trình 5
4. Doanh Thu Chương Trình Nhận Được đến Năm Tài Chính 2023 6
4.1 Tổng Doanh Thu cho Năm Tài Chính 2023 6
4.2 Tổng Thu Nhập Kiếm Được cho Năm Tài Chính 2023 7
4.3 Tổng Doanh Thu Thuế Chương Trình và Tỷ Lệ Phần Trăm của Doanh Thu Thuế Chương Trình 8
5. Hạng Mục Chương Trình 9
5.1 Hướng Dẫn Hạng Mục Chương Trình 10
6. Phân Bổ và Chi Tiêu cho Năm Tài Chính 2023 15
6.1 Phân Bổ vào Quá Trình Chi Tiêu 16
6.2 Phân Bổ và Chi Tiêu theo Hạng Mục Chương Trình 17
7. Chương Trình 10 Năm và Nguyên Tắc Ngân Sách Hai Năm Một Lần 19
7.1 Tiêu Chí Sẵn Sàng của Dự Án & Phương Pháp Ưu Tiên 19
8. Quy Trình Giám Sát Chương Trình 20
9. Điểm Nổi Bật của Hạng Mục Chương Trình 21
10. Thuật Ngữ 25
11. Phụ Lục 25
11.1 Nội Dung Lá Phiếu Dự Luật B 2016
11.2 Ủy Ban Giám Sát của Công Dân Dự Luật B 2016
11.3 Hướng Dẫn Hạng Mục Chương Trình Dự Luật B 2016
11.4 Tiêu Chí Sẵn Sàng Dự Án Dự Luật B 2016 & Phương Pháp Ưu Tiên
11.5 Chương Trình 10 Năm của Dự Luật B 2016
11.6 Phân Bổ Chương Trình Dự Luật B 2016 theo Hạng Mục Chương Trình

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 Hướng Dẫn & Tiếp Cận Cộng Đồng trên toàn Quận Santa Clara. Với chín hạng mục khác nhau, Dự Luật B 2016 làm việc với các thành phố, thị trấn và Quận Santa Clara để tạo ra các giải pháp cho các mối lo ngại khác nhau về giao thông 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 2023, bắt đầu từ ngày 1 tháng 7 năm 2022 đến ngày 30 tháng 6 năm 2023 – nêu chi tiết về sự phát triển và tăng trưởng liên tục của dự luật, cũng như phân bổ và chi tiêu nguồn tài trợ. Ngoài ra, nó nhấn mạnh các thành tựu của Chương Trình – chẳng hạn như việc phê duyệt Chương Trình 10 Năm của FY 2024 đến FY 2033.

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 trên toàn quận trong 30 năm, nửa cent để tăng cường giao thông, quốc lộ, đường cao tốc và giao thông dùng sức người (xe đạp, người đi bộ và Đường Phố Hoàn Chỉnh) 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 về giao thông nào của Quận Santa Clara. Quỹ 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 Lực Chung của Cơ Quan Quản Lý Tắc Nghẽn (VTA) và Caltrain. 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 Thung Lũng Santa Clara. Quỹ chương trình được chia thành chín hạng mục chương trình khác nhau, như được giới thiệu với cử tri bằng nội dung lá phiếu. Chín hạng mục chương trình này là:

- Đường Phố & Đường Xá Địa Phương
- BART Giai Đoạn II
- Xe Đạp & Người Đi Bộ
- Phân Cấp Caltrain
- Cải Thiện Công Suất Hành Lang Caltrain
- Nút Giao Thông Khác Mức của Quốc Lộ
- Đường Cao Tốc ở Quận
- Hành Lang SR 85
- Hoạt Động của Phương Tiện Công Cộng

Các cơ quan đối tác có thể tiếp cận nguồn vốn của Chương Trình Dự Luật B 2016 cho các dự án phù hợp với hướng dẫn 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, tính theo tiền đô 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).
- Vụ Kiện
  Sau cuộc bầu cử, một cá nhân đã thách thức tính hợp lệ của Thuế Bán Hàng Dự Luật B 2016 –một rào cản 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 California đã quyết định hủy bỏ vụ kiện. Quyết định này đã được kháng cáo lên Tòa Án Tối Cao Tiểu Bang, nơi kháng cáo 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 của Chương Trình Dự Luật B 2016 và Nguyên Tắc Chương Trình 10 Năm vào tháng 4 năm 2021. Những Nguyên Tắc này đặt ra các quy tắc cơ bản cho ngân sách hai năm một lần tại chương trình 10 năm được phát triển như thế nào.

2.2 Ủy Ban Giám Sát của Công Dân

Dự Luật lá phiếu của Dự Luật B 2016 quy định việc thành lập một ủy ban giám sát độc lập của công dân, mục đích là đảm bảo rằng các quỹ Dự Luật B 2016 đang được sử dụng 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 Dự Luật B của Công Dân (MBCOC) 2016 đã được thành lập. Nó bao gồm tám vị trí thành viên từ các lĩnh vực chuyên môn được xác định. Các cuộc hẹn có tính cạnh tranh và được thực hiện bởi Hội Đồng Quản Trị VTA. Các thành viên được bổ nhiệm dựa trên việc có 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 có 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 ngân quỹ. 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 việc tuân thủ/hiệu suất cho Ủy Ban. Moss Adams đã hoàn thành việc kiểm toán hàng năm về hiệu suất của chương trình từ khi bắt đầu Chương Trình đến hiện tại và gần đây đã hoàn thành việc kiểm toán cho năm tài chính 2023. Họ đã đưa ra ý kiến là có tuân thủ hay còn gọi là "sạch" cho mỗi đơn vị, 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 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 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 ngân quỹ 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 về hiệu suất Chương Trình và Báo Cáo Hàng Năm của MBCOC kể từ khi thành lập Ủy Ban.

3. Doanh Thu Thuế Chương Trình

Doanh thu thuế nhận được trong vòng đời 30 năm của thuế, bao gồm bất kỳ tiền lãi suất 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 khoản tài trợ và quản lý tài chính được gọi là Doanh Thu Thuế Chương Trình.

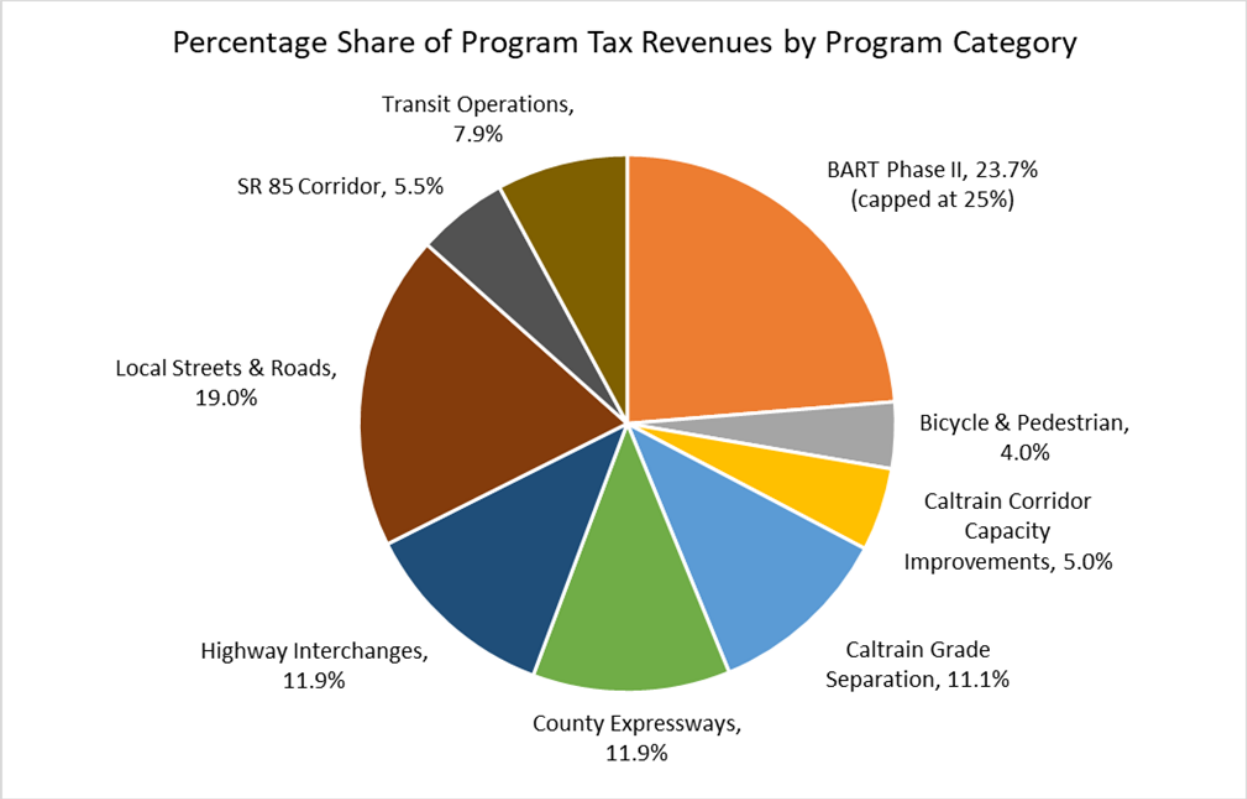
Sử dụng số tiền đô được xác định cho mỗi hạng mục chương trình trong lá phiếu, tỷ lệ cho mỗi hạng mục chương trình đã được tính toán – sau đó được sử dụng để tính toán sự phân bổ trong tương lai và để xác định việc phân phối thích hợp các quỹ Dự Luật B 2016 cho từng hạng mục chương trình trong suốt vòng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

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

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

Ví dụ:

1. Tổng Doanh Thu Thuế của Chương Trình Dự Luật B 2016 dự kiến: $6.3 tỷ, tính theo tiền đô năm 2017
2. Số tiền hạng mục chương trình Đường Phố & Đường Xá Địa Phương (LSR): $1.2 tỷ, tính 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 Chương Trình Dự Luật B 2016 = 19.05%



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

4. Doanh Thu Chương Trình Nhận Được đến FY 2023

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 tiền lãi suất nào kiếm được từ các doanh thu.

Việc thu thuế bán hàng của 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 lịch tiếp theo và được gọi theo năm kết thúc (ví dụ: FY 2023 là ngày 1 tháng 7 năm 2022 đến ngày 30 tháng 6 năm 2023).

4.1 Tổng Doanh Thu cho FY 2023

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.

Doanh Thu Thuế Bán Hàng của Dự Luật B 2016 theo Năm Tài Chính	
Năm Tài Chính	Doanh Thu Thuần
FY 2017*	$50,126,395
FY 2018	$205,963,666
FY 2019	$236,663,888
FY 2020	$209,324,347
FY 2021	$220,361,852
FY 2022	$258,000,059
FY 2023	**$272,987,913**
Tổng Cộng Kể Từ Khi Thành Lập	**$1,453,428,119**

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

4.2 Tổng Thu Nhập Kiếm Được cho FY 2023

Bảng dưới đây báo cáo tổng thu nhập kiếm được cho FY 2023. Theo Báo Cáo Tài Chính Toàn Diện Hàng Năm (ACFR) của VTA cho FY 2023, thu nhập kiếm được là "... gắn với thu nhập từ tiền lãi suất, tiền lời/lỗ chưa thực hiện và tiền lời/lỗ giao dịch... [và] bắt nguồn từ ba nguồn chính: hạng mục đầu tư ngắn, trung và dài hạn." như được thể hiện trong bảng dưới đây.

Tuy nhiên, khi tính Doanh Thu Thuế Chương Trình, chỉ bao gồm tiền lãi suất và tiền lời/lỗ giao dịch đã thực hiện. Tiền lời/lỗ chưa thực hiện không được đưa vào tính toán, vì chúng không phải là doanh thu hoặc lỗ thực tế nắm trong tay. Các năm tài chính trước đây đã được cập nhật để phản ánh sự thay đổi này và để đảm bảo tính nhất quán trong báo cáo về sau.

Thu Nhập Kiếm Được của Dự Luật B 2016 theo Năm Tài Chính		
Năm Tài Chính	Thu Nhập Kiếm 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	-$10,855,812
FY 2022	$7,080,418	-$28,222,407
FY 2023	**$16,212,004**	**$2,754,547**
Tổng Cộng Kể Từ Khi Thành Lập	**$57,110,102**	**-$29,657,523**

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

***Thu nhập kiếm được, chưa thực hiện, ghi lại lãi/lỗ chưa thực hiện và khấu hao, không được bao gồm khi tính Doanh Thu Thuế Chương Trình.*

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

Bảng sau đây cho thấy tổng Doanh Thu Thuế Chương Trình cho FY 2023 bằng cách cộng doanh thu kiếm được và thu nhập kiếm được, sau đó trừ đi chi phí Quản Lý.

Tổng Doanh Thu Thuế Chương Trình		
	FY 2023	**Tổng Cộng Kể Từ Khi Thành Lập (FY 2017 – FY 2023)**
Doanh Thu Kiếm Được	$272,987,913	$1,453,428,119
Thu Nhập Kiếm Được	$16,212,004	$57,110,102
Tổng Phụ	**$289,199,917**	**$1,510,538,221**
Chi Phí Hành Chính	-$2,469,146	-$10,279,980 (1)
Tổng Doanh Thu Thuế Chương Trình	**$286,730,771**	**$1,500,258,241**

(1) Số tiền từ khi thành lập đến FY 2023 cho thấy việc cập nhật được thực hiện đối với khoản phân bổ tích lũy năm trước, dẫn đến báo cáo cập nhật về chi phí Quản Lý.

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 Chương Trình và theo tỷ lệ phần trăm Doanh Thu Thuế Chương Trình cho đến cuối năm tài chính 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 là tóm tắt vào thời điểm đó. 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 của Doanh Thu Thuế Chương Trình				
Hạng Mục Chương Trình		**Phân Bổ đến FY 2023**	**% Doanh Thu Thuế Chương Trình (Nội Dung Dự Luật Lá Phiếu) (2)**	**% Doanh Thu Thuế Chương Trình đến FY 2023**
Dựa Trên Công Thức	Đường Phố & Đường Xá Địa Phương	$270,700,000	19.05%	18.04%
	Xe Đạp & Người Đi Bộ			
	Hướng Dẫn & Khuyến Khích	$8,460,000	3.97%	3.76%
	Dự Án Vốn (1)	$45,110,000		
	Nghiên Cứu Lập Kế Hoạch (1)	$2,820,000		
	Hoạt Động của Phương Tiện Công Cộng			
	Tăng Cường Mạng Lưới Cốt Lõi	$82,170,000	7.94%	7.52%
	Các Mô Hình Dịch Vụ Phương Tiện Công Cộng Sáng Tạo	$9,190,000		
	Mở Rộng Khả Năng Đi Lại và Giá Vé Phải Chăng	$16,920,000		

	Cải Thiện Tiện Nghi	$4,500,000		
Dựa Trên Nhu Cầu/Năng Lực [1]	BART Giai Đoạn II	$150,000,000	23.81%	10.00%
	Phân Cấp Caltrain	$71,000,000	11.11%	4.73%
	Cải Thiện Công Suất Hành Lang Caltrain	$42,450,000	4.98%	2.83%
	Nút Giao Thông Khác Mức của Quốc Lộ	$364,790,000	11.90%	24.32%
	Đường Cao Tốc ở Quận	$50,000,000	11.90%	3.33%
	Hành Lang Quốc Lộ 85	$14,500,000	5.56%	0.97%

[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 dự luật lá phiếu của Dự Luật B 2016 xác định tỷ lệ Doanh Thu Thuế Chương Trình trong suốt vòng đời của dự luật, không phải theo năm tài chính. Xem Phần 3 để biết chi tiết.*

5. Hạng Mục Chương Trình

Có chín hạng mục 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 Địa Phương, Xe Đạp & Người Đi Bộ và Hoạt Động của 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 Dự Luật B 2016 FY 2022 & FY 2023

		FY 2022	FY 2023
Quản Lý		$1,000,000	$1,000,000
Hạng Mục Chương Trình			
Dựa Trên Công Thức	**Đường Phố & Đường Xá Địa Phương**	$52,960,000	$47,740,000
	Xe Đạp & Người Đi Bộ		
	Hướng Dẫn & Khuyến Khích	$1,970,000	$1,490,000
	Dự Án Vốn	$18,450,000	
	Nghiên Cứu Lập Kế Hoạch	$1,160,000	
	Hoạt Động của 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 Công Suất Hành Lang Caltrain	$12,340,000	$17,010,000
	Nút Giao Thông Khác Mức của Quốc Lộ	$157,890,000	
	Đường Cao Tốc ở Quận	$0	
	Quốc Lộ 85	$0	
	Tổng Cộng:	**$392,190,000**	

5.1 Hướng Dẫn Hạng Mục Chương Trình

Để quản lý từng hạng mục trong số chín Hạng Mục Chương Trình Dự Luật B 2016, VTA đã thiết lập các hướng dẫn phác thảo việc phân phối (hoặc phân bổ) quỹ cho từng 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 hướng dẫn hạng mục chương trình vào năm 2017 và thông qua một bộ hướng dẫn sửa đổi vào tháng 8 năm 2022. Các hướng dẫn sửa đổi kết hợp các hành động được Hội Đồng phê duyệt có tác động đến việc thực hiện chín loại chương trình, cũng như kết hợp các thay đổi về nội dung và định dạng được chuẩn hóa để đảm bảo tính nhất quán và rõ ràng hơn.

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 Chương Trình và Doanh Thu Thuế Chương Trình theo dự kiến của năm tài chính đó. Phân phối 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 cho dự án.

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

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

Đường Phố và Đường Xá Địa Phương: 19.1%

Danh mục này phân phối quỹ theo công thức dựa trên dân số và số dặm đường bộ và đường cao tốc của Quận Santa Clara. Danh mục này dành kinh phí được sử dụng để sửa chữa và bảo trì hệ thống đường phố; hạng mục này cũng yêu cầu các cơ quan áp dụng các phương pháp hay nhất về Đường Phố Hoàn Chỉnh – 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 Silicon Valley Giai Đoạn II: 23.8%*

Danh 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 trạm tại Alum Rock/28th street, trung tâm thành phố San Jose, Trạm San Jose Diridon và Santa Clara.

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

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

Danh mục này giúp tài trợ cho các dự án ưu tiên dành cho người đi bộ và xe đạp có ý nghĩa quan trọng 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 giao thông 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 Đính 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 cung cấp hướng dẫn về các phương tiện này. Chúng bao gồm, nhưng không giới hạn ở Tuyến Đường An Toàn đến Trường, đi kiểm tra, các sự kiện đường phố mở 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 cạnh tranh này sẽ cung cấp kinh phí cho các ứng viên được trao giải cho các hoạt động dẫn đến/bao gồm: Cho Phép về Môi Trường; Thiết Kế; Quyền Ưu Tiên; và Xây Dựng cho các dự án xe đạp và người đi bộ hiện được xác định trong Dự Luật B 2016.
- *Chương Trình Tài Trợ Hạng Mục Phụ: Nghiên Cứu Lập Kế Hoạch*

- Chương trình tài trợ cạnh tranh này sẽ cho phép các thành phố, Quận và VTA nộp đơn xin quỹ cho phép họ thúc đẩy các nghiên cứu lập kế hoạch mà hỗ trợ việc 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%

Danh 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 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 Công Suất Hành Lang Caltrain: 5.0%

Danh mục này sẽ giúp tài trợ cho việc cải thiện công suất 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 trạm, thềm xe điện bằng với mặt đường, nền tảng mở rộng và tăng cường dịch vụ.

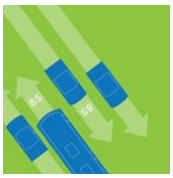
Nút Giao Thông Khác Mức của Quốc Lộ: 11.9%

Danh mục này sẽ giúp tài trợ cho các dự án đường cao tốc trên toàn Quận Santa Clara để: giảm tắc nghẽn, cải thiện hoạt động đường cao tốc 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 Đính Kèm B của Dự Luật B 2016. (Xem Phụ Lục 11.1)

Đường Cao Tốc ở Quận: 11.9%

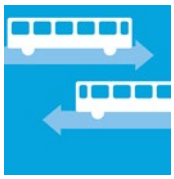
Hạng mục này sẽ giúp tài trợ cho các dự án cải thiện Cấp 1 trong Kế Hoạch Đường Cao Tốc ở Quận để giảm tắc nghẽn, cải thiện an toàn và tăng hiệu quả của hệ thống đường cao tốc trong quận. Các dự án đủ điều kiện được xác định trong Phần Đính Kèm C của Dự Luật B 2016 (Xem Phụ Lục 11.1)

Hành Lang Xa Lộ Tiểu Bang 85: 5.6%



Danh mục này sẽ tài trợ cho các dự án cứu trợ tắc nghẽn và phương tiện công cộng mới trên SR 85, bao gồm một làn đường phương tiện công cộng mới từ SR 87 ở San Jose đến U.S. 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 về giao thông bao gồm, nhưng không giới hạn ở Xe Buýt Nhanh với cơ sở hạ tầng như trạm và đường dốc tiếp cận, Vận Chuyển Đường Sắt Nhẹ và các công nghệ giao thông khác trong tương lai.

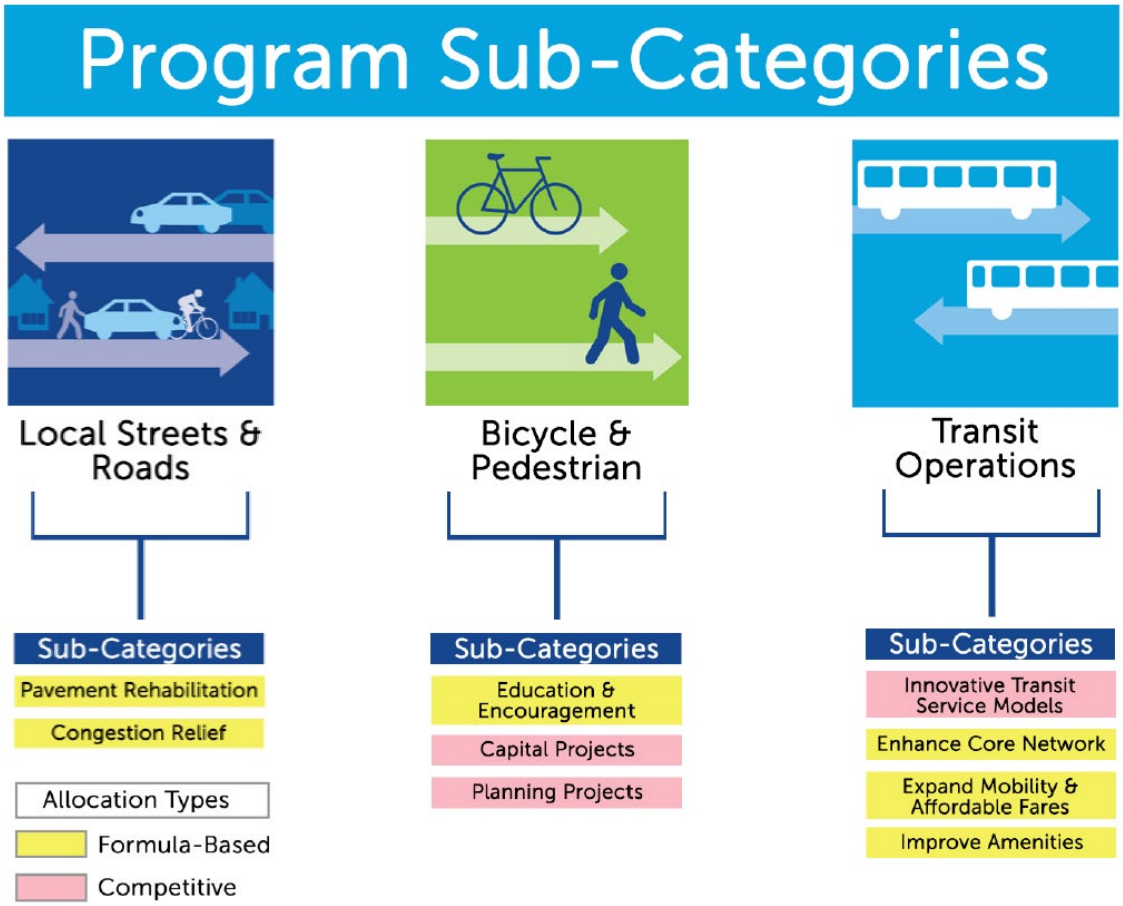
Hoạt Động của Phương Tiện Công Cộng: 7.9%



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. 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 đi lại quan trọng của 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 Hoạt Động của Phương Tiện Công Cộng đủ điều kiện được xác định trong Tệp 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*
  - Danh 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 buổi chiều tối, đêm khuya và cuối tuần.
- *Chương Trình Tài Trợ Hạng Mục Phụ: Mô Hình Dịch Vụ Phương Tiện Công Cộng Sáng Tạo*
  - Chương trình tài trợ cạnh tranh này tìm cách hỗ trợ các mô hình dịch vụ phương tiện công cộng 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 luôn thay đổi và quan hệ đối tác với các nhà cung cấp dịch vụ khác, đáp ứng nhu cầu, 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*
  - Kinh phí để mở rộng các dịch vụ đi lại và các chương trình giá vé phải chăng cho người cao niên, người khuyết tật, sinh viên và người đi xe có thu nhập thấp.
- *Chương Trình Tài Trợ Hạng Mục Phụ: Cải Thiện Tiện Nghi*
  - Kinh phí để cải thiện 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 các hạng mục Đường Phố & Đường Bộ, Xe Đạp & Người Đi Bộ và Hoạt Động của Phương Tiện Công Cộng ở Địa Phương.



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

6. Phân Bổ và Chi Tiêu cho FY 2023

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.

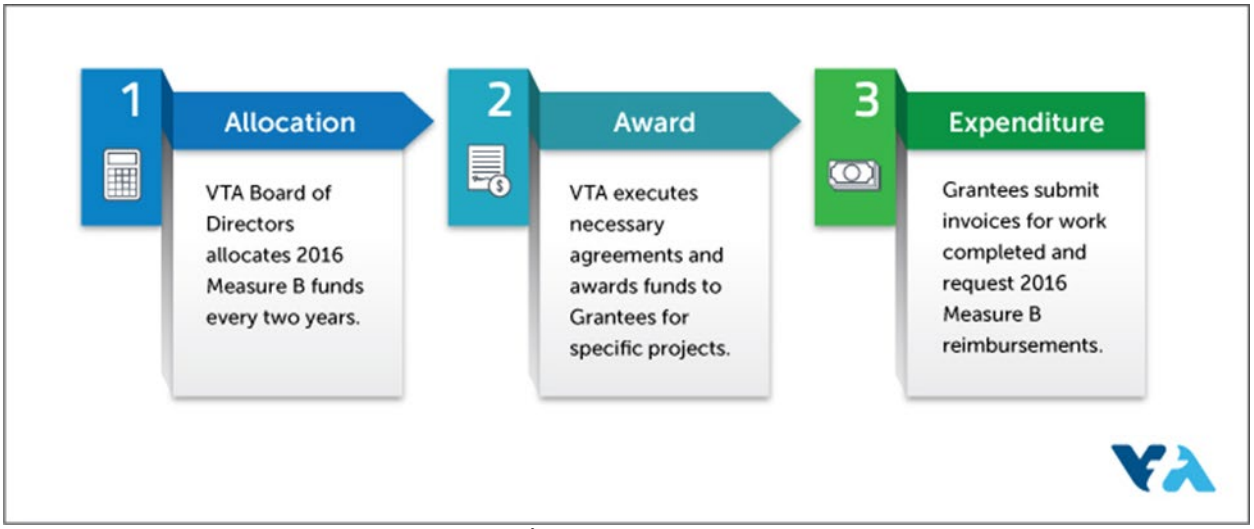
Phân bổ là số tiền được Hội Đồng VTA phê duyệt của quỹ Dự Luật B 2016 có sẵn cho một dự án hoặc chương trình cụ thể. Ngân sách và phân bổ Chương Trình Dự Luật B 2016 được Hội Đồng Quản Trị VTA phê duyệt với sự chấp thuận của ngân sách hai năm một lần của VTA. Như được mô tả ở trên, phân bổ hạng mục chương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

Khoản phân bổ ngân sách hàng năm cho ba hạng mục chương trình dựa trên Công Thức được tính theo hai bước: 1) nhân tỷ lệ được thiết lập bằng phiếu bầu của họ với Doanh Thu Thuế Chương Trình dự kiến cho năm tài chính đó; và 2) đối chiếu các khoản phân bổ trước đó, dựa trên Doanh Thu Thuế Chương Trình ước tính, với doanh thu thực tế nhận được (được gọi là "quy trình điều chỉnh"). Quy trình điều chỉnh xảy ra trong mỗi chu kỳ ngân sách hai năm một lần và kết quả của quy 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 của FY 2022/FY 2023.

Chi tiêu là việc VTA hoàn trả quỹ Dự Luật B 2016 cho bên nhận tài trợ (ví dụ: thành phố, Quận hoặc Caltrain).

6.1 Phân Bổ vào Quá Trình Chi Tiêu



Hình 6.1 – Khoản phân bổ của Dự Luật B 2016 vào quá trình chi tiêu.

Hình 6.1 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 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 hạng mục chương trình Đường Phố và Đường Xá 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 đường cao tốc của Quận.

Sau khi phân bổ (các) quỹ Dự Luật B 2016, các thỏa thuận tài trợ phải được thực hiện để bên nhận tài trợ tiếp cận được ngân quỹ. Người nhận tài trợ là các cơ quan nhận được quỹ Dự Luật B 2016 cho các dự án. Chúng bao gồm 15 thành phố ở 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 của Dự Luật B 2016 – VTA sau đó sẽ hoàn trả 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 đến Năm Tài Chính 2023	
Tổng Phân Bổ Chương Trình đến FY 2023	$1,147,810,000
Tổng Chi Tiêu Chương Trình đến FY 2023	-$487,472,422
Còn Lại	$660,337,578

Hình 6.2 dưới đây cho thấy khoản phân bổ và chi tiêu đến FY 2023 cho từng hạng mục trong số chín hạng mục chương trình.

Hạng Mục Chương Trình	Phân Bổ đến Năm Tài Chính 2023	Chi Tiêu đến Năm Tài Chính 2023
Đường Phố & Đường Xá Địa Phương	$ 270,700,000	$ 156,578,338
BART Giai Đoạn II	$ 150,000,000	$ 46,370,085
Xe Đạp & Người Đi Bộ	$ 56,390,000	$ 5,874,037
Phân Cấp Caltrain	$ 71,000,000	$ 780,067
Cải Thiện Công Suất Hành Lang Caltrain	$ 42,450,000	$ 5,045,748
Nút Giao Thông Khác Mức của Quốc Lộ	$ 364,790,000	$ 131,410,309
Đường Cao Tốc ở Quận	$ 50,000,000	$ 26,553,145
Hành Lang Xa Lộ Tiểu Bang 85	$ 14,500,000	$ 3,564,179
Hoạt Động của Phương Tiện Công Cộng	$ 112,780,000	$ 101,016,534
Quản Trị Chương Trình	$ 15,200,000	$ 10,279,980
	$ 1,147,810,000	$ 487,472,422

Hình 6.2 – Khoản phân bổ và chi tiêu của Dự Luật B 2016 đến FY 2023 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 hạng mục 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 hạng mục 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 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 hạng mục chương trình dựa trên nhu cầu/năng lực 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:

Việc 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 không phải Dự Luật B 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) Hỗ trợ cơ quan đối tác/cộng đồng:
Phải xác định các cơ quan đối tác để đưa vào Chương Trình 10 Năm. Phải cho thấy sự hỗ trợ cộng đồng, cơ quan cấp phép và cơ quan đối tác để phân bổ Ngân Sách Hai Năm Một Lần.

Khi các dự án ứng cử có tiến triển và đáp ứng cả ba tiêu chí Sẵn Sàng cho 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 hạng mục 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 Ban Giám Đốc 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 Khác Mức của Quốc Lộ vào tháng 8 năm 2021. 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 thủ tục 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 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 bàn giao 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 xuất bản các bản 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 trình của nó.

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

9. Điểm Nổi Bật của Hạng Mục Chương Trình

Hình 9.1 ghi lại các điểm nổi bật của hoạt động chương trình từ ngày 1 tháng 7 năm 2022 đến ngày 30 tháng 6 năm 2023.

2016 Measure B Program Oversight Requirements

Project Cost or Complexity	HIGH	MEDIUM	LOW	Programmatic Categories
Project Type	• Projects costing more than $100M and with $10M or more in 2016 Measure B funding; or • Projects with significant complexity, as determined by VTA staff.	• 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.	• Projects costing less than $10M; or • Projects with less than $10M in 2016 Measure B funding.	• 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 Được Đề Xuất của Dự Luật B 2016.

NHỮNG NỘI DUNG NỔI BẬT CHO HÌNH 9.1 (đồ họa được tạo bởi Creative Services)

- Tổng Thể Chương Trình Dự Luật B 2016
    - Hội Đồng VTA đã phê duyệt các sửa đổi đối với Hướng Dẫn Hạng Mục Chương Trình vào tháng 8 năm 2022.
    - Tiếp tục cập nhật trang web minh bạch của Dự Luật B 2016 và trang VTA.org.
    - Hội Đồng VTA đã phê duyệt Ngân Sách Hai Năm Một Lần FY 2024 & FY 2025 và Chương Trình 10 Năm của FY 2024 đến FY 2033.
    - Đánh Giá Hiệu Suất Chương Trình FY 2022 đã được MBCOC 2016 tiếp nhận và chấp nhận tại cuộc họp tháng 3 năm 2023.
    - Sửa đổi biểu mẫu báo cáo dự án và cập nhật Danh Sách Kiểm Tra Đường Phố Hoàn Chỉnh.
    - Phát triển các đơn đăng ký trực tuyến cho quy trình Kêu Gọi về Dự Án.
- Đường Phố & Đường Xá Địa Phương
    - Nhận và xem xét các tài liệu cần thiết hàng năm từ các Cơ Quan Thành Viên.
- BART Giai Đoạn II
    - Các hoạt động thiết kế Đường Hầm và Theo Dõi Tiến Độ Thiết Kế-Xây Dựng, cũng như các nỗ lực mua lại và thiết kế bất động sản trên các gói xây dựng khác, đã bắt đầu.
- Xe Đạp & Người Đi Bộ
    - Dự Án Vốn:
        - Tổ chức lễ cắt băng khánh thành Đường Mòn Thompson Creek ở San Jose.
    - Nghiên Cứu Lập Kế Hoạch:
        - Trao quỹ cho năm nghiên cứu về xe đạp và lập kế hoạch.
    - Hướng Dẫn/Khuyến Khích:
        - Nhận Chương Trình Dự Án FY 2023.
        - Trình bày tóm tắt các hoạt động của FY 2022 cho các ủy ban.
- 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.
    - Thực hiện các thỏa thuận tài trợ cho dự án Phân Cấp Rengstorff ở Mountain View và các dự án phân cấp Churchill và Charleston/Meadow ở Palo Alto.
- Cải Thiện Công Suất Hành Lang Caltrain
    - Thực hiện các thỏa thuận tài trợ khác nhau với Caltrain.
- Nút Giao Thông Khác Mức của Quốc Lộ
    - Tổ chức lễ khánh thành Dự Án Nút Giao Thông Khác Mức của US 101/Blossom Hill.
    - Tiếp tục xây dựng để Cải Thiện Nút Giao Thông Khác Mức của US 101/De La Cruz Blvd/Trimble Rd.
    - Tiếp tục phát triển Cập Nhật Kỹ Thuật Nghiên Cứu Giảm Tiếng Ồn - xem xét các yêu cầu bổ sung tại địa điểm; phát hành RFP.
- Đường Cao Tốc ở Quận

    - Mở Rộng Santa Teresa-Hale: Hoàn thành việc xây dựng đường dành cho xe đạp ở phía nam Dunne Ave.
    - Dự án Cải Thiện Giao Lộ Almaden Expressway tại Camden Ave: Bắt đầu xây dựng.
- Hành Lang Xa Lộ Tiểu Bang 85
    - Đã hoàn thành Kế Hoạch Giảm Tiếng Ồn SR 85 Giai Đoạn II 95% của Dự Án, Thông Số Kỹ Thuật và Ước Tính.
- Hoạt Động của Phương Tiện Công Cộng
    - Mở Rộng Khả Năng Đi Lại và Giá Vé Phải Chăng:
        - 14,833 vé đã được bán trong FY 2023.
    - Các Mô Hình Dịch Vụ Phương Tiện Công Cộng Sáng Tạo:
        - Ba chương trình phương tiện công cộng vi mô theo yêu cầu bắt đầu phục vụ:
            - Morgan Hill Mogo – Tháng 9 năm 2022
            - Milpitas SMART – Tháng 9 năm 2022
            - Palo Alto Link – Tháng 3 năm 2023

Hình 9.1 – Điểm nổi bật của Chương Trình Dự Luật B 2016 FY 2023.

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

Giải thưởng cho thấy VTA và bên nhận tài trợ đã thực hiện thỏa thuận tài trợ cho một dự án đủ điều kiện.

Chi tiêu là việc VTA hoàn trả quỹ Dự Luật B 2016 cho bên nhận tài trợ (ví dụ: thành phố, Quận hoặc Caltrain).

Năm Tài Chính đề cập đến kỳ kế toán 12 tháng bắt đầu vào ngày 1 tháng 7 và kết thúc vào ngày 30 tháng 6. Năm tài chính thường được viết tắt là FY và năm được đề cập 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.

Bên nhận tài trợ là các cơ quan nhận được quỹ Dự Luật B 2016 cho các dự án. Bao gồm 15 thành phố trong quận, Quận Santa Clara, Caltrain và VTA.

Cơ Quan Thành Viên là một khu vực tài phán địa phương là bên ký kết Thỏa Thuận Quyền Hạn Chung của Cơ Quan Quản Lý Tắc Nghẽn Quận Santa Clara. Điều này bao gồm tất cả các thành phố trong quận, Quận Santa Clara và VTA.

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

Doanh Thu Thuế Chương Trình là các khoản thu thuế nhận được trong vòng đời 30 năm của thuế, bao gồm bất kỳ tiền lãi suất 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 và 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 lãi suất kiếm được.

11. Phụ Lục

Truy cập phụ lục tại đây (đường link).