



## 목차

1. 요약.....	4
2. 소개: 2016 법안 B 란 무엇인가요?.....	4
2.1 이력.....	5
2.2 시민감독위원회.....	5
3. 프로그램 세금 수입.....	6
4. 2023 회계연도까지 받은 프로그램 수익.....	8
4.1 2023 회계연도 총 수입.....	8
4.2 2023 회계연도 총 소득.....	8
4.3 프로그램 세수 총계 및 프로그램 세수의 비율.....	9
5. 프로그램 범주.....	11
5.1 프로그램 범주 지침.....	12
6. 2023 회계연도 배분 및 지출.....	18
6.1 지출 배분 절차.....	19
6.2 프로그램 범주별 배분 및 지출.....	20
7. 10 개년 프로그램 및 격년 예산 원칙.....	22
7.1 프로젝트 준비 기준 및 우선순위 지정 방법론.....	22
8. 프로그램 감독 절차.....	23
9. 프로그램 범주 하이라이트.....	24
10. 용어.....	28
11. 부록.....	28
11.1 2016 법안 B 투표 내용	
11.2 2016 법안 B 시민감독위원회	
11.3 2016 법안 B 프로그램 범주 지침	
11.4 2016 법안 B 프로젝트 준비 기준 및 우선순위 지정 방법론	

11.5 2016 법안 B 10 개년 프로그램

11.6 2016 법안 B 프로그램 범주별 프로그램 배분

## 1. 요약

'주민을 감동시키는 해결책'이라는 VTA 사명에 따라, **2016 법안 B 프로그램**은 산타클라라 카운티 전역의 교통 계획, 인프라, 교육 및 홍보 활동을 위한 자금 지원 기회를 제공합니다. 9 개의 서로 다른 범주로 구성된 2016 법안 B 는 도시, 마을 및 산타클라라 카운티와 협력하여 걷기, 자전거 타기부터 혁신적인 대중교통 연결에 이르기까지 다양한 지역 교통 문제에 대한 해결책을 마련합니다. 2016 법안 B 프로그램은 경쟁 및 비경쟁 자금 풀을 통해 유권자 지원 프로젝트와 이니셔티브를 제공하는 데 도움을 줍니다.

이 연례 보고서는 2022 년 7 월 1 일부터 2023 년 6 월 30 일까지의 2023 회계연도에 중점을 두고 있으며 법안의 지속적인 개발 및 성장, 자금 배정 및 지출에 대해 자세히 설명합니다. 또한 2024 회계연도부터 2033 회계연도까지 10 개년 프로그램의 승인과 같은 프로그램 성과도 강조합니다.

VTA 는 산타클라라 카운티 전역에 2016 법안 B 적격 프로그램 및 프로젝트를 제공하기 위해 지역사회 및 파트너와의 지속적인 협력을 기대합니다.

## 2. 소개: 2016 법안 B 란 무엇인가요?

산타클라라 카운티 유권자들은 2016 년 11 월 대중교통, 고속도로, 간선도로, 활동적인 교통(자전거, 보행자, 완전 도로)을 개선하기 위해 30 년 동안 카운티 전체에 0.5%의 판매세를 부과하는 **2016 법안 B** 를 승인했습니다. 이 법안은 산타클라라 카운티 교통 판매세에 대한 가장 높은 지원 수준인 거의 72%를 통과시켰습니다. 2016 법안 B 프로그램 기금은 교통 혼잡 관리국(VTA)의 공동 권한 협약에 서명한 16 개 지역 관할 구역과 Caltrain 등 회원 기관이 이용할 수 있습니다. 공동 전력 협정 서명자에는 카운티 내의 모든 도시와 타운, 산타클라라 카운티 및 산타클라라 벨리 교통국이 포함됩니다. 프로그램 기금은 투표 내용으로 유권자에게 소개되는 9 가지 프로그램 범주로 나뉩니다. 이 9 가지 프로그램 범주는 다음과 같습니다.

- 지역 거리 및 도로
- BART 2 단계
- 자전거 및 보행자
- Caltrain 등급 분리
- Caltrain 회랑 용량 개선
- 고속도로 교차로

- 카운티 고속도로
- SR 85 회랑
- 대중교통 운영

파트너 기관은 이 보고서의 섹션 5.1 에 자세히 설명되어 있는 프로그램 범주 가이드라인에 부합하는 프로젝트에 대해 2016 법안 B 프로그램 기금을 이용할 수 있습니다.

2016 법안 B 가 통과될 당시, 향후 30 년 동안 2017 년 기준으로 63 억 달러의 수익을 창출할 것으로 예상되었습니다. 세금의 30 년 수명 동안 실제 수입은 인플레이션, 경제 성장 또는 감소와 같은 다양한 경제적 요인에 의해 영향을 받습니다. 세금 징수는 2017 년 4 월 1 일부터 시작되었습니다.

## 2.1 이력

- 여론조사 결과  
2016 년 6 월 24 일 VTA 이사회가 이 법안을 투표에 게재하는 결의안을 채택한 후, 2016 년 11 월 8 일 총선 투표에 성공적으로 게재되었습니다. 이 법안은 총 679,596 표 중 487,539 표의 '찬성' 표를 얻어 72%의 찬성률을 기록했습니다(투표 내용은 부록 11.1 참조).
- 소송  
선거 후 한 개인이 2016 법안 B 판매세의 타당성에 대해 이의를 제기했습니다. 이 문제는 거의 2 년 동안 지속되어 자금 시행 및 분배가 지연되었습니다. 2018 년 10 월 18 일, 캘리포니아 제 6 지방 항소법원은 소송을 기각하기로 결정했습니다. 해당 결정은 주 대법원에 항소되었고, 2019 년 1 월 23 일 항소가 기각되었습니다.
- 원칙  
VTA 이사회는 2021 년 4 월에 2016 법안 B 프로그램 격년 예산 및 10 개년 프로그램 원칙을 채택했습니다. 이 원칙은 10 개년 단위 프로그램의 격년 예산이 어떻게 개발되는지에 대한 기본 규칙을 정합니다.

## 2.2 시민감독위원회

2016 법안 B 투표 법안에는 독립적인 시민감독위원회의 구성이 명시되어 있으며, 그 목적은 2016 법안 B 기금이 승인된 프로그램에 따라 지출되도록 하고 유권자에게 프로그램 준수 여부를 알리는 것입니다.

이를 고려해 2016 법안 B 시민감독위원회(MBCOC)가 출범했습니다. 이는 정의된 전문 분야의 8 개 위원 직책으로 구성됩니다. 임명은 경쟁적이며 VTA 이사회가 결정합니다. 위원은 필요한 관련 경험과 전문성을 바탕으로 임명됩니다.

투표는 MBCOC 의 구체적인 임무와 책임을 정의합니다. 그 중에는 위원회가 수입 및 자금 지출을 검토하기 위해 매년 독립 감사인이 실시하는 감사를 받아야 한다는 요구 사항도 있습니다.

2020 년 5 월, 2016 MBCOC 는 위원회에 규정 준수/성과 감사 서비스를 제공하기 위해 Moss Adams LLP 와 계약을 체결하는 것을 승인했습니다. Moss Adams 는 프로그램 시작부터 현재까지 프로그램 성과 연간 감사를 완료했으며 최근 2023 회계연도에 대한 감사를 완료했습니다. 이들은 각각에 대해 부적격 또는 '적합' 의견을 제시했고, 이는 전문적 의견에 따르면 VTA 가 모든 중요한 측면에서 2016 법안 B 프로그램에 적용되는 요건을 준수한다는 의미입니다. 2016 법안 B 프로그램에 대한 모든 독립 감사는 처음부터 적격 의견을 받았습니다.

그 밖의 투표로 규정된 MBCOC 의 의무와 책임에는 매년 공청회를 개최해야 한다는 의무가 포함되며, 그 목적은 2016 법안 B 프로그램에 대한 지역사회 구성원들의 의견을 표명할 수 있는 장을 제공하고 2016 법안 B 수입 및 지출에 대한 연간 성과 감사 결과를 발표하는 것입니다. 또한 MBCOC 는 프로그램 자금이 어떻게 사용되는지 산타클라라 카운티 주민들에게 알리기 위해 연례 보고서를 발행할 책임이 있습니다.

MBCOC 에 대한 추가 정보는 부록 11.2 또는 [vta.org/2016-measure-b-citizens-oversight-committee](https://vta.org/2016-measure-b-citizens-oversight-committee) 에서 확인할 수 있으며, 여기에는 위원회 출범 이후 모든 프로그램 성과 감사 및 MBCOC 연례 보고서가 포함되어 있습니다.

### 3. 프로그램 세수

세금에 대한 이자 또는 기타 수입을 포함하여 세금의 30 년 수명 동안 수령한 세금 수입에서 부채 상환 및/또는 차입 비용의 충족에 필요한 자금과 보조금 관리 및 재무 관리 비용과 같은 프로그램 관리 및 감독 비용을 차감한 금액을 **프로그램 세수**라고 합니다.

투표의 각 프로그램 범주에 대해 확인된 금액을 사용하여 각 프로그램 범주에 대한 비율을 계산한 다음, 향후 배분을 계산하고 법안 기간 동안 각 프로그램 범주에 대한 2016 법안 B 기금의 적절한 배분을 결정하는 데 사용했습니다.

9 개 프로그램 범주 비율은 해당 법안에서 확인된 프로그램 범주 금액을 총 예상 2016 법안 B 프로그램 세수로 나누어 계산했습니다.

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

예:

1. 2016 법안 B 프로그램의 총 예상 세수: 2017 년 기준 63 억 달러
2. 지역 거리 및 도로(LSR) 프로그램 범주 금액: 2017 년 기준 12 억 달러
3. LSR 비율 = 12 억 달러 ÷ 63 억 달러
4. 2016 법안 B 프로그램 세수 총액에서 LSR 비율이 차지하는 비율 = 19.05%

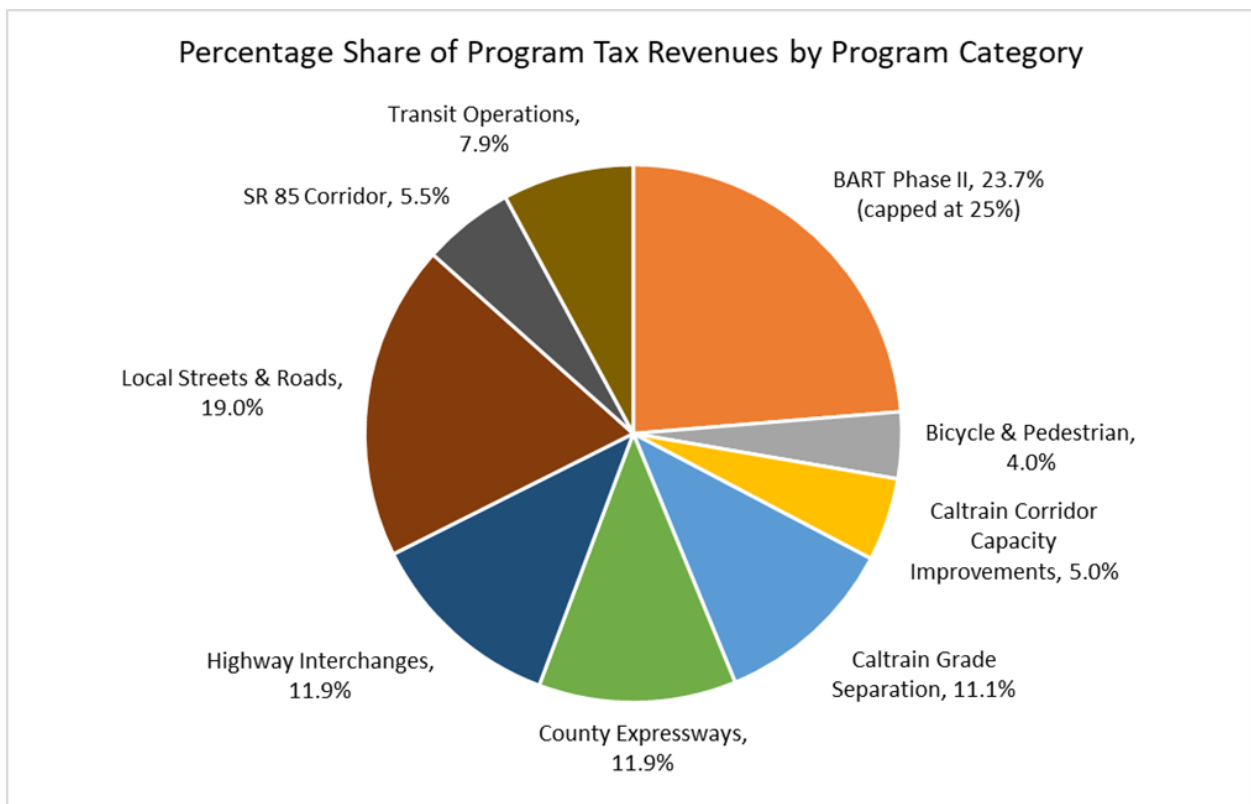


그림 3.1 – 그림은 프로그램 범주별 프로그램 세수 분석을 보여줍니다.

## 4. 2023 회계연도까지 받은 프로그램 수익

2016 법안 B 수입에는 캘리포니아주 세금 및 수수료 관리국(CDTFA)에서 징수한 산타클라라 카운티의 판매 순수입과 수입에서 발생한 모든 이자가 포함됩니다.

2016 법안 B 에 대한 판매세 수입 징수는 2017 년 4 월 1 일에 시작되었으며, 이 법안은 2047 년 3 월 31 일까지 계속 징수될 예정입니다. VTA 의 회계연도(FY)는 7 월 1 일에 시작하여 다음 연도의 6 월 30 일에 끝나며 기간이 끝나는 연도를 기준으로 합니다(예: 2023 년 회계연도는 2022 년 7 월 1 일부터 2023 년 6 월 30 일까지입니다).

### 4.1 2023 회계연도 총 수입

아래 표는 회계연도별 및 시작 이후 2016 법안 B 프로그램의 총 판매세 수입을 보고합니다.

2016 법안 B 회계연도별 판매세 수입	
회계연도	순수입
2017 회계연도*	\$50,126,395
2018 회계연도	\$205,963,666
2019 회계연도	\$236,663,888
2020 회계연도	\$209,324,347
2021 회계연도	\$220,361,852
2022 회계연도	\$258,000,059
<b>2023 회계연도</b>	<b>\$272,987,913</b>
<b>개시 이후 합계</b>	<b>\$1,453,428,119</b>

\*2017 년 4 월 1 일부터 2017 년 6 월 30 일까지만 해당됩니다.

### 4.2 2023 회계연도 총 소득

아래 표는 2023 회계연도에 벌어들인 총 소입을 보고합니다. VTA 2023 회계연도 연간 종합 재무 보고서(ACFR)에 따르면, 벌어들인 수익은 아래 표에 표시된 것처럼 "...이자 소득, 미실현 이익/손실, 거래 이익/손실과 관련이 있으며...[그리고] 단기, 중기, 장기 투자 포트폴리오의 세 가지 주요 출처에서 파생됩니다."



그러나 프로그램 세수를 계산할 때는 이자 및 실현 거래 이익/손실만 포함됩니다. 미실현 이익/손실은 실제 수익이나 손실이 아니기 때문에 계산에 포함되지 않습니다. 이전 회계연도는 이러한 변경 사항을 반영하고 향후 보고의 일관성을 보장하기 위해 업데이트되었습니다.

2016 법안 B 회계연도별 수입		
회계연도	벌어들인 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	-\$10,855,812
2022 회계연도	\$7,080,418	-\$28,222,407
2023 회계연도	\$16,212,004	\$2,754,547
개시 이후 합계	\$57,110,102	-\$29,657,523

\*2017년 4월 1일부터 2017년 6월 30일까지만 해당됩니다.

\*\* 미실현 수입은 미실현 이익/손실 및 상각금을 포함하며, 이는 프로그램 세수 계산 시 포함되지 않습니다.

#### 4.3 프로그램 세수 총계 및 프로그램 세수의 비율

다음 표는 벌어들인 수입과 벌어들인 소득을 더한 후 관리 비용을 뺀 2023 회계연도 프로그램 세수 총액을 보여줍니다.

프로그램 세수 합계		
	2023 회계연도	개시 이후 합계 (2017 회계연도 - 2023 회계연도)
창출된 수입	\$272,987,913	\$1,453,428,119
벌어들인 소득	\$16,212,004	\$57,110,102
소계	\$289,199,917	\$1,510,538,221
관리비	-\$2,469,146	-\$10,279,980 <sup>(1)</sup>

프로그램 세수 합계	\$286,730,771	\$1,500,258,241
------------	---------------	-----------------

(1) 2023 회계연도 금액 개시에는 전년도 발생 배분에 대한 업데이트가 반영되어 관리 비용에 대한 보고가 업데이트되었습니다.

다음 표에는 2016 법안 B 프로그램 범주 배분이 투표로 확정된 프로그램 세수 비율과 보고 회계연도 말까지의 프로그램 세수 비율로 강조되어 있습니다. 투표 확정 비율은 법안의 30년 수명을 기준으로 하며 회계연도 말에 표시되는 프로그램 범주 배분 비율은 한 시점의 스냅샷이라는 점에 유의하는 것이 중요합니다. 프로그램 범주 배분은 30년 동안 변동되며 이는 회계연도 말에 표시되는 비율에 반영됩니다.

프로그램 세수의 백분율 지분으로 프로그램 범주 배분				
프로그램 범주		2023 회계연도까지 배분	프로그램 세수 백분율(투표 법안 내용) <sup>(2)</sup>	2023 회계연도까지 프로그램 세수 백분율
수식 기반	지역 거리 및 도로	\$270,700,000	19.05%	18.04%
	자전거 및 보행자			
	교육 및 장려	\$8,460,000	3.97%	3.76%
	자본 프로젝트 <sup>(1)</sup>	\$45,110,000		
	기획 연구 <sup>(1)</sup>	\$2,820,000		
	대중교통 운영			
	핵심 네트워크 강화	\$82,170,000	7.94%	7.52%
	혁신적인 대중교통 서비스 모델	\$9,190,000		
	이동성 및 저렴한 요금 확대	\$16,920,000		
	편의시설 개선	\$4,500,000		
필요성/역량 기반 <sup>(1)</sup>	BART 2 단계	\$150,000,000	23.81%	10.00%
	Caltrain 등급 분리	\$71,000,000	11.11%	4.73%
	Caltrain 회랑 용량 개선	\$42,450,000	4.98%	2.83%
	고속도로 교차로	\$364,790,000	11.90%	24.32%
	카운티 고속도로	\$50,000,000	11.90%	3.33%
	주도 85 번 회랑	\$14,500,000	5.56%	0.97%

(1) 이러한 배분은 격년 예산의 첫 회계연도가 시작될 때 프로그램 범주 또는 하위 범주에 사용할 수 있습니다. 이는 회계연도별로 배포되지 않습니다.

(2) 2016 법안 B 투표 법안 내용은 회계 연도별이 아닌 법안의 전체 기간 동안 프로그램 세수 비율을 명시하고 있습니다. 자세한 내용은 섹션 3 을 참조하십시오.

## 5. 프로그램 범주

2016 법안 B 프로그램에는 9 개의 프로그램 범주가 있으며 그 중 3 개는 하위 범주를 포함합니다. 그림 5.1 은 배분 유형별로 구분된 2016 법안 B 프로그램 범주의 전반적인 요약을 나타냅니다. 배분 유형은 수식 및 필요성/역량을 기준으로 합니다. 세 가지 프로그램 범주(지역 거리 및 도로, 자전거 및 보행자, 대중교통 운영)에는 공식 절차, 경쟁 신청 절차 또는 필요성/역량 기반 선택 절차를 통해 자금이 배분되는 하위 범주가 있습니다.

2016 법안 B 2022 및 2023 회계연도 프로그램 범주 배분

		2022 회계연도	2023 회계연도
<b>관리</b>		\$1,000,000	\$1,000,000
<b>프로그램 범주</b>			
<b>수식 기반</b>	<b>지역 거리 및 도로</b>	\$52,960,000	\$47,740,000
	<b>자전거 및 보행자</b>		
	교육 및 장려	\$1,970,000	\$1,490,000
	자본 프로젝트	\$18,450,000	
	기획 연구	\$1,160,000	
	<b>대중교통 운영</b>		
	핵심 네트워크 강화	\$19,650,000	\$14,520,000
	혁신적인 대중교통 서비스 모델	\$1,600,000	\$1,590,000
	이동성 및 저렴한 요금 확대	\$3,940,000	\$2,980,000
	편의시설 개선	\$1,900,000	
<b>필요성/역량 기반</b>	BART 2 단계	\$0	
	Caltrain 등급 분리	\$33,000,000	
	Caltrain 회랑 용량 개선	\$12,340,000	\$17,010,000
	고속도로 교차로	\$157,890,000	
	카운티 고속도로	\$0	
	주도 85 번	\$0	
<b>합계:</b>		<b>\$392,190,000</b>	

## 5.1 프로그램 범주 지침

9 개의 2016 법안 B 프로그램 범주 각각을 관리하기 위해, VTA 는 각 프로그램 범주(해당되는 경우 후속 하위 범주), 구현 단계, 프로젝트, 프로그램 기준 및 요구 사항에 대한 자금 분배(또는 배분)를 개략적으로 설명하는 지침을 수립했습니다. VTA 이사회는 2017 년에 9 가지 프로그램 범주 지침을 채택하고 2022 년 8 월에 개정된 지침 세트를 채택했습니다. 개정된 지침에는 9 개 프로그램 범주의 구현에 영향을 미치는 이사회 승인 조치가 포함되어 있을 뿐만 아니라 일관성과 추가 명확성을 위해 표준화된 내용 및 서식 변경 사항이 포함되었습니다.

2016 법안 B 프로그램 범주 지침은 수식 기반과 필요성/역량 기반이라는 두 가지 자금 분배 유형을 설정합니다. 수식 기반 배분이란 프로그램 범주의 프로그램 세수 비율과 해당 회계연도의 예상 프로그램 세수를 곱하여 가능한 한 각 회계연도마다 자금이 배분되는 것을 의미합니다. 필요성/역량 기반 배분이란 2016 법안 B 자금 조달 능력, 프로젝트 준비 상태 및 프로젝트 자금 조달 필요 시기를 기준으로 프로젝트에 자금을 배분하는 것을 의미합니다.

# 2016 Measure B Program Categories

## Need/Capacity Program Categories



BART Phase II



Caltrain Grade Separation



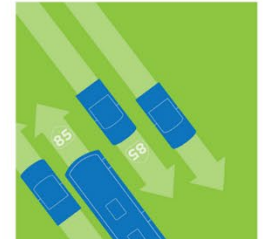
Caltrain Corridor Capacity



Highway Interchanges



County Expressways



SR 85 Corridor

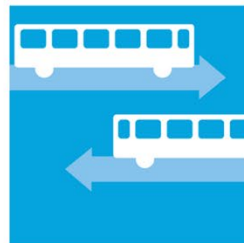
## Formula Based Program Categories



Local Streets & Roads



Bicycle & Pedestrian



Transit Operations

그림 5.1 - 2016 법안 B 프로그램 범주

2016 법안 B 기금에 적합한 9 개 프로그램 범주와 해당 프로그램 세수 비율은 아래와 같습니다.

**지역 거리 및 도로: 19.1%**



이 범주는 인구 기반 서식과 산타클라라 카운티의 도로 및 고속도로 차선 마일리지에 따라 자금을 분배합니다. 이 범주는 도로 시스템의 수리 및 유지 보수에 사용할 자금을 할당하고, 기관이 완전 거리 모범 사례를 적용하여 도로 시스템의 자전거 및 보행자 요소를 개선하도록 요구합니다. 개별 도시와 카운티는 포장 상태 지수가 70 이상인 경우 포장 도로 복구 또는 혼잡 완화를 위해 각자의 부담금을 사용할 수 있습니다.

**BART 실리콘 벨리 2 단계: 23.8%\***



이 범주는 BART 2 단계의 기획, 엔지니어링, 건설 및 전달 비용에 자금을 할당합니다. 이 단계에서는 새로운 지역 철도 연결을 만들어 산호세의 베리에서 역에서 산타클라라까지 BART 를 연장하고, 알럼 록/28 번가, 산호세 다운타운, 산호세 디리돈 스테이션 및 산타클라라에 역을 건설합니다.

\*프로그램 세수의 최대 25%로 제한됩니다.

**자전거 및 보행자 프로그램: 4.0%**



이 범주는 도시, 군, VTA 가 식별한 전국적으로 중요한 자전거 및 보행자 프로젝트에 우선순위를 두어 자금을 지원합니다. 이 자금은 학교, 대중교통, 고용 센터와의 연결, 기존 자전거 및 보행자 네트워크의 격차 해소, 이동 장애물을 안전하게 건너는 것, 모든 카운티 주민과 방문객에게 도보 또는 자전거를 더 안전하고 편리한 교통 수단으로 만드는 프로젝트에 우선순위를 두게 됩니다. 여기에는 안전한 통학 경로와 같은 교육 프로그램도 포함됩니다. 적격 프로젝트는 2016 법안 B 의 첨부 A 에 명시되어 있습니다. (부록 11.1 참조)

- *하위 범주 보조금 프로그램: 교육과 장려*
  - 이 프로그램을 통해 회원 기관은 자전거 타기 및 걷기 사용을 장려하거나 이러한 수단에 관한 교육을 제공하는 프로젝트 및 프로그램에 자금을 지원할 수 있습니다. 여기에는 안전한 통학 경로, 걷기 감사, 거리 공개 행사, 자전거/보행자 안전 캠페인 등이 포함되지만 이에 국한되지는 않습니다. 이 프로그램의 자금은 인구 기반 수식을 통해 각 회원 기관에 배분됩니다.
- *하위 범주 보조금 프로그램: 자본 프로젝트*

- 이 경쟁 보조금 프로그램은 다음을 포함하는 활동을 위해 수혜 신청자에게 자금을 제공합니다. 2016 법안 B 에서 현재 확인된 환경 허가, 설계, 통행권, 자전거 및 보행자 프로젝트.
- *하위 범주 보조금 프로그램: 기획 연구*
  - 이 경쟁 보조금 프로그램을 통해서 도시, 카운티, VTA 는 전국적으로 중요한 자전거 및 보행자 프로젝트의 자본 프로젝트 개발을 지원하는 계획 연구를 진행할 수 있도록 자금을 신청할 수 있게 합니다.

**Caltrain 등급 분리: 11.1%**



이 범주는 써니베일, 마운틴뷰, 팔로알토의 도시들에 있는 Caltrain 회랑을 따라 도로와 Caltrain 선로를 분리하는 등급 분리 프로젝트에 자금을 지원함으로써 운전자, 자전거 이용자, 보행자의 안전을 증진시키고 교차로의 혼잡도를 줄일 수 있습니다.

**Caltrain 회랑 용량 개선: 5.0%**



이 범주는 고속도로 혼잡을 완화하기 위해 모건 힐 및 길로이 행 서비스 증가, 역 개선, 승강장 개선, 플랫폼 확장, 서비스 개선 등 Caltrain 회랑 용량 개선 및 산타클라라 카운티의 서비스 증가에 필요한 자금을 지원합니다.

**고속도로 교차로: 11.9%**



이 범주는 산타클라라 카운티 전역의 고속도로 프로젝트에 자금을 지원하여 혼잡 완화, 고속도로 운영 및 진입로 개선, 소음 저감, 도로 연결 고가교, 지능형 교통 시스템(ITS)을 통한 첨단 기술 배치 등을 제공합니다. 적격 프로젝트는 2016 법안 B 의 첨부 B 에 명시되어 있습니다. (부록 11.1 참조)

**카운티 간선도로: 11.9%**



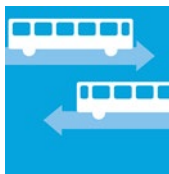
이 범주는 카운티 간선도로 계획의 1 단계 개선 프로젝트에 자금을 지원하여 혼잡을 완화하고 안전을 개선하며 카운티 간선도로 시스템의 효율성을 높이는 데 도움이 될 것입니다. 적격 프로젝트는 2016 법안 B 의 첨부 C 에 명시되어 있습니다. (부록 11.1 참조)

## 주도 85 번 회랑: 5.6%



이 범주는 산호세의 SR 87 부터 마운틴뷰의 U.S. 101 까지 새로운 대중교통 차선을 포함한 SR 85 의 새로운 대중교통 및 혼잡 완화 프로젝트에 자금을 지원할 것입니다. 또한 이 범주는 SR 85 에서의 소음 저감을 지원하며, 역과 진입로와 같은 인프라를 갖춘 버스 고속 교통(Bus Rapid Transit), 경전철 교통(Light Rail Transit), 그리고 기타 미래의 교통 기술을 포함하지만 이에 국한되지 않는 교통 대안에 대한 연구 자금을 제공할 것입니다.

## 대중교통 운영: 7.9%



이 범주의 목표는 승객 수를 늘리고, 효율성을 개선하고, 노인과 장애인을 위한 이동 서비스를 강화하고, 카운티 내 서비스가 부족하고 취약한 인구의 경제성을 향상시키는 것입니다. 기금은 핵심 버스 노선 서비스 빈도를 유지 및 확대하고, 이른 아침, 저녁, 주말까지 운행 시간을 연장하여 중요한 교통 이동 수요를 위해 버스 서비스에 의존하는 주민의 이동성, 안전한 접근성, 경제성을 개선하는 데 사용할 수 있으며, 특히 카운티 전체의 취약하고 소외된 대중교통 의존 인구를 위해 사용할 수 있습니다. 적격 대중교통 운영 활동에 대한 하위 범주는 2016 법안 B 의 첨부 D 에 명시되어 있습니다. (부록 11.1 참조)

- **하위 범주 보조금 프로그램: 빈번한 핵심 버스 네트워크**
  - 이 하위 범주는 VTA 의 핵심 버스 서비스 네트워크에 직접 자금을 지원하여 핵심 버스 노선 서비스 빈도를 늘리고 저녁, 심야 및 주말 서비스를 확장하거나 추가합니다.
- **하위 범주 보조금 프로그램: 혁신적인 대중교통 서비스 모델**
  - 이 경쟁적 보조금 프로그램은 FLEX 유형 서비스, 동적 주문형 등록 셔틀, 그리고 취약 계층, 서비스가 부족한 지역 및 대중교통 의존 인구를 서비스하는 다른 수요 응답형 서비스 제공업체와의 파트너십을 포함하여 첫/마지막 마일 연결을 해결하기 위한 저렴하고 새로운 혁신적인 대중교통 서비스 모델을 지원하고자 합니다.
- **하위 범주 보조금 프로그램: 이동성 및 저렴한 요금 확대**
  - 노인, 장애인, 학생, 저소득층 승객을 위한 이동 서비스 및 저렴한 요금 프로그램을 확대하기 위한 자금.
- **하위 범주 보조금 프로그램: 편의시설 개선**



- VTA 버스 정류장의 편의 시설을 개선하여 안전, 보안, 접근성을 높이고 지속적인 유지 관리를 강화하기 위한 자금.

그림 5.2 에는 지역 거리 및 도로, 자전거 및 보행자, 대중교통 운영 범주의 하위 범주가 자세히 나와 있습니다.

# Program Sub-Categories

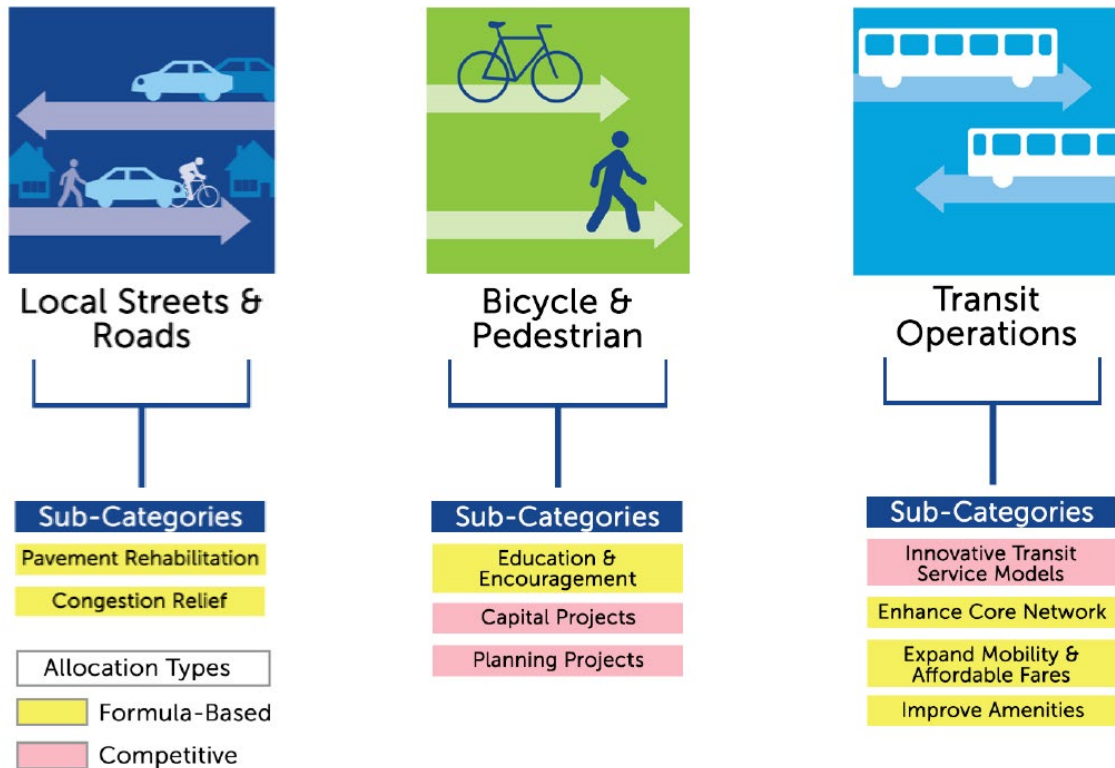


그림 5.2 – 2016 법안 B 프로그램 하위 범주 및 배분 유형.

## 6. 2023 회계연도 배분 및 지출

VTA의 예산은 2개의 회계연도에 걸쳐 있습니다. 2022 회계연도 및 2023 회계연도에 대해 승인된 예산은 아래와 같습니다. 일부 프로그램 범주 및 하위 범주에는 2개 회계연도에 걸쳐 예산이 있고 다른 프로그램 범주에는 회계연도당 예산이 있습니다. 2개 회계연도에 걸친 예산은 2년 단위 예산의 첫 번째 회계연도가 시작될 때 이용 가능합니다. 자본 예산과 마찬가지로, 프로그램 범주에 대한 지출은 회계연도 말에 완료되지 않으며 2016 법안 B 프로그램이 완료될 때까지 이월됩니다.

배분은 특정 프로젝트 또는 프로그램에 사용할 수 있는 2016 법안 B 자금 중 VTA 위원회가 승인한 금액입니다. 2016 법안 B 프로그램 예산 및 배분은 VTA 격년 예산 승인과 함께 VTA

이사회에서 승인됩니다. 위에서 설명한 대로 프로그램 범주 배분은 회계연도 말에 완료되지 않으며 대신 사용되지 않은 금액은 이월되어 향후 회계연도에 사용할 수 있습니다.

세 가지 수식 기반 프로그램 범주에 대한 연간 예산 배분은 두 단계로 계산됩니다. 1) 투표로 결정된 비율에 해당 회계연도의 예상 프로그램 세수를 곱하고, 2) 예상 프로그램 세수를 기준으로 한 이전 배분액을 실제 수령한 수입과 조정합니다('조정 절차'라고 함). 조정 절차는 매 2년마다 예산 주기 동안 발생하며, 조정 절차의 결과는 2년 단위 예산의 첫 해에 포함됩니다.

2018~2020 회계연도에 대한 초기 조정은 2022 회계연도/2023 회계연도 격년 예산 주기 동안 2022 회계연도에 계산되고 적용되었습니다.

지출은 VTA 가 수혜자(예: 시, 카운티 또는 Caltrain)에게 2016 법안 B 자금을 상환하는 것입니다.

### 6.1 지출 배분 절차

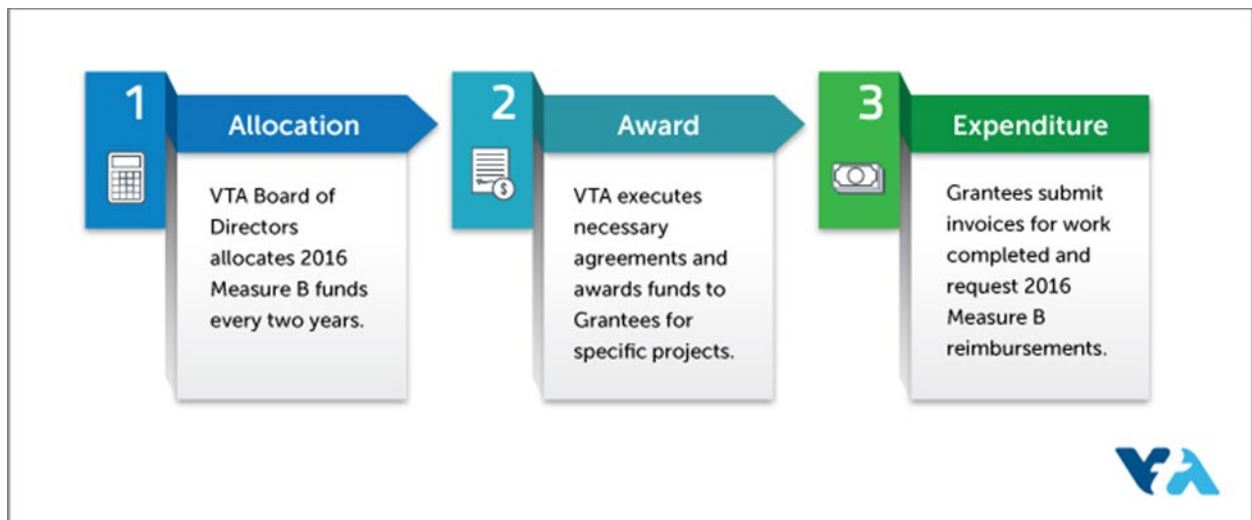


그림 6.1 – 2016 법안 B 지출 배분 절차.

그림 6.1 은 배분부터 지출까지 2016 법안 B 자금의 일반적인 3 단계 배분 절차를 보여줍니다. 이 절차는 프로그램 범주 배분에 대한 VTA 이사회의 승인으로 시작되고 VTA 의 예산 주기에 맞춰 2 년마다 수행됩니다. 두 가지 수식 기반 프로그램인 지역 거리 및 도로 그리고 자전거 및 보행자 교육 및 격려에는 15 개 도시와 카운티로 더 세분화된 배분이 있을 것입니다. 예를 들어, 지역 거리 및 도로 프로그램 범주 배분은 인구 기반 수식을 사용하여 각 관할 구역에 지급되고 카운티의 도로 및 고속도로 차선 마일리지를 기준으로 카운티에 지급됩니다.

2016 법안 B 자금 배분에 이어, 수혜자가 자금에 접근하려면 자금 계약을 체결해야 합니다. 수혜자는 프로젝트를 위해 2016 법안 B 자금을 받는 기관입니다. 여기에는 산타클라라 카운티의 15 개 도시, 산타클라라 카운티, Caltrain 및 VTA 가 포함됩니다. 계약이 성공적으로 이행된 후 수혜자는 2016 법안 B 프로젝트에서 완료된 작업에 대해 VTA 에 송장을 발행할 수 있습니다. 그런 다음 VTA 는 적격 비용을 수혜자에게 상환하여 지출이 발생하게 됩니다.

## 6.2 프로그램 범주별 배분 및 지출

2023 회계연도까지 총 프로그램 배분 및 지출	
2023 회계연도까지 총 프로그램 배분	\$1,147,810,000
2023 회계연도까지 총 프로그램 지출	-\$487,472,422
잔액	\$660,337,578

아래 그림 6.2 는 9 개 프로그램 범주 각각에 대해 2023 회계연도까지의 배분 및 지출을 보여줍니다.

프로그램 범주	2023 회계연도까지 배분	2023 회계연도까지 지출
지역 거리 및 도로	\$270,700,000	\$156,578,338
BART 2 단계	\$150,000,000	\$46,370,085
자전거 및 보행자	\$56,390,000	\$5,874,037
Caltrain 등급 분리	\$71,000,000	\$780,067
Caltrain 회랑 용량 개선	\$42,450,000	\$5,045,748
고속도로 교차로	\$364,790,000	\$131,410,309
카운티 간선도로	\$50,000,000	\$26,553,145
주도 85 번 회랑	\$14,500,000	\$3,564,179
대중교통 운영	\$112,780,000	\$101,016,534
프로그램 관리	\$15,200,000	\$10,279,980
	\$1,147,810,000	\$487,472,422

그림 6.2 - 프로그램 범주별 2023 회계연도까지 2016 법안 B 배분 및 지출.

## 7.10 10개년 프로그램 및 격년 예산 원칙

2021년 4월 VTA 이사회 회의에서 이사회는 2016 법안 B 10개년 프로그램 및 격년 예산 원칙을 승인했습니다. 원칙은 모든 2016 법안 B 프로그램 범주에 적용되며 격년 예산 및 10개년 프로그램 개발을 안내합니다.

채택된 10개년 프로그램 및 격년 예산 원칙은 다음과 같습니다.

- 투표 법안의 내용을 준수합니다(투표 내용에 따라 승인된 모든 수정안 포함).
- 프로그램 범주에 자금이 남아 있는 한 10년 동안 9개 프로그램 범주에 모두 투자하되, 매년 모든 범주에 자금이 할당되지 않을 수 있음을 이해해야 합니다.
- 매년 수식 기반 프로그램에 투표로 설정된 비율을 적용합니다.
- 10개년 프로그램 및 격년 예산에 포함될 프로젝트에 대해 이사회가 승인한 프로젝트 준비도 선정 기준을 필요성/역량 기반 프로그램에 적용하고, BART 2 단계 프로그램 범주의 프로그램 세수 25% 한도 및 각 범주에 적용되는 모든 비율에 따라 각 프로그램에 대한 구체적인 프로젝트 우선순위 지정 절차를 적용합니다.
- VTA 이사회 승인에 따라 자금 조달 도구를 사용하여 프로젝트가 준비되면 가용 자금 여력에 따라 자금을 조달할 수 있습니다.
- 다른 원칙의 제약에 따라 외부 자금 제공자의 기회를 명시적이고 투명하게 고려합니다.

전체 원칙은 부록 11.4를 참조합니다.

10개년 프로그램은 10년 동안의 프로그램과 프로젝트의 필요성을 고려하는 계획 도구입니다. VTA 이사회는 2021년 8월과 12월 회의에서 첫 번째 2016 법안 B 10개년 프로그램(2022 회계연도부터 2031 회계연도까지)을 승인했습니다. 10개년 프로그램(2022 회계연도부터 2031 회계연도까지)은 부록 11.5에서 확인할 수 있습니다.

### 7.1 프로젝트 준비 기준 및 우선순위 지정 방법론

원칙 승인에 이어 이사회는 2021년 5월 회의에서 필요성/역량 기반 프로그램 범주에 대한 프로젝트 준비 기준을 승인했습니다. 6개의 필요성/역량 기반 프로그램 범주 프로젝트는 격년 예산 또는 10개년 프로그램에 포함되기 위해 다음 세 가지 프로젝트 준비 기준을 충족해야 합니다.

- 1) 프로젝트 납품 상태:

10 개년 프로그램의 프로젝트 배분은 프로젝트 납품 단계와 각 단계 완료율 기준으로 결정됩니다. 프로젝트는 다음 단계의 격년 예산에서 자금을 배분받기 위한 전제 조건으로 사전 납품 단계를 완료해야 합니다.

2) 자금 상태:

프로젝트는 10 개년 프로그램에 포함되기 위해 2016 법안 B 가 아닌 매칭 기금이 확인되어야 하며 격년 예산 배정을 위해 확보되어야 합니다.

3) 파트너 기관/지역사회 지원:

10 개년 프로그램에 포함되려면 파트너 기관을 지정해야 합니다. 격년 예산 배분을 위해 지역사회, 허가 기관 및 파트너 기관의 지원이 입증되어야 합니다.

후보 프로젝트가 진행되고 세 가지 프로젝트 준비 기준을 모두 충족하면 프로젝트 후원자는 격년 예산 및/또는 10 개년 프로그램에 포함되도록 2016 법안 B 프로그램 사무국에 요청을 제출합니다.

또한 이사회는 필요성/역량 기반 프로그램 범주에 대한 우선순위 지정 방법론을 승인했습니다. 여섯 가지의 필요성/용량 기반 프로그램 범주 중 다섯 개는 이미 우선순위 결정 절차가 있었습니다. 이 중 일부는 단독 프로젝트 후원자(BART 2 단계, Caltrain 회랑 용량, SR 85 회랑)가 있거나, 프로젝트 선택을 위한 우선순위 결정 절차(Caltrain 등급 분리 및 카운티 간선도로)가 마련되어 있었습니다. 카운티 고속도로, SR 85 통행로 및 Caltrain 프로그램의 프로세스는 VTA 이사회가 2017 년에 이러한 프로그램을 위해 채택한 지침에 명시적으로 포함되었습니다. VTA 위원회는 2021 년 8 월에 여섯 번째 프로그램 범주인 고속도로 교차로에 대한 우선순위 지정 방법을 승인했습니다. 승인된 프로젝트 준비 기준 및 우선순위 지정 방법론은 부록 11.4 에서 확인할 수 있습니다.

## 8. 프로그램 감독 절차

2016 법안 B 프로그램 내의 프로젝트 및 프로그램에 대한 VTA 의 역할과 책임을 확립하기 위해 공식적인 프로그램 감독 절차가 계속 개발되고 있습니다. 그림 8.1 에는 프로그램 사무국이 특정 프로젝트에 필요한 감독 수준을 결정하는 방법과 적절한 프로젝트 납품 및 규정 준수를 보장하기 위한 VTA 의 감독 업무가 표시되어 있습니다.

VTA의 감독 임무에는 일반적으로 도로 완료 체크리스트, 프로젝트 프로그램, 프로젝트 관리 계획 및 진행 보고서와 같은 필수 문서의 검토 및 승인이 포함됩니다. 프로젝트 스폰서가 제출한 청구서도 철저하게 검토됩니다. 또한 프로그램 사무국은 매월 2016 법안 B 프로그램 업데이트를 VTA 위원회에 발표 및 게시하여 VTA 직원이 프로그램 및 진행 상황에 관한 질문에 답변할 수 있는 기회를 제공합니다.

아래 그림 8.1에는 각 감독 수준에 대한 일반적인 프로젝트 유형과 요구 사항이 표시되어 있습니다.

## 9. 프로그램 범주 주요 내용

그림 9.1에는 2022년 7월 1일부터 2023년 6월 30일까지의 프로그램 활동 주요 내용이 표시되어 있습니다.



# 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 법안 B 제안된 프로그램 감독 요구 사항 차트.

그림 9.1의 하이라이트 텍스트(그래픽은 Creative Services에서 작성)

- 전체 2016 법안 B 프로그램
  - VTA 위원회는 2022년 8월에 프로그램 범주 지침 개정을 승인했습니다.
  - 2016 법안 B 투명성 웹사이트와 VTA.org 페이지가 지속적으로 업데이트됩니다.
  - VTA 위원회는 2024 회계연도 및 2025 회계연도 격년 예산 및 2024 회계연도부터 2033 회계연도까지 10개년 프로그램을 승인했습니다.
  - 2022 회계연도 프로그램 성과 감사는 2023년 3월 회의에서 2016 MBCOC에 의해 접수 및 승인되었습니다.
  - 프로젝트 보고 양식을 수정하고 거리 전체 체크리스트를 업데이트했습니다.
  - Call for Projects를 위한 온라인 애플리케이션을 개발했습니다.
- 지역 거리 및 도로
  - 회원 기관으로부터 필수 연간 문서를 받아 검토했습니다.
- BART 2 단계
  - 터널 및 선로 점진적인 설계-시공 설계 활동뿐만 아니라 부동산 취득 및 기타 건설 패키지에 대한 설계 노력도 시작되었습니다.
- 자전거 및 보행자
  - 자본 프로젝트:
    - 산호세의 톰슨 크릭 트레일 완성을 위한 리본 커팅을 기념했습니다.
  - 기획 연구:
    - 5개의 자전거 및 계획 연구에 자금을 지원했습니다.
  - 교육/장려:
    - 2023 회계연도 프로젝트 프로그램을 받았습니다.
    - 2022 회계연도 활동 요약을 위원회에 제출했습니다.
- Caltrain 등급 분리
  - 프로젝트 상태를 논의하고 일반 프로그램 정보를 공유하기 위해 VTA, 시 및 Caltrain과 분기별 조정 회의를 진행했습니다.
  - Mountain View 및 Churchill의 Rengstorff 등급 분리 프로젝트와 Palo Alto의 Charleston/Meadow 등급 분리 프로젝트에 대한 자금 조달 계약을 체결했습니다.
- Caltrain 회랑 용량 개선
  - Caltrain과 다양한 자금조달 계약을 체결했습니다.
- 고속도로 교차로

- US 101/Blossom Hill 교차로 프로젝트 개통을 기념했습니다.
- US 101/De La Cruz Blvd/Trimble Rd. 교차로 개선 공사가 계속되었습니다.
- 소음 감소 연구 기술 업데이트의 지속적인 개발 - 추가 현장 요청 검토 RFP 가 공개되었습니다.
- 카운티 간선도로
  - 산타 테레사-헤일 연장: 던 애비뉴 남쪽 자전거 도로 건설 완료.
  - 알마덴 간선도로 캄든 애비뉴 교차로 개선 프로젝트: 건설이 시작되었습니다.
- 주도 85 번 회랑
  - SR 85 소음 감소 실증 프로젝트 2 단계 95% 계획, 사양 및 견적이 완료되었습니다.
- 대중교통 운영
  - 이동성 및 저렴한 요금 확대:
    - 2023 회계연도에는 14,833 개의 패스가 판매되었습니다.
  - 혁신적인 대중교통 서비스 모델:
    - 다음과 같이 세 가지 주문형 마이크로 대중교통 프로그램이 서비스를 시작했습니다.
      - 모건 힐 모고 - 2022 년 9 월
      - 밀피타스 SMART - 2022 년 9 월
      - 팔로알토 링크 - 2023 년 3 월

그림 9.1 - 2016 법안 B 프로그램의 2023 회계연도 주요 내용.

## 10. 용어

다음은 이 보고서 및 관련 2016 법안 B 문서에서 자주 사용되는 용어입니다.

**배분**은 특정 프로젝트 또는 프로그램에 사용할 수 있는 2016 법안 B 자금 중 VTA 위원회가 승인한 금액입니다.

**보조금 수혜**는 VTA 와 수혜자가 적격 프로젝트에 자금을 지원하기로 합의했음을 보여줍니다.

**지출**은 VTA 가 수혜자(예: 시, 카운티 또는 Caltrain)에게 2016 법안 B 자금을 상환하는 것입니다.

**회계연도**는 7 월 1 일에 시작하여 6 월 30 일에 끝나는 12 개월의 회계 기간을 의미합니다. 회계 연도는 흔히 **FY** 로 축약되며 참조 연도는 해당 기간의 끝입니다. 예를 들어, 2021 회계연도는 2020 년 7 월 1 일부터 2021 년 6 월 30 일까지입니다.

**수혜자**는 프로젝트를 위해 2016 법안 B 자금을 받는 기관입니다. 여기에는 카운티 내 15 개 도시, 산타클라라 카운티, Caltrain 및 VTA 가 포함됩니다.

**회원 기관**은 산타클라라 카운티 교통 혼잡 관리 기관의 공동 권한 협약에 서명한 지방 자치 단체입니다. 여기에는 카운티 내의 모든 시, 산타클라라 카운티 및 VTA 가 포함됩니다.

2016 법안 B 투표 용지에는 다음과 같이 9 개의 프로그램 범주가 명시되어 있으며, 각 범주에 대한 배분액이 명시되어 있습니다. 지역 거리 및 도로, BART 실리콘 벨리 2 단계, 자전거 및 보행자, Caltrain 등급 분리, Caltrain 용량 개선, 고속도로 교차로, 카운티 간선도로, 주도 85 번 회랑 및 대중교통 운영.

**프로그램 세수**는 30 년 세금 기간 동안 수령한 세수로서, 여기에 발생한 이자나 기타 수익을 포함하고, 부채 서비스의 만족, 차입 비용, 프로그램 관리 및 감독 비용(예: 보조금 관리 및 재무 관리 비용)에 필요한 자금을 제외한 금액입니다. 징수된 **수익**은 이자 수익을 제외한 2016 법안 B 판매세 수익의 순 수령액입니다.

## 11. 부록

'여기(링크)'에서 부록에 액세스할 수 있습니다.