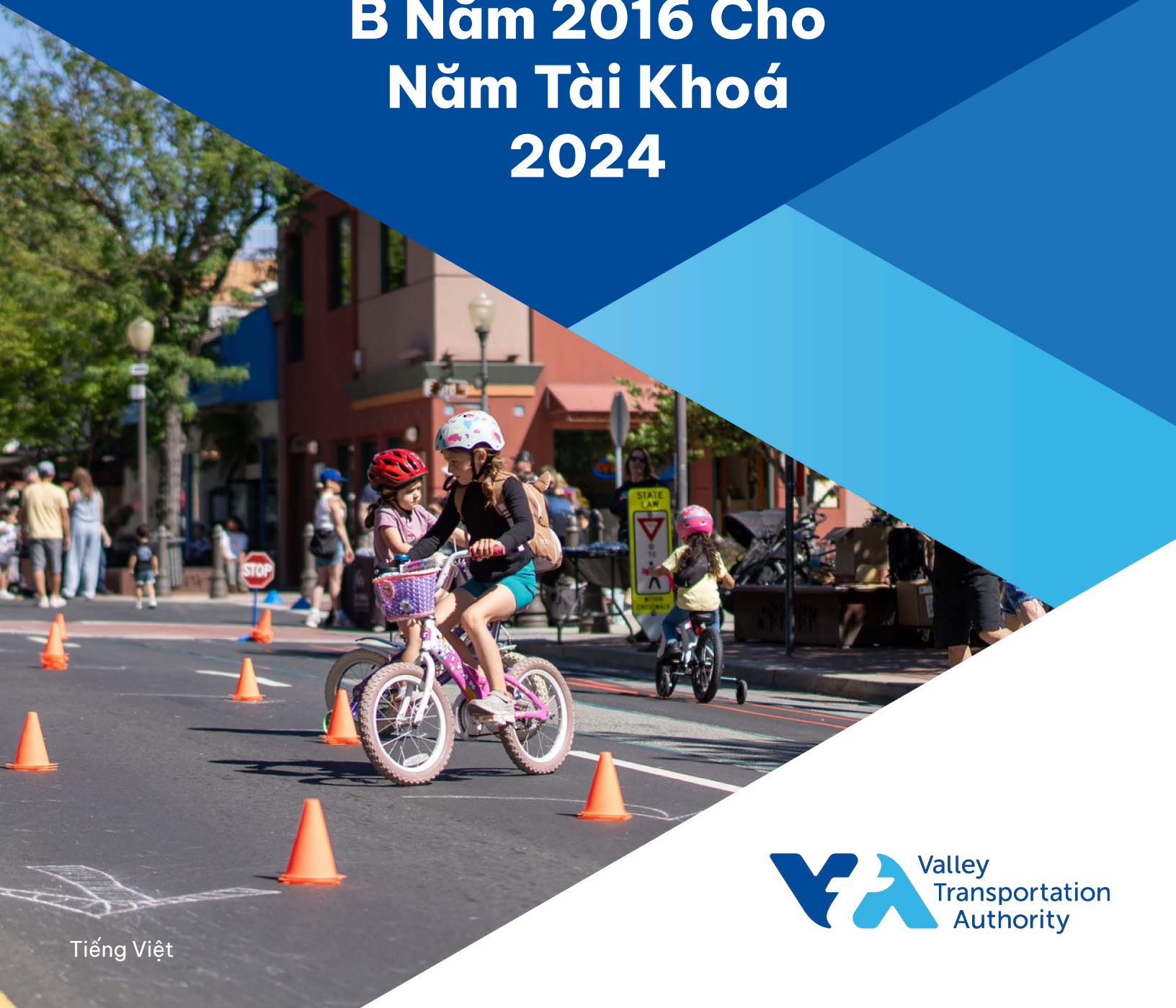


2016  
MEASURE B



# Báo Cáo Hàng Năm Về Dự Luật B Năm 2016 Cho Năm Tài Khoá 2024



# Mục Lục

1. Executive Summary .....	3
1.1 Giới Thiệu .....	4
1.2 Mục Đích Của Báo Cáo .....	4
2. Thông Tin Tài Chính Thuế Bán Hàng Dự Luật B Năm 2016 .....	5
2.1 Doanh Thu Của Chương Trình .....	5
2.2 Danh Mục Chương Trình .....	7
3. Giám Sát và Trách Nhiệm Giải Trình .....	15
3.1 Ủy Ban Giám Sát Của Công Dân Đối Với Dự Luật B Năm 2016 .....	15
3.2 Sự Minh Bạch Của Chương Trình .....	15
4. Hướng Dẫn Triển Khai .....	16
4.1 Nguyên Tắc Ngân Sách Hai Năm và Chương Trình 10 Năm .....	16
4.2 Phương Pháp Tối Ưu Hóa và Tiêu Chí Dự Án Sẵn Sàng .....	16
5. Thuật Ngữ .....	17
6. Phụ Lục .....	18
6.1 Body Lá Phiếu Dự Luật B Năm 2016	
6.2 Ủy Ban Giám Sát Của Công Dân Đối Với Dự Luật B Năm 2016	
6.3 Hướng Dẫn Về Danh Mục Chương Trình Dự Luật B Năm 2016	
6.4 Tiêu Chí Dự Án Sẵn Sàng Của Chương Trình Dựa Trên Nhu Cầu/Năng Lực Dự Luật B Năm 2016	
6.5 Nguyên Tắc Ngân Sách Hai Năm và Chương Trình 10 Năm Dự Luật B Năm 2016	
6.6 Chương Trình 10 Năm Dự Luật B Năm 2016	
6.7 Phân Bỏ Chương Trình Theo Danh Mục Chương Trình Của Dự Luật B Năm 2016	
6.8 Phân Bỏ Cho Quy Trình Chi Tiêu	

## Executive Summary: Tin nhắn từ Tổng Giám Đốc

---



Thân gửi Cư Dân Hạt Santa Clara,

Tôi xin vui mừng gửi đến quý vị Báo Cáo Hàng Năm Về Dự Luật B Năm 2016 Cho Năm Tài Khoá 2024.

Tại VTA, trách nhiệm của chúng tôi là bảo đảm đem đến những giải pháp giao thông hiệu quả, tối ưu cho tất cả những người di chuyển trong hoặc qua Hạt Santa Clara. Chương trình thuế bán hàng Dự Luật B Năm 2016 là một phần quan trọng trong việc hoàn thành cam kết tài trợ cho nhiều dự án giao thông phục vụ cho lợi ích tại địa phương để thúc đẩy sự phát triển của Silicon Valley.

Chương trình Dự Luật B Năm 2016 tiếp tục hợp tác với các cơ quan đối tác để đáp ứng các nhu cầu giao thông ngày càng tăng, từ nâng cấp hạt ồng cho người đi bộ và đi xe đạp, cho đến phát triển các giải pháp giao thông công cộng đổi mới. Chỉ trong vòng năm năm ngắn ngủi, quỹ này đã có thể tái đầu tư hơn **\$950 triệu** vào hạt của chúng ta để hiện thực hóa các cải tiến cho mạng lưới giao thông. Tôi khuyến khích quý vị hãy tiếp tục đọc Báo Cáo Hàng Năm cho Năm Tài Khoá 2024, vì trong đó mô tả chi tiết sự phát triển liên tục, mức tăng trưởng, phân bổ quỹ và chi tiêu của chương trình.

VTA mong muốn tiếp tục hợp tác với cộng đồng và các đối tác trong nỗ lực hoàn thành các dự án và chương trình hợp lệ theo Dự Luật B Năm 2016, xây dựng mạng lưới giao thông đáng tin cậy và bền vững cho các thế hệ tương lai.



Carolyn M. Gonot  
Tổng Giám Đốc/CEO

## 1.1 Giới Thiệu

Dự Luật B Năm 2016 là thuế bán hàng nửa xu, kéo dài trong 30 năm để phục vụ cho việc nâng cấp dịch vụ giao thông công cộng, đường cao tốc, đường xa lộ và giao thông tích cực (xe đạp, đi bộ và các con đường hoàn chỉnh). Dự luật đã được thông qua với tỷ lệ gần 72%, mức ủng hộ cao nhất trong số các dự luật thuế giao thông ở Hạt Santa Clara. Thuế đã được thu kể từ ngày 01 tháng 04 năm 2017.

Dự Luật B Năm 2016 tiếp tục cung cấp nguồn ngân quỹ để cho phép các cơ quan triển khai những dự án mà cử tri phê duyệt. Chương trình Dự Luật B Năm 2016 hỗ trợ hoàn thành các dự án và sáng kiến được cử tri phê duyệt thông qua các ngân quỹ cạnh tranh và không cạnh tranh.

## 1.2 Mục Đích Của Báo Cáo

VTA cam kết bảo đảm sự minh bạch về Chương Trình Thuế Bán Hàng Dự Luật B Năm 2016. Báo Cáo Hàng Năm này là một trong những cam kết của chúng tôi về việc cập nhật tiến độ chương trình. Mục đích của báo cáo này là đánh giá thông tin về chương trình thuế bán hàng Dự Luật B Năm 2016 cho Năm Tài Khoá (Fiscal Year – FY) 2024 (từ ngày 01 tháng 07 đến ngày 30 tháng 06 năm 2024), bao gồm thông tin tài chính như doanh thu thuế thu được, phân bổ ngân quỹ và chi tiêu ngân quỹ. Ngoài ra, báo cáo này còn tóm tắt các thành tựu và những ngân quỹ được chi tiêu trong mỗi danh mục chương trình.

Dữ liệu trong báo cáo này là dữ liệu của FY 2024, và dữ liệu tổng hợp cho đến hết FY 2024. Dữ liệu cho đến hết FY 2024 là dữ liệu hoàn chỉnh, kể từ khi bắt đầu triển khai dự luật thuế bán hàng vào năm 2017.

## 2. Thông Tin Tài Chính Thuế Bán Hàng Dự Luật B Năm 2016

### 2.1 Doanh Thu Của Chương Trình

Doanh thu thuế bán hàng Dự Luật B Năm 2016 là doanh thu ròng nhận được, do Sở Quản Lý Thuế Phí California (CDFTA) tính toán hàng năm. Thu nhập từ lãi hay nghĩa vụ tài chính khác được xếp vào **Thu Nhập Kiểm Được**.

Doanh thu thuế nhận được trong thời hạn thu thuế 30 năm, bao gồm lãi hoặc thu nhập khác từ đó, trừ đi các khoản chi phí cần thiết để hoàn thành nghĩa vụ trả nợ và/hoặc chi phí vay và chi phí quản trị và giám sát chương trình, ví dụ như chi phí quản lý ngân sách tài trợ và quản lý tài chính, được coi là **Doanh Thu Thuế Chương Trình**.

### Tổng Doanh Thu

Bảng dưới đây báo cáo tổng doanh thu thuế bán hàng cho chương trình Dự Luật B Năm 2016 theo năm tài khóa và kể từ khi triển khai chương trình. Do nền kinh tế địa phương biến động và xu hướng khách hàng chi tiêu có nhiều thay đổi, giá trị của doanh thu ròng cũng như vậy.

**Bảng 2.1.1 - Doanh Thu Thuế Bán Hàng Dự Luật B Năm 2016 theo Năm Tài Khóa**

Doanh Thu Thuế Bán Hàng Dự Luật B Năm 2016 theo Năm Tài Khóa	
Năm Tài Khóa	Doanh Thu Ròng
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
FY 2024	\$266,617,738
Tổng Cộng Kể Từ Khi Triển Khai	\$1,720,045,857

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

### Tổng Thu Nhập Kiểm Được

Bảng dưới đây báo cáo tổng thu nhập kiểm được cho RY 2024. Theo Báo Cáo Tài Chính Toàn Diện Hàng Năm (ACFR) cho FY 2024 của VTA, thu nhập kiểm được là "...liên quan đến thu nhập từ lãi, lãi/lỗ chưa thực hiện, và lãi/lỗ giao dịch...[và] từ ba nguồn cơ bản: danh mục đầu tư ngắn hạn, trung hạn và dài hạn." Như được thể hiện trong bảng dưới đây.

Bảng này phân biệt giữa thu nhập kiểm được và thu nhập chưa thực hiện, vì chỉ có lãi và lãi/lỗ giao dịch đã thực hiện mới được sử dụng để tính Doanh Thu Thuế Chương Trình. Lãi/lỗ chưa thực hiện không được tính, vì chúng chưa phải là doanh thu hay khoản lỗ thực sự xảy ra.



**Bảng 2.1.2 - Thu Nhập Kiểm Được Dự Luật B Năm 2016 theo Năm Tài Khoá**

Thu Nhập Kiểm Được Dự Luật B Năm 2016 theo Năm Tài Khoá		
Năm Tài Khoá	Thu Nhập Kiểm Được	Thu Nhập Chưa Thực Hiện**
FY 2017*	\$0	\$0
FY 2018	\$0	\$0
FY 2019	\$4,833,749	\$137,013
FY 2020	\$16,270,856	\$6,529,136
FY 2021	\$12,713,074	-\$10,885,812
FY 2022	\$7,080,418	-\$28,222,407
FY 2023	\$16,212,004	\$2,754,547
FY 2024	\$33,515,090	\$15,944,682
<b>Tổng Cộng Kể Từ Khi Triển Khai</b>	<b>\$90,625,191</b>	<b>-\$13,712,841</b>

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

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

## Doanh Thu Thuế Chương Trình

Doanh Thu Thuế Chương Trình được tính bao gồm thu nhập kiểm được, doanh thu và các chi phí quản trị. Tổng Doanh Thu Thuế Chương Trình cho FY 2024 được trình bày bên dưới.

Khi tính Doanh Thu Thuế Chương Trình, chỉ có lãi và lãi/lỗ giao dịch được thực hiện mới được cân nhắc. Lãi/lỗ chưa thực hiện không được tính, vì chúng chưa phải là doanh thu hay khoản lỗ thực sự xảy ra.

**Table 2.1.3 - Ingresos Totales de Impuestos del Programa**

Doanh Thu Thuế Chương Trình		
	FY 2024	Tổng Cộng Kể Từ Khi Triển Khai (FY 2017 — FY 2024)
Doanh Thu Kiểm Được	\$266,617,738	\$1,720,045,857
Thu Nhập Kiểm Được	\$33,515,090	\$90,625,191
<b>Tổng phụ</b>	<b>\$300,132,828</b>	<b>\$1,810,671,048</b>
Chi Phí Quản Trị	-\$2,198,790	-\$12,478,770 <sup>(1)</sup>
<b>Doanh Thu Thuế Chương Trình</b>	<b>\$297,934,038</b>	<b>\$1,798,192,278</b>

(1) Inception to FY 2024 amount reflects an update made to the prior year accrual allocation, resulting in updated reporting on Administration expenses.

Theo dự tính, dự luật được thông qua bằng lá phiếu Dự Luật B Năm 2016 sẽ thu được khoảng \$6,3 tỷ đô la (thời giá năm 2017) từ chương trình thuế bán hàng. Mỗi danh mục chương trình được phân bổ một phần theo dự tính từ Doanh Thu Thuế Chương Trình. Số tiền theo dự tính, khi chia cho tổng \$6,3 tỷ đô la, sẽ cho kết quả là **Tỷ Lệ Doanh Thu Thuế Chương Trình** để phân bổ cho mỗi danh mục chương trình. Những tỷ lệ này được dùng để tính toán các mức phân bổ trong tương lai, từ đó xác định mức phân bổ phù hợp cho ngân quỹ Dự Luật B Năm 2016 trong suốt thời gian dự luật có hiệu lực.

## 2.2 Danh Mục Chương Trình

Có chín danh mục chương trình trong Chương Trình Dự Luật B Năm 2016 – hai danh mục trong số đó có các danh mục con. Tất cả danh mục chương trình đều được áp dụng theo hướng dẫn được Ban Quản Trị VTA phê duyệt.

### Phân Bỏ

Ngân sách của VTA bao gồm hai năm tài khóa. Ngân sách được phê duyệt cho FY 2024 và FY 2025 được trình bày trong bảng bên dưới. Ngoài ra, Bảng 2.2.1 trình bày các khoản phân bổ cho Danh Mục Chương Trình tùy theo loại phân bổ. Hướng Dẫn Danh Mục Chương Trình Dự Luật B Năm 2016 xác lập hai loại phân bổ ngân quỹ: theo công thức và theo nhu cầu/năng lực. Phân bổ theo công thức nghĩa là ngân quỹ được phân bổ cho mỗi năm tài khóa bằng cách nhân tỷ lệ phần trăm Doanh Thu Thuế Chương Trình của danh mục chương trình với Doanh Thu Thuế Chương Trình dự kiến của năm tài khóa đó. Phân bổ theo nhu cầu/năng lực nghĩa là khoản phân bổ cho dự án sẽ dựa trên năng lực của dự án trong việc đáp ứng tiêu chí dự án sẵn sàng được Ban Quản Trị VTA phê duyệt.

**Bảng 2.2.1 - Phân Bỏ Danh Mục Chương Trình Dự Luật B Năm 2016 cho FY 2024 và FY 2025**

		FY 2024	FY 2025
Chi Phí Hành Chính		\$1,500,000	\$2,000,000
Danh Mục Chương Trình			
Dựa trên công thức	Đường Phố Địa Phương	\$52,630,000	\$54,710,000
	Người Đi Bộ & Người Đạp Xe		
	Giáo Dục và Khuyến Khích	\$1,330,000	\$1,710,000
	Dự Án Vốn	\$17,490,000	
	Nghiên Cứu Quy Hoạch	\$1,090,000	
	Hoạt Động Giao Thông Công Cộng		
	Củng Cố Mạng Lưới Chính	\$12,630,000	\$16,640,000
	Mô Hình Dịch Vụ Giao Thông Công Cộng Sáng Tạo	\$1,750,000	\$1,820,000
	Mở Rộng Khả Năng Di Chuyển & Giá Vé Hợp Lý	\$2,660,000	\$3,420,000
	Cải Thiện Tiện Ích	\$1,740,000	
Dựa trên nhu cầu/năng lực	BART Giai Đoạn II	\$747,600,000	
	Phân Cấp Giao Cắt Đường Bộ-Đường Sắt Caltrain	\$107,000,000	
	Cải Thiện Năng Lực Hành Lang Caltrain		
	Nút Giao Liên Thông Cao Tốc	\$71,360,000	
	Xa Lộ Địa Hạt	\$4,300,000	
	Tuyến Đường Tiểu Bang (SR) 85	\$6,620,000	
	Tổng Cộng:	\$1,110,000,000	

Bảng tiếp theo nhấn mạnh các khoản phân bổ Danh Mục Chương Trình theo Dự Luật B Năm 2016 dựa trên tỷ lệ Doanh Thu Thuế Chương Trình được lá phiếu xác định và phần trăm Doanh Thu Thuế Chương Trình cho tới khi kết thúc năm tài khóa báo cáo.

**Bảng 2.2.2 - Phân Bổ Doanh Thu Thuế Chương Trình Dự Luật B Năm 2016 dựa trên Tỷ Lệ Phần Trăm Doanh Thu Thuế Chương Trình**

Program Category Allocations as Percentage Share of Program Tax Revenues				
Danh Mục Chương Trình		Phân Bỏ cho đến FY 2024	% of Program Tax Revenues (Ballot Measure Language) <sup>(2)</sup>	% of Program Tax Revenues through FY 2024
Dựa trên công thức	Đường Phố Địa Phương	\$323,330,000	19.05%	15.05%
	Người Đi Bộ & Người Đạp Xe			
	Giáo Dục và Khuyến Khích	\$9,789,643.11	3.97%	4.24%
	Dự Án Vốn <sup>(1)</sup>	\$62,600,000		
	Nghiên Cứu Quy Hoạch <sup>(1)</sup>	\$3,910,000		
	Hoạt Động Giao Thông Công Cộng			
	Giáo Dục và Khuyến Khích	\$94,800,000	7.94%	8.53%
	Mô Hình Dịch Vụ Giao Thông Công Cộng Sáng Tạo	\$10,940,000		
	Mở Rộng Khả Năng Di Chuyển & Giá Vé Hợp Lý	\$19,580,000		
	Cải Thiện Tiện Ích <sup>(1)</sup>	no update		
Dựa trên nhu cầu/ năng lực <sup>(1)</sup>	BART Giai Đoạn II	\$897,600,000	23.81%	49.92%
	Phân Cấp Giao Cắt Đường Bộ- Đường Sắt Caltrain	\$178,000,000	11.11%	9.90%
	Cải Thiện Năng Lực Hành Lang Caltrain	\$42,450,000	4.98%	2.36%
	Nút Giao Liên Thông Cao Tốc	\$436,150,000	11.90%	24.25%
	Xa Lộ Địa Hạt	\$54,300,000	11.90%	3.02%
	Tuyến Đường Tiểu Bang (SR) 85	\$21,120,000	5.56%	1.17%

(1) Các khoản phân bổ này được dành cho danh mục chương trình hoặc danh mục con khi bắt đầu năm tài khóa đầu tiên của Ngân Sách Hai Năm. Chúng không được phân bổ theo năm tài khóa.

(2) Dự luật được thông qua bằng lá phiếu Dự Luật B Năm 2016 xác định tỷ lệ Doanh Thu Thuế Chương Trình theo thời hạn của dự luật, chứ không phải năm tài khóa.

Quý vị cần lưu ý rằng các tỷ lệ được thông qua bằng lá phiếu là dựa trên thời hạn 30 năm của Dự Luật, và tỷ lệ phân bổ cho danh mục chương trình được thể hiện ở cuối năm tài chính chỉ là số liệu tại thời điểm đó. Các phân bổ cho danh mục chương trình sẽ có nhiều thay đổi trong 30 năm thời hạn, và được thể hiện bằng tỷ lệ được tính vào cuối năm tài khóa.

## Hướng Dẫn Về Danh Mục Chương Trình

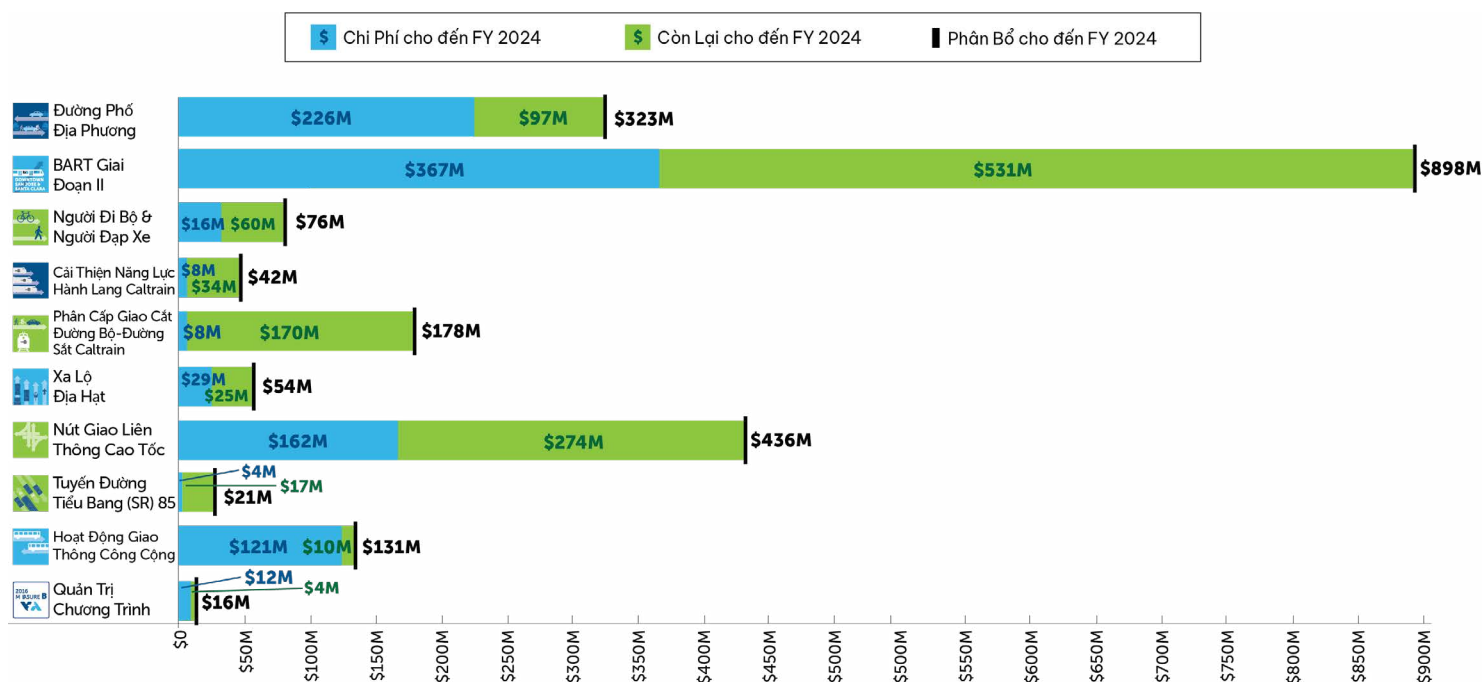
Để quản lý mỗi một trong số chín Danh Mục Chương Trình Dự Luật B Năm 2016, VTA đã ban hành hướng dẫn quy định về việc phân bổ ngân quỹ cho mỗi danh mục chương trình (và các danh mục con, nếu có), các bước triển khai và yêu cầu cũng như tiêu chí của chương trình và dự án. Ban Quản Trị VTA đã phê duyệt hướng dẫn về chín danh mục chương trình vào mùa thu năm 2017 và phê duyệt hướng dẫn bản sửa đổi vào tháng 08 năm 2022. Hướng dẫn bản sửa đổi để cập đến những hành động được Ban Quản Trị phê duyệt có tác động tới việc áp dụng chín danh mục chương trình, cũng như các thay đổi về định dạng và ngôn ngữ tiêu chuẩn để bảo đảm sự nhất quán cũng như rõ ràng.



## Tóm Tắt Danh Mục Chương Trình

Bảng dưới đây thể hiện các khoản phân bổ và chi tiêu cho đến hết FY 2024 cho mỗi một trong số chín danh mục chương trình.

**Bảng 2.2.3 – Các Khoản Phân Bổ và Chi Tiêu Cho Danh Mục Chương Trình theo Dự Luật B Năm 2016 FY 2024**



## Báo Cáo Danh Mục Chương Trình

Chi tiết về mỗi một trong số chín danh mục chương trình được nêu ở bên dưới. Báo cáo này bao gồm phần mô tả ngắn gọn về danh mục chương trình, tóm tắt các khoản chi tiêu và phân bổ của từng danh mục.



### Đường Phố Địa Phương

Phân Bổ FY 2024: \$52,630,000

Chi Tiêu FY 2024: \$69,307,418

Phân Bổ Kể Từ Khi Triển Khai: \$323,330,345

Chi Tiêu Kể Từ Khi Triển Khai: \$225,885,756

Danh mục Đường Phố Địa Phương phân bổ ngân quỹ cho việc sửa chữa và bảo trì các hệ thống đường xá. Ngoài ra, các cơ quan phải áp dụng thông lệ tốt nhất về Đường Phố Hoàn Chỉnh – từ đó cải thiện mọi mặt trong hệ thống đường xá cho mọi người dùng. Ngân quỹ được tính toán theo công thức dựa trên quy mô dân số như được trình bày trong Body lá phiếu. Ngân quỹ được phân bổ theo chu kỳ hai năm, kết hợp với quy trình Ngân Sách Hai Năm của VTA, nhưng được giải ngân để các cơ quan sử dụng hàng năm.

Nếu thành phố hoặc Hạt có điểm Chỉ Số Tình Trạng Mặt Đường (Pavement Condition Index – PCI) từ 70 trở lên, họ có thể sử dụng khoản phân bổ cho các dự án giảm ách tắc giao thông được VTA phê duyệt. VTA sử dụng Chỉ Số Ủy Ban Giao Thông Đô Thị để xác định PCI. Chỉ số này là thông tin về tình trạng mặt đường của một con đường, theo đó điểm cao hơn tức là tình trạng tốt hơn. Các chương trình bảo tồn quản lý mặt đường giúp ngăn chặn hư hỏng dài hạn cho các con đường, từ đó giảm chi phí bảo trì dài hạn.

Các công việc phổ biến để bảo trì mặt đường bao gồm trám vữa xi măng, trám khe nứt, mở rộng lề đường, kẻ lại vạch kẻ đường, chặt cây và trồng lại cây, cũng như các cải tạo theo mô hình “Đường Phố Hoàn Chỉnh”. Các dự án giảm ùn tắc sẽ được áp dụng tùy theo nhu cầu cụ thể của từng cơ quan, trong khi vẫn ưu tiên giúp mọi người tham gia giao thông hiệu quả và tối ưu. Tính hiệu quả của danh mục chương trình này được đánh giá hàng năm.

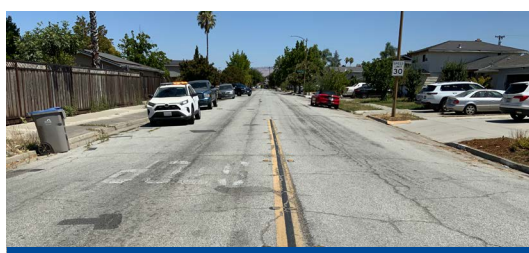
Các điểm sáng về hoạt động của chương trình trong FY 2024 bao gồm cải tạo 659,1 dặm mặt đường trong toàn hạt.



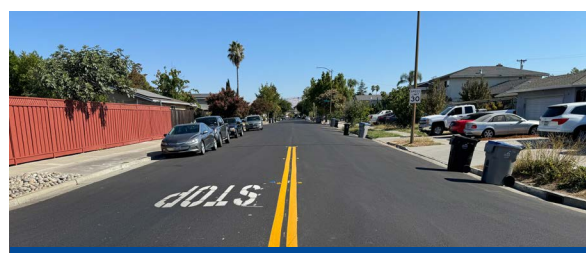
Labor Drive, before - City of San Jose



Labor Drive, after - City of San Jose



Chesbro Avenue, before - City of San Jose



Chesbro Avenue, after - City of San Jose



## Người Đi Bộ & Người Đạp Xe

**Phân Bổ AF 2024: \$19,910,000**

**Chi Tiêu AF 2024: \$10,167,082**

**Phân Bổ Kể Từ Khi Triển Khai: \$78,010,000**

**Chi Tiêu Kể Từ Khi Triển Khai: \$16,041,119**

Danh mục này giúp tài trợ cho các dự án phục vụ người đi bộ và người đi xe đạp quan trọng trên toàn hạt, theo quyết định của các thành phố, Hạt và VTA. Ngân quỹ sẽ ưu tiên các dự án: kết nối tới trường học, điểm giao thông công cộng và trung tâm lao động; lắp chỗ trống cho mạng lưới xe đạp và người đi bộ; giải quyết các rào cản giao thông một cách an toàn; và giúp việc đi bộ hoặc đi xe đạp trở thành phương thức di chuyển an toàn hơn và thuận tiện hơn cho tất cả cư dân của hạt và hành khách. Các dự án hợp lệ được nêu trong Mục Đính Kèm A của Dự Luật B Năm 2016 (Xem Phụ Lục 6.1)



Danh mục chương trình này gồm ba danh mục con:

Giáo Dục và Khuyến Khích, Dự Án Vốn và Nghiên Cứu Quy Hoạch, như được mô tả bên dưới.

- **Chương Trình Tài Trợ Danh Mục Phụ: Giáo Dục và Khuyến Khích**

- Chương trình này cho phép các cơ quan thành viên tài trợ cho chương trình và dự án giúp khuyến khích đạp xe và đi bộ và/hoặc tuyên truyền về những phương thức di chuyển này. Những chương trình và dự án này bao gồm nhưng không hạn chế ở Con Đường Đi Học An Toàn, kiểm tra đi bộ, sự kiện phố đi bộ và chiến dịch đi bộ/đạp xe an toàn. Ngân quỹ cho chương trình này được phân bổ cho mỗi Cơ Quan Thành Viên theo công thức dựa trên quy mô dân số.
- Các điểm nhấn về hoạt động của chương trình trong FY 2024 bao gồm:
  - Tiếp tục 15 chương trình giáo dục về an toàn và kỹ năng tại trường học và ngoài trường học
  - chiến dịch Vision Zero do VTA phối hợp với Sở Y Tế Công Cộng Hạt Santa Clara tổ chức thành công
  - hỗ trợ tổ chức hơn 10 sự kiện phố đi bộ



- **Chương Trình Tài Trợ Danh Mục Phụ: Dự Án Vốn**

- Chương trình trợ cấp cạnh tranh này tài trợ ngân quỹ cho những đơn vị đăng ký tổ chức hoạt động dẫn đến/bao gồm: Giấy Phép Môi Trường; Thiết Kế; Giải Phóng Mặt Bằng và Thi Công cho các dự án dành cho người đi bộ và đi xe đạp hiện đã nêu trong Dự Luật B Năm 2016.
- Các điểm nhấn về hoạt động của chương trình trong FY 2024 bao gồm:
  - Ký kết ba thỏa thuận tài trợ: Dự án Mở Rộng Stevens Creek Đến West Remington ở Mountain View, Hoàn Thiện Đường Mòn Coyote Creek ở San Jose và Mở Rộng Đường Mòn Sông Guadalupe Đến Almaden

- **Chương Trình Tài Trợ Danh Mục Phụ: Nghiên Cứu Quy Hoạch**

- Chương trình trợ cấp cạnh tranh này cho phép các thành phố, Hạt và VTA đăng ký xin tài trợ để cho phép họ thực hiện các nghiên cứu quy hoạch hỗ trợ phát triển dự án vốn cho các dự án dành cho người đi bộ và đi xe đạp quan trọng trên toàn hạt.
- Hoạt động nổi bật trong FY 2024 bao gồm việc ký kết ba thỏa thuận tài trợ: Nghiên cứu Làn Đường Xe Đạp Miramonte Avenue ở Mountain View, Nghiên cứu Hamilton Avenue/Highway ở Campbell, và nghiên cứu Foothill Expressway ở Hạt Santa Clara.



### BART Giai Đoạn II

**Phân Bổ AF 2024: \$747,600,000**  
**Chi Tiêu FY 2024: \$320,516,282**

**Phân Bổ Kể Từ Khi Triển Khai: \$897,600,000**  
**Chi Tiêu Kể Từ Khi Triển Khai: \$366,886,367**

Danh mục chương trình BART Silicon Valley Giai Đoạn II (BART Giai Đoạn II) tài trợ chi phí quy hoạch, kỹ thuật, thi công và bàn giao BART Giai Đoạn II, phần mở rộng dài 6 dặm của hệ thống BART khu vực từ Ga Berryessa ở San Jose tới Thành Phố Santa Clara.

Hoạt động nổi bật được Dự Luật B Năm 2016 tài trợ trong FY 2024 bao gồm sáng kiến Thiết Kế Hợp Đồng Xây Dựng Thiết Kế Tiến Độ Đường Hầm và Đường Ray (CP2), mua sắm bất động sản, các nỗ lực thiết kế cho gói thi công, hợp tác với Cục Quản Lý Giao Thông Liên Bang để chuẩn bị đánh giá nguy cơ chi phí/lịch trình và bắt đầu quá trình mua bán toa xe lửa BART cũng như máy Khoan Hầm.



### Năng Lực Hành Lang Caltrain

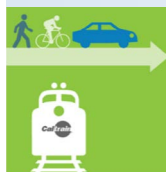
**Phân Bổ AF 2024: \$0**  
**Chi Tiêu AF 2024: \$3,062,866**

**Phân Bổ Kể Từ Khi Triển Khai: \$42,250,000**  
**Chi Tiêu Kể Từ Khi Triển Khai: \$8,108,613**

Danh mục chương trình Nâng Cao Năng Lực Hành Lang Caltrain giúp cải thiện và tăng cường dịch vụ của Caltrain ở Hạt Santa Clara, giúp giảm ùn tắc trên đường cao tốc. Danh mục này là loại chương trình dựa trên nhu cầu/năng lực và phải tuân thủ Tiêu Chí Dự Án Sẵn Sàng Được Ban Quản Trị phê duyệt để nhận tiền phân bổ ngân quỹ.

VTAs hợp tác với Caltrain để triển khai các dự án có lợi cho hành lang Caltrain ở hạt Santa Clara. Các loại dự án mà danh mục chương trình này tài trợ bao gồm tăng cường dịch vụ cho Morgan Hill và Gilroy, cải tạo nhà ga, xây dựng lối lên tàu đồng mức, nhà ga mở rộng và nâng cấp dịch vụ.

Các thành tựu về hoạt động chương trình trong FY 2024 bao gồm ký kết ba thỏa thuận tài trợ: kế hoạch Nút Giao Hành Lang Chiến Lược, Nghiên Cứu Lai Hóa Tàu Điện Nhiều Toa, và dự án Dịch vụ Cố Vấn Chiến Lược và Hỗ Trợ Quản Lý Dự Án Hồ Sơ Kinh Doanh Diridon.



### Phân Cấp Giao Cắt Đường Bộ-Đường Sắt Caltrain

**Phân Bổ AF 2024: \$107,000,000**  
**Chi Tiêu AF 2024: \$7,450,494**

**Phân Bổ Kể Từ Khi Triển Khai: \$178,000,000**  
**Chi Tiêu Kể Từ Khi Triển Khai: \$8,230,561**

Danh mục Phân Cấp Giao Cắt Đường Bộ-Đường Sắt Caltrain tài trợ cho các dự án phân cấp giao cắt đường bộ-đường sắt dọc hành lang Caltrain ở các thành phố Sunnyvale, Mountain View và Palo Alto, phân cấp các đường ray Caltrain khỏi đường bộ, nhằm tăng độ an toàn cho người lái xe, người đạp xe và người đi bộ, đồng thời giảm ùn tắc ở các nút giao.

Các hoạt động chương trình nổi bật trong FY 2024 bao gồm ký kết thỏa thuận tài trợ Nghiên Cứu Kỹ Thuật Bổ Sung của Palo Alto, và xây dựng bản tu chính cho thỏa thuận tài trợ Rengstorff Avenue để bao gồm các dịch vụ CM/GC.





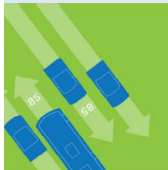
### **Xa Lộ Địa Hạt**

**Phân Bổ AF 2024: \$4,300,000**  
**Chi Tiêu AF 2024: \$2,837,077**

**Phân Bổ Kể Từ Khi Triển Khai: \$54,300,000**  
**Chi Tiêu Kể Từ Khi Triển Khai: \$29,390,222**

Danh mục này tài trợ cho các dự án cải tạo Bậc 1 trong Kế Hoạch Xa Lộ Địa Hạt để giảm ùn tắc, nâng cao mức độ an toàn và tăng tính hiệu quả của hệ thống xa lộ trong địa hạt. Các dự án hợp lệ được nêu trong Mục Định Kèm C của Dự Luật B Năm 2016 (Xem Phụ Lục 6.1)

Các hoạt động chương trình đáng chú ý trong FY2024 bao gồm nỗ lực Hỗ Trợ Chương Trình Xa Lộ Địa Hạt, ví dụ như cuộc thi Dự Đoán Nhu Cầu Giao Thông và các khía cạnh Kỹ Thuật Giao Thông cho Montague Expressway. Ngoài ra, dự án Nâng Cấp Bộ Lưu Điện Giai Đoạn I và II cũng đã trao thầu và bắt đầu triển khai thi công.



### **Hành Lang SR 85**

**Phân Bổ AF 2024: \$6,620,000**  
**Chi Tiêu AF 2024: \$646,173**

**Phân Bổ Kể Từ Khi Triển Khai: \$21,120,000**  
**Chi Tiêu Kể Từ Khi Triển Khai: \$4,210,352**

Danh mục này tài trợ cho các dự án giảm ùn tắc và giao thông công cộng mới tại SR 85, bao gồm làn giao thông mới từ SR 87 tại San Jose đến U.S.101 ở Mountain View. Danh mục cũng tài trợ cho hoạt động giảm tiếng ồn dọc SR 85 và nghiên cứu phương án giao thông thay thế, bao gồm nhưng không giới hạn ở Hệ Thống Xe Buýt Nhanh với hạ tầng như nhà ga và dốc lên xuống, hệ Thống Đường Sắt Thành Phố và những công nghệ giao thông tương lai khác.

Các hoạt động chương trình nổi bật trong FY2024 cho Chương Trình Giảm Õn SR 85 bao gồm Caltrain phê duyệt báo cáo dự án để hoàn thành giai đoạn Phê Duyệt Dự Án và Thiết Kế Môi Trường (PA/ED), giai đoạn Thiết Kế Cuối Cùng dự kiến hoàn thành vào tháng 8/2025, với hoạt động thi công Giai Đoạn 2 dự kiến bắt đầu vào mùa hè năm 2025.



### **Nút Giao Liên Thông Cao Tốc**

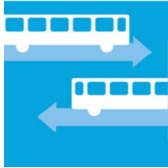
**Phân Bổ AF 2024: \$71,360,000**  
**Chi Tiêu AF 2024: \$31,037,675**

**Phân Bổ Kể Từ Khi Triển Khai: \$436,150,000**  
**Chi Tiêu Kể Từ Khi Triển Khai: \$162,447,985**

Danh mục này tài trợ cho các dự án cao tốc trên toàn Hạt Santa Clara để: giảm ùn tắc, cải thiện lối vào xa lộ cũng như hoạt động của đường cao tốc, cầu vượt kết nối đường bộ và triển khai công nghệ cao thông qua Hệ Thống Giao Thông Thông Minh (Intelligent Transportation Systems - ITS).

Hoạt động chương trình nổi bật cho FY2024 bao gồm Caltrans phê duyệt Thiết Kế Cuối Cùng và hoàn thành giai đoạn Thiết Kế Cuối Cùng cũng như Giải Phóng Mặt Bằng cho dự án Nút Giao US 101/SR 25 Giai Đoạn 1, và nghĩa vụ \$2,4 tỷ từ quỹ dự phòng liên bang được phê duyệt cho giai đoạn PA/ED của dự án Mở Rộng US 101/SR 25 Santa Teresa Boulevard.





## Hoạt Động Giao Thông Công Cộng

Phân Bổ AF 2024: \$17,870,000  
Chi Tiêu AF 2024: \$20,003,285

Asignación Desde el Inicio: \$153,440,000  
Gastos Desde el Inicio: \$121,019,819

Mục tiêu của danh mục này là tăng lượng khách hàng, cải thiện hiệu quả, nâng cấp các dịch vụ đi lại cho người cao tuổi và người khuyết tật, và cải thiện giá cả dịch vụ cho nhóm dân cư yếu thế và ít được phục vụ trong Hạt. Ngân quỹ có thể được sử dụng để duy trì và mở rộng tần suất dịch vụ tuyến xe buýt quan trọng, tăng giờ hoạt động vào sáng sớm, tối và cuối tuần để cải thiện khả năng di chuyển, tạo điều kiện tiếp cận dịch vụ an toàn, cũng như đảm bảo giá cả hợp lý cho những cư dân cần sử dụng xe buýt cho các nhu cầu đi lại thiết yếu – nhất là nhóm dân cư yếu thế, ít được phục vụ và phụ thuộc vào phương tiện giao thông công cộng trong toàn hạt. Các danh mục con đủ điều kiện của danh mục Hoạt Động Giao Thông Công Cộng được nêu trong Mục Đính Kèm D của Dự Luật B Năm 2016 (Xem Phụ Lục 6.1).

Danh mục chương trình này gồm bốn danh mục con: Mở Rộng Khả Năng Di Chuyển & Giá Vé Hợp Lý, Mô Hình Dịch Vụ Giao Thông Công Cộng Sáng Tạo, Cải Thiện Tiện Ích và Cung Cấp Mạng Lưới Chính Có Tần Suất Sử Dụng Cao như mô tả dưới đây.

- **Chương Trình Danh Mục Phụ: Mở Rộng Khả Năng Di Chuyển & Giá Vé Hợp Lý**
  - Chương trình này cung cấp ngân quỹ để mở rộng dịch vụ di chuyển cho các cộng đồng yếu thế.
  - Điểm nhấn nổi bật của danh mục phụ này là 15.143 vé cộng đồng đã được bán ra vào FY 2024.
- **Chương Trình Tài Trợ Danh Mục Phụ: Mô Hình Dịch Vụ Giao Thông Công Cộng Sáng Tạo**
  - Chương trình tài trợ cạnh tranh này sẽ cung cấp ngân quỹ để hỗ trợ các mô hình dịch vụ giao thông công cộng sáng tạo mới giúp giải quyết nhu cầu cải thiện kết nối dậm đầu/dậm cuối.
  - Hoạt động nổi bật trong FY 2024 bao gồm hỗ trợ liên tục cho năm chương trình được trao thưởng.
- **Chương Trình Danh Mục Phụ: Cải Thiện Tiện Ích**
  - Ngân quỹ trong danh mục phụ này cải thiện các tiện ích ở những điểm dừng xe buýt VTA, giúp tăng độ an toàn, an ninh và khả năng tiếp cận dịch vụ, cũng như liên tục bảo trì.
  - Hoạt động nổi bật trong FY 2024 bao gồm lắp đặt hai điểm dừng xe buýt có mái che, hai ghế chờ xe buýt mới, ba hệ thống đèn mới và ba hoạt động cải tạo vỉa hè theo đúng chuẩn ADA.
- **Programa de Subcategoría: Mejorar la Red Principal de Frecuencias**
  - Danh mục phụ này trực tiếp tài trợ cho mạng lưới dịch vụ xe buýt cốt lõi của VTA bằng cách tăng tần suất dịch vụ cho tuyến xe buýt cốt lõi, và mở rộng hoặc bổ sung dịch vụ vào buổi tối, đêm muộn cũng như cuối tuần.



Bus Shelter - VTA

## 3. Giám Sát và Trách Nhiệm Giải Trình

### 3.1 Ủy Ban Giám Sát Của Công Dân Đối Với Dự Luật B Năm 2016

Dự luật được thông qua bằng lá phiếu Dự Luật B Năm 2016 nêu rõ phải thành lập ủy ban giám sát độc lập của công dân với mục đích là bảo đảm các ngân quỹ của Dự Luật B Năm 2016 được chi tiêu hợp lý theo Chương trình được phê duyệt và thông báo cho cử tri về tính tuân thủ của Chương Trình. Vì vậy, Ủy Ban Giám Sát Của Công Dân Đối Với Dự Luật B Năm 2016 (MBCOC) đã được thành lập. Ủy ban này có tám vị trí thành viên với những lĩnh vực chuyên môn theo yêu cầu được xác định. Việc bổ nhiệm vị trí thành viên áp dụng nguyên tắc cạnh tranh và do Ban Quản Trị VTA thực hiện. Các thành viên được bổ nhiệm dựa trên chuyên môn và kinh nghiệm phù hợp.

Trong số những nghĩa vụ được nêu trên lá phiếu, MBCOC phải tổ chức thanh tra hàng năm với thanh tra viên độc lập để xem xét các khoản mục thu chi của ngân quỹ. Thanh tra viên độc lập được chọn kể từ ngày 5 năm 2020 đến nay là Moss Adams LLC. Moss Adams đã hoàn tất hoạt động thanh tra cho năm tài khoản 2024. Họ đã đưa ra ý kiến tuyệt đối, hay ý kiến “vô tội toàn phần”, nghĩa là theo quan điểm chuyên môn của họ, VTA đã tuân thủ, trên mọi phương diện trọng yếu, các yêu cầu được áp dụng với Chương Trình Dự Luật B Năm 2016. Mọi cuộc kiểm toán độc lập đối với chương trình Dự Luật B năm 2016 kể từ khi bắt đầu triển khai đều nhận được ý kiến vô tội toàn phần.

Quý vị có thể tìm thấy thông tin khác về MBCOC trong Phụ Lục 6.2, hoặc tại [vta.org/2016-measure-b-citizens-oversight-committee](https://vta.org/2016-measure-b-citizens-oversight-committee). Ngoài những thông tin khác, địa chỉ này trình bày tất cả các cuộc thanh tra hiệu quả của Chương Trình cũng như Báo Cáo MBCOC Hàng năm kể từ khi Ủy Ban thành lập.

### 3.2 Sự Minh Bạch Của Chương Trình

Văn Phòng Chương Trình Dự Luật B Năm 2016 cung cấp thông tin cập nhật thường xuyên để đưa tin về các hoạt động của chương trình cho cộng đồng. Quý vị có thể tìm thấy thông tin này trên mạng và trong các buổi thuyết trình tại phiên họp của Ủy Ban Thường Trực và Cố Vấn VTA. Văn Phòng Chương Trình duy trì Trang Web Về Minh Bạch để cung cấp cả thông tin tài chính đã thanh tra và chưa thanh tra của chương trình. Thông tin và báo cáo khác của dự án cũng có sẵn trên trang web.

Trang Web Về Minh Bạch này là [2016measureb.vta.org](https://2016measureb.vta.org).

## 4. Hướng Dẫn Triển Khai

### 4.1 Nguyên Tắc Ngân Sách Hai Năm và Chương Trình 10 Năm

Vào tháng 4 năm 2021, Ban Quản Trị VTA (VTA BOD) đã phê duyệt Nguyên Tắc Ngân Sách Hai Năm và Chương Trình 10 Năm của Dự Luật B Năm 2016 (Nguyên Tắc) Nguyên Tắc áp dụng cho tất cả danh mục chương trình Dự Luật B Năm 2016 và hướng dẫn xây dựng Chương Trình 10 Năm và Ngân Sách Hai Năm. Nguyên Tắc Ngân Sách Hai Năm và Chương Trình 10 Năm được phê duyệt được nêu trong Phụ Lục.

Chương Trình 10 Năm là một bộ tài liệu quy hoạch nhu cầu về chương trình và dự án trong giai đoạn 10 năm. Chương Trình 10 Năm đã được cập nhật cùng với Ngân Sách Hai Năm FY2024 - FY2025 để cung cấp dự báo chính xác hơn về nhu cầu dự kiến của dự luật. Chương Trình 10 Năm hiện tại có trong Phụ Lục.

### 4.2 Phương Pháp Tối Ưu Hóa và Tiêu Chí Dự Án Sẵn Sàng

Sau khi phê duyệt Nguyên Tắc, VTA BOD phê duyệt Tiêu Chí Dự Án Sẵn Sàng cho các danh mục chương trình theo Nhu Cầu/Năng Lực. Sáu dự án thuộc danh mục chương trình dựa trên Nhu Cầu/Năng Lực phải đáp ứng ba tiêu chí Dự Án Sẵn Sàng mới được đưa vào Ngân Sách Hai Năm hoặc Chương Trình 10 Năm.

Khi các đề xuất dự án được đệ trình và đáp ứng cả ba tiêu chí Dự Án Sẵn Sàng, nhà tài trợ dự án sẽ gửi yêu cầu lên Văn Phòng Chương Trình Dự Luật B Năm 2016 để đưa dự án vào Ngân Sách Hai Năm và/hoặc Chương Trình 10 Năm. Tiêu chí Dự Án Sẵn Sàng có trong Phụ Lục 6.4.

## 5. 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** es la cantidad aprobada por la Junta de VTA de los fondos de la Medida B de 2016 disponibles para un proyecto o programa específico.

**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 Xa 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.

## 6. Phụ Lục

### Phụ Lục 6.1 – Body Lá Phiếu Dự Luật B Năm 2016

<b>MEASURE B</b> <b>COUNTY COUNSEL'S IMPARTIAL ANALYSIS OF MEASURE B</b>	<b>COMPLETE TEXT OF MEASURE B</b>
<p>California law permits the Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA) to impose a retail transactions and use tax (commonly called a "sales tax") in the territory of the VTA, which includes both the unincorporated territory and all the cities within Santa Clara County. Such a tax must first be approved by two-thirds of the voters voting in an election.</p> <p>Measure B was placed on the Ballot by the VTA Board of Directors (Board). Measure B proposes enactment of a .5% (one-half cent) sales tax. The Board anticipates that the sales tax would be operative on April 1, 2017. The authority to levy the sales tax will expire thirty years later.</p> <p>Under California law, all local governments within each county cannot enact a total sales tax rate of more than 2% in any territory. Approval of this Measure would result in the territory within the cities of Campbell and San Jose reaching that 2% cap during 2017 and until the expiration of an existing tax. The State also imposes a sales tax, some of which is distributed to local governments. The State sales tax rate is scheduled to be 7.25% as of January 1, 2017. Approval of this Measure is anticipated to result in a total 9.25% sales tax in the cities of Campbell and San Jose, and a 9.0% sales tax elsewhere in Santa Clara County, as of the date the sales tax is anticipated to begin. Because existing sales taxes may expire, or other sales taxes may be enacted, overall tax rates may vary during the thirty-year period of this tax.</p> <p>State law requires the VTA to state the specific purposes for which the sales tax proceeds will be used, and the VTA must spend the proceeds of the tax only for these purposes. The stated purposes of the proposed sales tax are to: repair potholes and fix local streets; finish the BART extension through downtown San Jose and to Santa Clara; improve bicycle and pedestrian safety; increase Caltrain capacity, in order to ease highway congestion, and improve safety at crossings; relieve traffic on the expressways and key highway interchanges; and enhance transit for seniors, students, low-income, and disabled individuals. The Measure states that the VTA will establish a program and develop program guidelines to administer tax revenues received from the measure.</p> <p>Measure B provides for the establishment of an independent citizens' oversight committee for ensuring that proceeds of the tax are expended consistent with the program established by the VTA. The committee would hold public hearings, issue reports on at least an annual basis, and arrange for an annual independent audit of expenditures.</p> <p>A "yes" vote is a vote to authorize a special sales tax of one-half cent (.5%) operative for 30 years, expected to expire on March 31, 2047.</p> <p>A "no" vote is a vote not to authorize the special sales tax.</p> <p>James R. Williams Acting County Counsel</p> <p>By: /s/ Danielle L. Goldstein Deputy County Counsel</p>	<p>To repair potholes and fix local streets; finish the BART extension through downtown San Jose and to Santa Clara; improve bicycle and pedestrian safety; increase Caltrain capacity, in order to ease highway congestion, and improve safety at crossings; relieve traffic on the expressways and key highway interchanges; and enhance transit for seniors, students, low-income, and disabled, shall the Board of Directors of the Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA) enact a retail transactions and use tax ordinance, Ordinance No. 2016.01, imposing (a) a tax for the privilege of selling tangible personal property at retail upon every retailer in Santa Clara County, the territory of VTA, such tax to be at the rate of one-half of one percent of the gross receipts of the retailer from the sale of tangible personal property sold by him/her at retail in the territory of VTA; and (b) a complementary tax upon the storage, use, or other consumption in Santa Clara County, the territory of VTA, such tax to be at the rate of one-half of one percent of the sales price of the property whose storage, use, or other consumption is subject to the tax; collection of such tax to be limited to thirty years?</p> <p>VTA shall be the administrator of the tax, shall establish a program and develop program guidelines to administer the tax revenues received from the enactment of this measure (the "Program"). Tax revenues received for the 30-year life of the tax, including any interest or other earnings thereon, less any funds necessary for satisfaction of debt service and/or cost of borrowing and costs of program administration and oversight, such as costs of grant administration and financial management, shall be referred to herein as "Program Tax Revenues."</p> <p>VTA shall allocate the Program Tax Revenues to the following categories of transportation projects: Local Streets and Roads; BART Phase II; Bicycle and Pedestrian; Caltrain Grade Separation; Caltrain Capacity Improvements; Highway Interchanges; County Expressways; SR 85 Corridor; and Transit Operations.</p> <p>The present value (i.e., present day purchasing power) of the Program Tax Revenues, as of April 2017, is forecasted to be approximately \$6.3 Billion. The actual revenues to be received over the 30-year life of the tax will be affected by various economic factors, such as inflation and economic growth or decline. The estimated amounts for each category reflect the allocation of approximately \$6.3 Billion. The estimated amounts for each category, divided by \$6.3 Billion, establishes ratios for the allocation among the categories. The VTA Board of Directors may modify those allocation amounts following the program amendment process outlined in this resolution.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• <b><u>Local Streets and Roads—Estimated at \$1.2 Billion of the Program Tax Revenues in 2017 dollars.</u></b> To be returned to cities and the County on a formula basis to be used to repair and maintain the street system. The allocation would be based on the population of the cities and the County of Santa Clara's road and expressway lane mileage. Cities and the County will be required to demonstrate that these funds would be used to enhance and not replace their current investments for road system maintenance and repair. The program would also require that cities and the County apply Complete Streets best practices in order to improve bicycle and pedestrian elements of the street system. If a city or the County has a Pavement Condition Index score of at least 70, it may use the funds for other congestion relief projects.</li></ul>



#### COMPLETE TEXT OF MEASURE B-Continued

- **BART Phase II—Estimated at \$1.5 Billion of Program Tax Revenues in 2017 dollars (capped at a maximum of 25% of Program Tax Revenues).**

To fund the planning, engineering, construction, and delivery costs of BART Phase II, which will create a new regional rail connection by extending BART from the Berryessa Station in San Jose to Santa Clara with stations at Alum Rock/28<sup>th</sup> Street, downtown San Jose, San Jose Diridon Station, and Santa Clara.

- **Bicycle/Pedestrian—Estimated at \$250 Million of Program Tax Revenues in 2017 dollars.**

To fund bicycle and pedestrian projects of countywide significance identified by the cities, County, and VTA. The program will give priority to those projects that connect to schools, transit, and employment centers; fill gaps in the existing bike and pedestrian network; safely cross barriers to mobility; and make walking or biking a safer and more convenient means of transportation for all county residents and visitors. Bicycle and pedestrian educational programs, such as Safe Routes to Schools, will be eligible for funding. Candidate Projects are set forth in Attachment A.

- **Caltrain Grade Separation—Estimated at \$700 Million of Program Tax Revenues in 2017 dollars.**

To fund grade separation projects along the Caltrain corridor in the cities of Sunnyvale, Mountain View, and Palo Alto, separating the Caltrain tracks from roadways to provide increased safety benefits for drivers, bicyclists, and pedestrians and also reduce congestion at the intersections.

- **Caltrain Corridor Capacity Improvements—Estimated at \$314 Million of Program Tax Revenues in 2017 dollars.**

To fund Caltrain corridor capacity improvements and increased service in Santa Clara County in order to ease highway congestion, including: increased service to Morgan Hill and Gilroy, station improvements, level boarding, extended platforms, and service enhancements.

- **Highway Interchanges—Estimated at \$750 Million of Program Tax Revenues in 2017 dollars.**

To fund highway projects throughout the valley that will provide congestion relief, improved highway operations and freeway access, noise abatement, roadway connection overcrossings, and deploy advanced technology through Intelligent Transportation Systems (ITS). Candidate Projects are set forth in Attachment B.

- **County Expressways—Estimated at \$750 Million of Program Tax Revenues in 2017 dollars.**

To fund Tier 1 improvement projects in the County's Expressway Plan in order to relieve congestion, improve safety and increase the effectiveness of the expressway system in the county. Candidate Projects are set forth in Attachment C.

- **State Route 85 Corridor—Estimated at \$350 Million of Program Tax Revenues in 2017 dollars.**

To fund new transit and congestion relief projects on SR 85, including a new transit lane from SR 87 in San Jose to U.S. 101 in Mountain View. Additionally this category will fund noise abatement along SR 85 and will provide funding to study transportation alternatives that include, but are not limited to, Bus Rapid Transit with infrastructure

#### COMPLETE TEXT OF MEASURE B-Continued

such as stations and access ramps, Light Rail Transit, and future transportation technologies that may be applicable.

- **Transit Operations—Estimated at \$500 Million of Program Tax Revenues in 2017 dollars.**

The revenue from this program category will provide additional funds specifically for bus operations to serve vulnerable, underserved, and transit dependent populations throughout the county. The goals of the program category are to increase ridership, improve efficiency, enhance mobility services for seniors and disabled, and improve affordability for the underserved and vulnerable constituencies in the county. As VTA considers modifications to bus operations and routes to improve ridership and efficiencies, these funds may also be utilized to maintain and expand service to the most underserved and vulnerable populations. The funds may be used to increase core bus route service frequencies, extending hours of operations to early mornings, evenings and weekends to improve mobility, safe access and affordability to residents that rely on bus service for critical transportation mobility needs. Attachment D describes the list of Candidate Projects and Programs.

The Program Categories will be administered in accordance with program guidelines and policies to be developed and approved by the VTA Board of Directors.

An independent citizen's oversight committee shall be appointed to ensure that the funds are being expended consistent with the approved Program. Annually, the committee shall have an audit conducted by an independent auditor. The audit shall review the receipt of revenue and expenditure of funds. The committee shall hold public hearings, and issue a report annually to inform the Santa Clara County residents how the funds are being spent. The hearings will be public meetings subject to the Brown Act.

To support and advance the delivery of projects in the Program, VTA may issue or enter into financial obligations secured by the tax revenues received from the State Board of Equalization (SBOE), including but not limited to, bonds, notes, commercial paper, leases, loans and other financial obligations and agreements (collectively, "Financing Obligations"), and may engage in any other transactions allowed by law. Notwithstanding anything to the contrary, to obtain the strongest credit ratings and lowest financing costs, VTA may pledge up to the full amount of tax revenues received from the SBOE as security for any Financing Obligations of the Program and may contract with the SBOE to have pledged amounts transferred directly to a fiduciary, such as a bond trustee, to secure Financing Obligations to fund any project in the Program. Any Financing Obligation shall be fully paid prior to the expiration of this tax measure.

If approved by a 3/4 majority of the VTA Board of Directors, and only after a noticed public meeting in which the County of Santa Clara Board of Supervisors, and the city council of each city in Santa Clara County have been notified at least 30 days prior to the meeting, VTA may modify the Program for any prudent purpose, including to account for the results of any environmental review required under the California Environmental Quality Act of the individual specific projects in the Program; to account for increases or decreases in federal, state, and local funds, including revenues received from this tax measure; to account for unexpected increase or decrease in revenues; to add or delete a project from the Program in order to carry out the overall purpose of the Program; to maintain consistency with the Santa Clara Valley Transportation Plan; to

### COMPLETE TEXT OF MEASURE B-Continued

shift funding between project categories; or to take into consideration new innovations or unforeseen circumstances.

#### **ATTACHMENT A ENVISION SILICON VALLEY BICYCLE AND PEDESTRIAN CANDIDATE LIST**

##### **Project**

Implementation of Santa Clara Countywide Bicycle Plan\*  
Trails in Expressway Rights-of-Way  
Alum Rock Trail  
Coyote Creek Trail Completion  
Lions Creek Trail  
Lower Silver Creek Trail  
Miramonte Avenue Bikeways  
Fremont Road Pathway  
Los Gatos Creek Trail Connector to SR 9  
Berryessa Creek Trail  
West Llagas Creek Trail  
Guadalupe River Trail-Extension to Almaden  
Three Creeks Trail East from Guadalupe River to Coyote Creek Trail  
Five Wounds Trail from William Street to Mabury Road/Berryessa  
Hwy. 237 Bicycle Trail: Great America Parkway to Zanker (Class I, II, and IV)  
Lower Guadalupe River Access Ramps  
Los Gatos Creek Trail Gap Closure  
Calabazas Creek Trail  
San Tomas Aquino Trail Extension to South & Campbell Portion  
Union Pacific Railroad Trail  
Stevens Creek Trail Extension  
Hamilton Avenue/Highway 17 Bicycle Overcrossing  
Pedestrian/Bicycle Bridge over SR 17 from Railway/Sunnyside to Campbell Technology Parkway  
Mary Avenue Complete Streets Conversion  
UPRR Bicycle/Pedestrian Bridge Crossing: Stevens Creek Boulevard to Snyder Hammond House/Rancho San Antonio Park  
Montague Expressway Bicycle/Pedestrian Overcrossing at Milpitas BART Station  
Shoreline/101 Bicycle/Pedestrian Bridge  
Mayfield Tunnel Pedestrian/Bicycle under Central Expressway connecting to San Antonio Caltrain Station  
South Palo Alto Caltrain Bicycle/Pedestrian Crossing  
Matadero Creek Trail Undercrossing  
Caltrain Capitol Undercrossing  
Phelan Avenue Pedestrian/Bicycle Bridge over Coyote Creek  
Newhall Street Bicycle/Pedestrian Overcrossing over Caltrain Tracks  
Kiely Bicycle/Pedestrian Overcrossing  
Winchester Bicycle/Pedestrian Overcrossing  
Bernardo Caltrain Undercrossing  
San Tomas Aquino Creek Trail Underpass at 49er Stadium  
Latimer Avenue Bicycle/Pedestrian Overcrossing

### COMPLETE TEXT OF MEASURE B-Continued

Bicycle/Pedestrian safety education at approximately 200 schools  
Implementation of Pedestrian Access to Transit Plan (VTA)\*  
Bike amenities at transit stops and on transit vehicles  
Countywide Vision Zero Program (VTA)\*  
Highway 9 Pedestrian Safety Improvements

\*These plans are currently being developed/updated and projects are being identified.

#### **ATTACHMENT B ENVISION HIGHWAY PROGRAM CANDIDATE LIST**

##### **Project**

US 101 Improvements in the cities of Palo Alto and Mountain View to address regional connectivity and circulation between San Antonio Road and Charleston Road at the US 101/San Antonio Road, US 101/Rengstorff/Charleston Road and US 101/Shoreline Boulevard interchanges.

SR 85/SR 237 Area Improvements in Mountain View to address mainline congestion and regional connectivity through the SR 85/SR 237 connector, SR 85/El Camino Real interchange, and the SR 237/El Camino/Grant Road interchange.

SR 237/US 101/Mathilda Avenue Area Improvements in Sunnyvale to address local roadway congestion.

SR 237 Corridor Improvements in the cities of San Jose, Santa Clara and Milpitas to address mainline congestion and regional connectivity by addition of SR 237 westbound/eastbound auxiliary lanes between Zanker Road and North First Street, improvements at the SR 237/Great America Parkway westbound off-ramp, and replacement/widening of the Calaveras Boulevard structures over the UPRR tracks.

West County Improvements along I-280 in Cupertino, Los Altos, Los Altos Hills and Sunnyvale to address mainline congestion with mainline and interchange improvements from Magdalena Avenue to the San Mateo County line.

SR 85/I-280 Area Improvements in Cupertino, Los Altos, and Sunnyvale to address regional connectivity through a northbound I-280 braided ramp between SR 85 and Foothill Boulevard and improvements at the northbound I-280 off-ramp to Foothill Boulevard.

US 101/Trimble Road/De La Cruz Boulevard to Zanker Road Area Improvements to address local roadway connectivity and mainline congestion in San Jose and Santa Clara with US 101/Trimble Road/De La Cruz Boulevard interchange improvements, southbound US 101/SB 87 connector improvements, and a new US 101/Zanker Road interchange.

US 101/Old Oakland Road Improvements in San Jose to address local roadway congestion, access and connectivity.

A new interchange at US 101/Mabury Road in San Jose to address regional access.

I-680 Corridor Improvements in San Jose to address mainline congestion and regional connectivity by improving the I-680/Alum Rock Avenue and I-680/McKee Road interchanges.

I-280/Lawrence Expressway/Stevens Creek Boulevard Interchange Improvements to address mainline and local roadway congestion.

### COMPLETE TEXT OF MEASURE B-Continued

I-280/Saratoga Avenue Interchange Improvements to address local circulation and mainline congestion.

I-280/Winchester Boulevard Area Improvements in Santa Clara and San Jose to address regional connectivity and local circulation.

SR 87 Corridor Technology-based Improvements in San Jose to address mainline congestion and system reliability through the implementation of technology-based operational improvements to the freeway.

Highway 17 Corridor Congestion Relief: Upgrade Highway 17/9 interchange to improve pedestrian and bicycle safety, mobility, and roadway operations; deploy advanced transportation technology to reduce freeway cut through traffic in Los Gatos, including traffic signal control system upgrades in Los Gatos, Traveler Information System, advanced ramp metering systems; support Multi-Modal Congestion Relief Solutions, including enhanced Highway 17 Express Bus service, implementing local bus system improvements that reduce auto trips to schools, work, and commercial areas in Los Gatos; and develop park and ride lots to serve as transit hubs for express bus, shuttles, local bus system connections.

SR 17 Southbound/Hamilton Avenue Off-ramp Widening Improvements in Campbell to address mainline congestion and local circulation.

SR 17/San Tomas Expressway Improvements in Campbell to address mainline congestion and local circulation.

US 101/Blossom Hill Boulevard Improvements in San Jose to address local roadway congestion and connectivity, including for bicyclists and pedestrians.

US 101 Improvements in Gilroy to address mainline congestion and regional connectivity with a new US 101/Buena Vista Avenue interchange and US 101/SR 152 10th Street ramp and intersection improvements.

SR 152 Corridor Improvements in Gilroy including US 101/SR 25 interchange improvements to address regional connectivity and goods movement network improvements.

I-280/Wolfe Road Interchange Improvements in Cupertino to address mainline congestion and improve local traffic circulation.

I-880/Charcot Avenue Overcrossing in San Jose to address local relief circulation and adjacent I-880 interchanges congestion relief.

Noise Abatement Projects in Santa Clara County to implement treatments to address existing freeway noise levels throughout the county.

Intelligent Transportation Systems (ITS) Projects in Santa Clara County such as integrated corridor management systems, traffic operations systems, ramp metering, managed lanes, and local traffic signal control systems to address freeway mainline congestion and local roadway congestion caused by cut-through traffic.

### COMPLETE TEXT OF MEASURE B-Continued

#### ATTACHMENT C SANTA CLARA COUNTY EXPRESSWAY IMPROVEMENTS (TIER 1)

##### Project

Almaden Expressway at SR-85-Interim Improvements

Almaden Expressway at Branham Lane Intersection Improvements

Almaden Expressway at Camden Ave Intersection Improvements

Capitol Expressway Widening and Interchange Modifications between I-680 and Capitol Avenue

Central Expressway at Thompson Intersection Improvements

Foothill Expressway Auxiliary Lanes between El Monte and San Antonio

Lawrence Expressway at Homestead Road Interim Improvements

Lawrence Expressway at Homestead Road Grade Separation

Lawrence Expressway from Reed/Monroe to Arques Grade Separation

Montague Expressway Complete 8-lane Widening including HOV lanes and Auxiliary Lanes between Great Mall and McCarthy/O'Toole

Oregon-Page Mill Widening (possible HOV lanes) and Trail between I-280 and Foothill Expressway

Oregon-Page Mill Intersection Improvements between Porter and Hansen

Oregon-Page Mill/El Camino Real Intersection Improvements

San Tomas Expressway Widening and Trail between Homestead and Stevens Creek

Santa Teresa-Hale Corridor Road and Trail between Dewitt and Main

Santa Teresa-Hale Corridor Widening and Trail between Long Meadow and Fitzgerald

SR 17/San Tomas Expressway Interim Improvements

I-280/Foothill Expressway Interchange Modifications and Auxiliary Lane to Homestead

I-280/Oregon-Page Mill Road Interchange Reconfiguration  
Expressway ITS/Signal System Countywide

#### ATTACHMENT D TRANSIT OPERATIONS CANDIDATE PROJECTS AND PROGRAMS LIST

- Expand mobility services and affordable fare programs for seniors, disabled, students and low-income riders.

This project would provide funds to develop and expand senior and disabled transportation mobility programs and services. The proposed program would provide mobility options such as coordinated eligibility services and enhanced mobility options provided in a secure and safe manner for the most vulnerable and underserved residents in the County, such as seniors and persons with disabilities. It would support mobility options including maintaining the paratransit service coverage area and service expansion by extending hours of operation and weekend service. The funds would also establish permanent and augment discount fare programs to increase transit access for low-income, underserved and vulnerable populations unable to afford standard fares.

### COMPLETE TEXT OF MEASURE B-Continued

- Enhance Frequent Core Bus Network.

The project would upgrade service frequency on VTA's top core network routes to 15-minutes or faster. Some specific examples include expanding the number of high frequency core routes and expanding the schedule of existing services. This may also include enhancing frequency of services during early mornings, evenings and weekends in order to improve convenience, reliability, connectivity, ridership, farebox recovery and support local land use plans. The upgrade would improve the quality of service for vulnerable, underserved and transit dependent populations as well as existing riders and attract new riders which would decrease vehicle miles traveled, traffic congestion and pollution.

- Improve amenities at bus stops to increase safety, security and access.

The project would provide funds for system wide improvements to bus stops, transit centers and stations including new and replacement shelters, lighting, access improvements including safe sidewalk connections, passenger information signs and security.

- Support new innovative transit service models to address first/last mile connections.

The project would support affordable new innovative transit service models to address first/last mile connections including FLEX type services, dynamic on-demand subscription shuttles and partnerships with other demand responsive service providers serving vulnerable, underserved and transit dependent populations.

### ARGUMENT IN FAVOR OF MEASURE B

Uncommon allies united for a common goal: Relieve Traffic; Repair our Roads. That's why the League of Women Voters, San Jose Silicon Valley Chamber of Commerce, League of Conservation Voters, former U.S. Transportation Secretary Norman Mineta and Senator Dianne Feinstein are championing Measure B to provide vital local funding to fill potholes, maintain roads and reduce traffic throughout Santa Clara County.

We are fortunate to enjoy a special quality of life here. Unfortunately, many of Santa Clara County's roads are in dire need of repair and we're spending too much time trapped in traffic. We need meaningful countywide congestion relief.

Measure B will:

- Finish the BART extension to downtown San Jose and Santa Clara
- Relieve traffic congestion on all 10 Expressways (Almaden, Capitol, Central, Foothill, Lawrence, Montague, Page Mill, San Tomas, Santa Teresa, Hale) and key highway interchanges
- Protect and enhance transit options for seniors, the disabled, students and the poor
- Repair roads and fix potholes in all 15 cities
- Improve bicycle and pedestrian safety, especially near schools
- Increase Caltrain capacity, easing highway congestion and improving safety at grade crossings
- Connect BART/Caltrain in downtown San Jose and Santa Clara, with platform-to-platform connections, to finally provide rapid rail around the entire Bay Area

Voting YES on Measure B provides Santa Clara County with a source of locally controlled funding to repair and maintain our roads and improve safety. Measure B helps Santa Clara County secure state and federal matching funds, otherwise lost to other regions.

The state or federal government cannot take away Measure B funds. We need to act now; the longer we wait, the more expensive these improvements become.

Measure B mandates strong taxpayer safeguards, including independent financial audits with citizen oversight. Elected leaders will be held accountable to spend funds as promised.

Measure B repairs our roads and contributes to a better quality of life throughout Santa Clara County. Join us in supporting Measure B.

### ARGUMENT IN FAVOR OF MEASURE B-Continued

[www.YesMeasureB.com](http://www.YesMeasureB.com)

/s/ Roberta Hollimon  
Chair, Council of the Leagues of Women Voters of Santa Clara County

/s/ Matthew Mahood  
President & CEO, San Jose Silicon Valley Chamber of Commerce

/s/ Rod Diridon, Sr.  
Chair Emeritus, League of Conservation Voters of Santa Clara County

/s/ Michael E. Engh  
President, Santa Clara University

/s/ Darryl Von Raesfeld  
Fire Chief, City of San Jose (Retired)

### REBUTTAL TO ARGUMENT IN FAVOR OF MEASURE B

Has your commute improved since Measure A in 2000? One thing is abundantly clear: If VTA actually could deliver "meaningful countywide congestion relief" they would have done it by now. This is a promise they can't deliver on.

Measure B would add a big increase to an already hefty transportation sales tax. What confidence do you have that you will ever benefit from it?

Look at the performance of Measure A from 2000. VTA's Capital Program Dashboard shows that no Measure A projects have been completed. The most expensive project, BART to Santa Clara, was cut in half. Why trust that Measure B will be any different? Voters deserve to see projects delivered before being asked to pay more taxes!

We've seen all this before: traffic keeps getting worse. The billions spent from existing taxes are not making our lives better. Clearly, the strategy doesn't work. Doing more of the same will continue to produce unacceptable results.

Measure B is a recipe for failure. We need a new direction. For example, voters need to consider whether major employers should pay more to reduce the congestion impacts of their employees' commutes.

Voting NO on Measure B sends a strong message: Find a new direction for our county--one that is good for the environment, good for the economy, and good for our health.

Please vote NO on Measure B. After the "bait and switch" of 2000's Measure A, let's not give VTA a \$6.3 billion blank check.

/s/ Michael J. Ferreira  
Executive Committee Chair, Loma Prieta Chapter, Sierra Club

/s/ Mark W.A. Hinkle  
President of the Silicon Valley Taxpayers Association

/s/ John M. Inks  
Mountain View City Councilmember

/s/ Elizabeth C. Brierly  
Santa Clara County Homeowner and Lifelong Resident



### ARGUMENT AGAINST MEASURE B

Each year you are stuck in worse congestion. The 1% sales tax you've paid for the past thirty years to "relieve traffic" hasn't worked. Will raising the tax by 44% really "relieve traffic"?

Santa Clara County has tremendously congested roadways and one of the very worst performing light rail systems in the nation. Bus service is unusable and scheduled to get worse.

Population has increased since 2001, while transit ridership has declined 23 percent. If allowed to continue, the whole county will end up in gridlock.

Let's not put even more money into a failed strategy!

Here is the actual list of projects promised by Measure A in 2000, and what happened since then:

- Connect BART to Milpitas, San Jose, Santa Clara (project was cut in half and is still not complete)
- Build rail connection from San Jose Airport to BART, Caltrain, light rail (project canceled)
- New vehicles for disabled access, senior safety, clean air buses (completed)
- New light rail throughout Santa Clara County (one corridor changed into a bus lane project; other corridors canceled)
- Expand, electrify Caltrain (project is delayed more than 15 years)
- Increase rail, bus service (2015 service was 13% below 2001 levels)

The County Civil Grand Jury determined in 2004 that "The VTA Board has proceeded with a transit capital improvement plan that cannot accomplish all that was promised in Measure A." That certainly turned out to be the case.

Why vote for another bait-and-switch?

This election will be close. Your vote can help defeat this tax increase and send a message that new thinking is needed. Air quality and climate change demand new solutions.

For short and long-term traffic relief, please vote No.

Demand a new direction!

### ARGUMENT AGAINST MEASURE B-Continued

For more information: [www.No2VTMeasureB.org](http://www.No2VTMeasureB.org)  
Twitter: #No2VTMeasureB  
Phone: 408-604-0932

/s/ Gladwyn d' Souza  
Regional Chair, Loma Prieta Chapter, Sierra Club

/s/ Mark W.A. Hinkle  
President: Silicon Valley Taxpayers Association

/s/ John M. Inks  
Mountain View City Councilmember

/s/ Andy Chow  
President, BayRail Alliance

/s/ Elizabeth C. Brierly  
San Jose Homeowner & Lifelong Santa Clara County Resident

## REBUTTAL TO ARGUMENT AGAINST MEASURE B

When reading the argument against Measure B, please consider the sources and review the facts for yourself. The opponents offer no solutions to the traffic congestion we face every day.

Some of the organizations signing the argument against Measure B have histories of opposing absolutely everything, including measures to support our schools, parks and public safety.

The text of their argument is even less credible.

### Here are the facts:

\*The first segment of the BART extension is running \$75 million under budget and a year ahead of schedule, with passenger service beginning in fall 2017.

\*Thanks to major investments, electrification of Caltrain will begin in 2020, which helps nearly double ridership capacity from 65,000 daily trips to 110,000.

**Why is Measure B important?** Please review the official ballot question for yourself. Measure B will accomplish the following while also mandating annual audits by an independent citizens watchdog committee to ensure accountability:

- Repair streets and fix potholes in all 15 cities & towns
- Finish the BART extension to downtown San Jose and Santa Clara
- Improve bicycle/pedestrian safety, especially near schools
- Increase Caltrain capacity, ease highway congestion and improve safety at crossings
- Relieve traffic on all 10 expressways and key highway interchanges
- Enhance transit for seniors, students, low-income citizens and the disabled

**All of us are Santa Clara County taxpayers and residents (the signers of the argument against cannot say the same thing). Please join community leaders and organizations**

**from across Santa Clara County in supporting Measure B for better commutes and better roads.**

## REBUTTAL TO ARGUMENT AGAINST MEASURE B-Continued

[www.YesMeasureB.com](http://www.YesMeasureB.com)

/s/ Yoriko Kishimoto  
Friends of Caltrain Chair and Board President of the Midpeninsula  
Regional Open Space District

/s/ Glenn M. Grigg  
Traffic Engineer, City of Cupertino (Ret.)

/s/ Mark Turner  
President/CEO, Gilroy Chamber of Commerce

/s/ Tony Siress  
President/CEO Mountain View Chamber of Commerce

/s/ Teresa Alvarado  
San Jose Director, SPUR

## Phụ Lục 6.2 – Ủy Ban Giám Sát Của Công Dân Đối Với Dự Luật B Năm 2016

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

(see the next few pages for 2016 Measure B Citizens’ Oversight Committee documents)



Date: February 23, 2017  
 Current Meeting: March 2, 2017  
 Board Meeting: March 2, 2017

## BOARD MEMORANDUM

**TO:** Santa Clara Valley Transportation Authority  
 Board of Directors

**THROUGH:** General Manager, Nuria I. Fernandez

**FROM:** Director of Government & Public Relations, Jim Lawson

**SUBJECT:** Appointment Process for the 2016 Measure B Citizens' Oversight Committee

APPROVED ACCEPTED ADOPTED AMENDED DEFERRED REVIEWED  
 Santa Clara Valley Transportation Authority  
 Board of Directors  
 Elaine F. Baltao, Board Secretary  
 BY: [Signature]  
 DATE: 3/2/17

Policy-Related Action: No

Government Code Section 84308 Applies: No

## ACTION ITEM

### RECOMMENDATION:

Approve the process for appointments to the 2016 Measure B Citizens' Oversight Committee.

### BACKGROUND:

On November 8, 2016 the voters of Santa Clara County overwhelmingly approved Measure B that enacted a thirty year ½ cent sales tax for transit and transportation improvements. Nine categories of projects and programs were proposed as part of the measure:

- Local Streets & Roads Repair
- BART Phase II
- Bicycle & Pedestrian Projects
- Caltrain Grade Separations
- Caltrain Capacity Improvements
- Highway Interchanges
- County Expressways
- SR 85 Corridor
- Transit Operations

The ballot measure specified that the revenues and expenditures would be reviewed by an independent citizens' oversight committee appointed by the Santa Clara Valley Transportation Authority (VTA):

\* See Page 3X of 3X for motion approved by the VTA Board of Directors at the March 2, 2017, Regular Meeting.

“An independent citizens’ oversight committee shall be appointed to ensure that the funds are being expended consistent with the approved Program. Annually, the committee shall have an audit conducted by an independent auditor. The audit shall review the receipt of revenue and expenditure of funds. The committee shall hold public hearings, and issue a report annually to inform the Santa Clara County residents how the funds are being spent. The hearings will be public meetings subject to the Brown Act.”

### **DISCUSSION:**

With the passage of the ballot measure, it is necessary to appoint a Citizens’ Oversight Committee. Staff reviewed the appointment process of several California jurisdictions having similar ballot measures with some form of oversight. The current VTA experience with our 2000 Measure A Citizens Watchdog Committee also helped form the recommendations.

The recommendation is the formation of an independent committee consisting of seven (7) members who are registered voters in Santa Clara County. There will be an open application process with the intent to allow qualified citizens the opportunity to participate.

In the application process we will actively seek individuals who bring important relevant experience to the committee. Staff recommends that the committee should consist of persons who fulfill the following criteria:

- A retired federal or state judge or administrative law judge or an individual with experience as a mediator or arbitrator.
- A professional from the field of municipal/public finance with a minimum of four years relevant experience.
- A professional with a minimum of four years of experience in management and administration of financial policies, performance measurement and reviews.
- A professional with demonstrated experience of four years or more in the management of large scale construction projects.
- A regional community or business organization representative with at least one year of decision making experience.
- A professional with four years of experience in organized labor.
- A professional with a minimum of four years of experience in educational administration at the high school or college level.

The intent is to have one member representing each of the specified areas of expertise. If after a good faith effort, this is not achieved then no more than two members from one of the other areas of expertise may be selected.

This should provide a range of expertise to assist the committee in its task of evaluating the revenues and project expenditures as we begin implementing the commitments to the voters in 2016 Measure B.

The committee will be staffed by the Auditor General to assure the relevant level of expertise and professional advice.



To assure independence, no elected officials, employees of VTA or appointees to VTA committees are eligible while they hold those positions or appointments. Further, employees of the County of Santa Clara or the cities within Santa Clara will also be ineligible. Since 2016 Measure B was structured to assist the County and the cities in the delivery of their projects, their appointment would not be in keeping with the spirit of independence that the measure calls for.

The members of the committee will be subject to VTA's Conflict of Interest policies. Members are prohibited from acting in any commercial activity directly or indirectly involving VTA, such as being a consultant to VTA or to any party with pending legal actions against VTA during their tenure. Members shall not have direct commercial interest or employment with any public or private entity which receives sales tax funds authorized by this Measure.

Each committee member shall serve for a term of four years except initial appointments will be staggered to assure continuity. Members will be limited to two consecutive terms.

Attachment A describes the committee role and responsibilities along with the appointment process and the high level approach to the projected meetings.

#### **ALTERNATIVES:**

In order to meet the intention of 2016 Measure B an oversight committee must be appointed. The Board may direct a different method for selecting the committee or change any of the requirements or restrictions the Board desires.

#### **FISCAL IMPACT:**

There is no fiscal impact with approving this appointment process.

#### **STANDING COMMITTEE DISCUSSION/RECOMMENDATION:**

The Governance & Audit Committee considered this item at its February 2, 2017 meeting as part of its Regular Agenda.

Committee members expressed strong support for the staff proposal, commenting that it was well thought out. Committee members requested the inclusion of the following items in the appointment or committee administration processes: 1) an aspirational goal of balancing, where feasible, appointments to balance the geographic regions of the county; and 2) offer committee members training on bond oversight and other relevant topics.

The committee unanimously recommended Board approval of the staff recommendation with inclusion of the minor additions indicated and that this item be placed on the Board's Consent Agenda.

Prepared by: Jim Lawson, Director of Public Affairs & Executive Policy Advisor  
Memo No. 5992

#### **ATTACHMENTS:**

- A--2016 Measure B COC Appointment Process Overview (PDF)

**6.2. Appointment Process for the 2016 Measure B Citizens' Oversight Committee**

**M/S/C (Chavez/Liccardo)** to approve, as amended the process for appointments to the 2016 Measure B Citizens' Oversight Committee. Further: 1) add the aspirational goal of geographic representation across Santa Clara County; 2) split the regional community and business organization categories, making the total number of committee membership to eight (8); and 3) provide bond oversight and other relevant training to members.

### **Phụ Lục 6.3 – Hướng Dẫn Về Danh Mục Chương Trình Dự Luật B Năm 2016**

#### **Phê Duyệt của Hội Đồng Quản Trị**

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

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

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

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

## 2016 Measure B Local Streets & Roads Program Guidelines

[Revised and approved by VTA Board of Directors: August 4, 2022]

*To be returned to the cities and the County on a formula basis to be used to repair and maintain the street system. The allocation would be based on the population of the cities and the County of Santa Clara's road and expressway lane mileage. Cities and the County will be required to demonstrate that these funds would be used to enhance and not replace their current investments for road system maintenance and repair. The program would also require that cities and the County apply Compete Streets best practices in order to improve bicycle and pedestrian elements of the street system. If a city or the County has a Pavement Condition Index score of at least 70, it may use the funds for other congestion relief projects.*

### **Total Funding**

19.05% of Program Tax Revenues

### **Program Type**

- Formula-based program

### **Distribution of Funds**

- Funds will be allocated on a two-year cycle, in conjunction with the VTA Biennial Budget process.
- Funds are allocated on an annual basis, based on the application of the ballot-established ratio to the estimated Program Tax Revenue. The allocations are calculated in two steps:
  1. Multiplying the ballot-established ratio by the projected Program Tax Revenues for that fiscal year.
  2. Reconciling prior allocations, which were based on estimated Program Tax Revenues, with actual Program Tax Revenues (referred to as a "true-up process"). This true-up process will occur in the first fiscal year of each biennial budget cycle.
- Allocations to Cities and County (Agencies) are calculated by formula as stated in the 2016 Measure B ballot language.
- The 2016 Measure B Program Office will notify agency of allocation for two-year cycle.
- Agencies received a one-time advance per the master agreements, with subsequent funds available on a reimbursement basis.

### **Implementation**

- VTA and individual agencies will enter into master funding agreements.
- Agencies are required to submit each fiscal year:
  - Program of projects;
  - Maintenance of Effort certification; and
  - Complete Streets Checklist reporting requirements.

- For agencies with a Pavement Condition Index (PCI) of 70 or higher, the program of projects may also include congestion relief projects and programs.
  - The agency must submit a memo requesting the use of funds for the congestion relief project, describing the project and how it will reduce congestion.
  - The 2016 Measure B Program Office will review the request and provide written notice that the project qualifies for Local Streets & Roads funds.
- For agencies with a PCI of 69 or lower, the program of projects is limited to projects that repair and maintain the street system.
- VTA will review the program of projects to ensure that all projects are eligible for funding.
- If an agency with a PCI of 70 or higher should have their PCI fall below 70, the agency must redirect all funding to repair and maintenance of the street system in the following cycle.
- Funds are distributed on a reimbursable basis.

### **Requirements**

- Individual agencies must certify and submit on a fiscal year basis, a Maintenance of Effort report to maintain a level of expenditures on 2016 Measure B Local Streets & Roads eligible activities equivalent to the average expenditures on roadway and related maintenance activities from the agency's general fund during FY10 to FY12. This certification will be submitted with their Annual Program of Projects.
- All projects must comply with VTA's Complete Streets reporting requirements.
- All collateral material must comply with 2016 Measure B branding requirements.
- Agencies will submit annual reports detailing the progress on the previous program of projects. The information will be placed on the 2016 Measure B transparency website to keep the public informed on 2016 Measure B spending.



## **2016 Measure B BART Phase II Program Guidelines**

[Revised and approved by VTA Board of Directors: August 4, 2022]

*To fund the planning, engineering, construction and delivery costs of BART Phase II, which will create a new regional rail connection by extending BART from the Berryessa Station in San Jose to Santa Clara with stations at Alum Rock/28<sup>th</sup> Street, downtown San Jose, San Jose Diridon Station and Santa Clara.*

### **Total Funding**

23.8% of Program Tax Revenues - capped at a maximum of 25% of Program Tax Revenues.

### **Program Type**

Need/Capacity-based program

- Must comply with Board-approved Project Readiness Criteria

### **Project Readiness Criteria**

- Project delivery status: Allocations for projects in the 10-year Program will be based on project delivery phases and completion of each phase. Projects must complete prior delivery phase(s) as a prerequisite for allocation of funds in a Biennial Budget for the next phase.
- Funding status: Project must have non-2016 Measure B match funds identified for inclusion in the 10-year Program and secured for a Biennial Budget allocation.
- Partner agency/community support: Partner agencies must be identified for inclusion in the 10-year Program. Community, permitting agency and partner agency support must be demonstrated for a Biennial Budget allocation.

### **Distribution of Funds**

- Funds will be allocated on a two-year cycle, in conjunction with the VTA Biennial Budget process.
- As the project moves forward and meets the Project Readiness criteria the Silicon Valley BART Phase II project team will submit requests to the 2016 Measure B Program Office for inclusion in the Biennial Budget and/or 10-year Program.
- The 2016 Measure B Program Office will program funding based on the Project Readiness criteria in the Biennial Budget and/or 10-year Program to complete project.
- Funds will be distributed on a reimbursable basis.

### **Requirements**

- Project requires a minimum 10% non-2016 Measure B contribution.
- Project must comply with VTA's Complete Streets reporting requirements.
- Project must comply with 2016 Measure B program oversight requirements.
- All collateral material must comply with 2016 Measure B branding requirements.

## 2016 Measure B Bicycle & Pedestrian Program Guidelines

[Revised and approved by VTA Board of Directors: August 4, 2022]

*To fund bicycle and pedestrian projects of countywide significance identified by the cities, County and VTA. The program will give priority to those projects that connect to schools, transit and employment centers; fill gaps in the existing bike and pedestrian network; safely cross barriers to mobility; and make walking or biking a safer and more convenient means of transportation for all county residents and visitors. Bicycle and pedestrian educational programs such as Safe Routes to Schools, will be eligible for funding.*

### **Total Funding**

3.97% of Program Tax Revenues

### **Program Type**

Formula-based program

### **Distribution of Funds**

- Funds will be allocated on a two-year cycle, in conjunction with the VTA Biennial Budget process.
- Funds are allocated on an annual basis, based on the application of the ballot-established ratio to the estimated Program Tax Revenue. The allocations are calculated in two steps:
  1. Multiplying the ballot-established ratio by the projected Program Tax Revenues for that fiscal year.
  2. Reconciling prior allocations, which were based on estimated Program Tax Revenues, with actual Program Tax Revenues (referred to as a “true-up process”). This true-up process will occur in the first fiscal year of each biennial budget cycle.
- The program will consist of three sub-categories: Education & Encouragement Programs, Planning Studies, and Capital Projects.
- A minimum of 80% of available program category funds will be allocated to Capital Projects.
- A maximum of 15% of available program category funds will be set aside for Education & Encouragement. The funds will be allocated as follows:
  1. 25% for countywide (including targeting unincorporated areas) education & encouragement programs
  2. Remaining funds allocated by city population formula with a \$10,000 annual minimum allocation per city
- A maximum of 5% of available program category funds will be allocated to Planning Studies.
- If the Planning Studies or Capital Projects competitive grant cycle is not fully awarded, the balance of funds from that cycle will roll into its next call for projects cycle.

## **Implementation**

- Only projects currently listed on Attachment A of 2016 Measure B are eligible.
- **Education & Encouragement (Formula Distribution)**
  - VTA and individual agencies will enter into a Master Agreement for Education & Encouragement funds.
  - The 2016 Measure B Program Office will notify agency of allocation for two-year cycle.
  - Funds will be distributed on a reimbursable basis.
  - Agency will submit annual education & encouragement work program and annual progress report.
  - Education & Encouragement funds may be banked for a maximum of three years with explanation of banking purposes upon approval by the 2016 Measure B Program Office.
  - The 2016 Measure B Program Office will conduct an assessment regarding the effectiveness of the program.
- **Capital Projects & Planning Studies (Competitive Grants)**
  - Only a public agency can serve as a project sponsor. Other entities must partner with a public agency to apply for a grant.
  - The grant program contains two categories:
    - Capital projects
      - Activities leading to/including:
        - Environmental Clearance
        - Design
        - Right of Way
        - Construction
      - Construction grant requests must include cost estimates supported by 30% to 35% design.
    - Planning studies
      - Includes planning studies to support capital project development for those projects currently listed on Attachment A of 2016 Measure B. It does not include general/master planning efforts.
  - The minimum grant award is \$50,000.
  - The maximum grant award per sponsoring agency can be no more than 50% of the total available funds per call for projects per cycle, unless the cycle is undersubscribed.
  - The 2016 Measure B Program Office developed project criteria in conjunction with the VTA Technical Advisory Committee (TAC) Capital Improvement Program Working Group and incorporated input from the TAC and Bicycle & Pedestrian Advisory

Committee (BPAC).

- Scoring committees for the grant programs will be comprised of three BPAC members, three Member Agency staff, and one VTA staff person. If enough BPAC or Member Agency staff are not available as described above, Board-adopted scoring committee policy will be followed.

### **Criteria**

- Capital Projects and Planning Studies will be scored on criteria that supports the language in 2016 Measure B, including but not limited to:
  - Countywide significance
  - Connection to/serves schools, transit, or employment centers
  - Fills gaps in bicycle/pedestrian network
  - Provides safer crossings of barriers
  - Makes walking or biking safer
  - Makes walking or biking more convenient
  - Other criteria to consider:
    - Safety benefits
    - Increase in bicycle and pedestrian usage
    - Community support
    - Project readiness
    - Projects serve Equity Priority Communities or vulnerable populations with specific needs
    - Non-2016 Measure B contribution

### **Requirements**

- Competitive grant projects require a minimum 10% non-2016 Measure B contribution.
- Reporting requirements will be detailed in agreements executed with VTA for project funding.
- VTA Complete Streets reporting requirements are required for Planning Studies and Capital Projects.
- All projects must comply with 2016 Measure B program oversight requirements.
- All collateral material must comply with 2016 Measure B branding requirements.

## 2016 Measure B Caltrain Grade Separation Program Guidelines

[Revised and approved by VTA Board of Directors: August 4, 2022]

*To fund grade separation projects along the Caltrain corridor in the cities of Sunnyvale, Mountain View and Palo Alto, separating the Caltrain tracks from roadways to provide increased safety benefits for drivers, bicyclists and pedestrians and also reduce congestion at the intersections.*

### **Total Funding**

11.11% of Program Tax Revenues

### **Program Type**

Need/Capacity-based program

- Must comply with Board-approved Project Readiness Criteria

### **Project Readiness Criteria**

- Project delivery status: Allocations for projects in the 10-year Program will be based on project delivery phases and completion of each phase. Projects must complete prior delivery phase(s) as a prerequisite for allocation of funds in a Biennial Budget for the next phase.
- Funding status: Project must have non-2016 Measure B match funds identified for inclusion in the 10-year Program and secured for a Biennial Budget allocation.
- Partner agency/community support: Partner agencies must be identified for inclusion in the 10-year Program. Community, permitting agency and partner agency support must be demonstrated for a Biennial Budget allocation.

### **Distribution of Funds**

- Funds will be allocated on a two-year cycle, in conjunction with the VTA Biennial Budget process.
- As approved by the Board of Directors as the implementation strategy and as agreed to by VTA and the Cities of Sunnyvale, Mountain View and Palo Alto, total available program category funds will be allocated by percentage to each jurisdiction as follows:
  - City of Sunnyvale: 25%
  - City of Mountain View: 25%
  - City of Palo Alto: 50%
- At the end of the life of the sales tax, should the Program Tax Revenue available for the Grade Separation be higher than the originally estimated amount in 2017 dollars, the cities that have received their allocation based on previous percentage calculations will not receive any additional Grade Separation Program funds.
- The percentage distribution may be revised by the VTA Board of Directors.
- As candidate projects move forward and meet the Project Readiness criteria, the project sponsor will submit requests to the 2016 Measure B Program Office for inclusion in the Biennial Budget and/or 10-year Program.



- Funds will be distributed on a reimbursement basis.

### **Implementation**

- VTA will work with the cities, Caltrain and other partners as applicable to deliver all eight grade separation projects eligible for 2016 Measure B funds.
- Based on the project's ability to meet the Project Readiness criteria, VTA will develop and enter funding agreements with individual jurisdictions for project phases.
- VTA will provide technical oversight to jurisdictions during project implementation.

### **Requirements**

- All project sponsors must apply to the State §190 Grade Separation Program.
- Reporting requirements regarding project progress will be detailed in agreements executed with VTA for project funding.
- Projects require a minimum 10% non-2016 Measure B contribution.
- All projects must comply with VTA's Complete Streets reporting requirements.
- All projects must comply with 2016 Measure B program oversight requirements.
- All collateral material must comply with 2016 Measure B branding requirements.

## **2016 Measure B Caltrain Corridor Capacity Improvements Program Guidelines**

[Revised and approved by VTA Board of Directors: August 4, 2022]

*To fund Caltrain corridor capacity improvements and increased service in Santa Clara County in order to ease highway congestion, including: increased service to Morgan Hill and Gilroy, station improvements, level boarding, extended platforms and service enhancements.*

### **Total Funding**

4.98% of Program Tax Revenues

### **Program Type**

Need/Capacity-based program

- Must comply with Board-approved Project Readiness Criteria

### **Project Readiness Criteria**

- Project delivery status: Allocations for projects in the 10-year Program will be based on project delivery phases and completion of each phase. Projects must complete prior delivery phase(s) as a prerequisite for allocation of funds in a Biennial Budget for the next phase.
- Funding status: Project must have non-2016 Measure B match funds identified for inclusion in the 10-year Program and secured for a Biennial Budget allocation.
- Partner agency/community support: Partner agencies must be identified for inclusion in the 10-year Program. Community, permitting agency and partner agency support must be demonstrated for a Biennial Budget allocation.

### **Distribution of Funds**

- Funds will be allocated on a two-year cycle, in conjunction with the VTA Biennial Budget process.
- As candidate projects move forward and meet the Project Readiness criteria, Caltrain will submit requests to the 2016 Measure B Program Office for inclusion in the Biennial Budget and/or 10-year Program.
- The 2016 Measure B Program Office will program funding based on the Project Readiness criteria in the Biennial Budget and/or 10-year Program to complete project.
- Funds for increased service to Morgan Hill and Gilroy will be distributed on a regular basis.
- Based on the project's ability to meet the Project Readiness criteria, VTA will develop and enter funding agreements.
- Funds will be distributed on a reimbursement basis.

### **Implementation**

- Service schedule to Morgan Hill and Gilroy will be reevaluated prior to addition of increased service.

- VTA and Caltrain staff will determine operating and capital costs associated with increased service to Morgan Hill and Gilroy.
- Improvement projects will be identified by VTA and Caltrain staff after completion of Peninsula Corridor Electrification Project (PCEP) and CA High Speed Rail blended service operations and maintenance needs/issues have been identified and remedies finalized.
- Should projects (including station improvements) arise prior to the completion of the PCEP that VTA believes should move forward, VTA will work with Caltrain to develop and recommend an early implementation schedule to the VTA Board of Directors.

#### **Requirements**

- Projects require a minimum 10% non-2016 Measure B contribution.
- Capital projects in this program must comply with VTA's Complete Streets reporting requirements.
- All projects must comply with 2016 Measure B program oversight requirements.
- All collateral material must comply with 2016 Measure B branding requirements.

## **2016 Measure B Highway Interchanges Program Guidelines**

[Revised and approved by VTA Board of Directors: August 4, 2022]

*To fund highway projects throughout the valley that will provide congestion relief, improved highway operations and freeway access, noise abatement, roadway connection overcrossings, and deploy advanced technology through Intelligent Transportation Systems (ITS). Candidate Projects are set forth in Attachment B.*

### **Total Funding**

11.90% of Program Tax Revenues

### **Program Type**

Need/Capacity-based program

- Must comply with Board-approved Project Readiness Criteria

### **Project Readiness Criteria**

- Project delivery status: Allocations for projects in the 10-year Program will be based on project delivery phases and completion of each phase. Projects must complete prior delivery phase(s) as a prerequisite for allocation of funds in a Biennial Budget for the next phase.
- Funding status: Project must have non-2016 Measure B match funds identified for inclusion in the 10-year Program and secured for a Biennial Budget allocation.
- Partner agency/community support: Partner agencies must be identified for inclusion in the 10-year Program. Community, permitting agency and partner agency support must be demonstrated for a Biennial Budget allocation.

### **Distribution of Funds**

- Funds will be allocated on a two-year cycle, in conjunction with the VTA Biennial Budget process.
- Funds will be distributed through two competitive grant programs: Capital Projects and Noise Abatement.
- As candidate projects move forward and meet the Project Readiness criteria, the project sponsor will submit requests to the 2016 Measure B Program Office for inclusion in the Biennial Budget and/or 10-year Program.
- The 2016 Measure B Program Office will program funding based on the Project Readiness criteria in the Biennial Budget and/or 10-year Program to complete project.
- Based on the project's ability to meet the Project Readiness Criteria, VTA will develop and enter funding agreements with the project sponsor.
- Funds will be distributed on a reimbursement basis.

### **Implementation**

- Only projects and programs currently listed on 2016 Measure B Attachment B are eligible for Highway Interchanges program funds.

- Only VTA, Caltrans and Member Agencies can serve as an implementing agency.
- Capital Projects are in two categories:
  - Grandfathered projects and projects on the Board-adopted Highway Interchanges prioritized project list.
  - The 2016 Measure B Program Office will work with project sponsors to advance grandfathered projects and candidate projects on Board-adopted prioritized project list.
- Noise Abatement projects will be implemented through a separate competitive grant category within the Highway Interchanges Program and will have a separate eligible project list.

### **Requirements**

- Projects require a minimum 10% non-2016 Measure B contribution.
- Reporting requirements regarding project progress will be detailed in agreements executed with VTA for project funding.
- All projects must comply with VTA's Complete Streets reporting requirements.
- All projects must comply with 2016 Measure B program oversight requirements.
- All collateral material must comply with 2016 Measure B branding requirements.



## **2016 Measure B County Expressways Program Guidelines**

[Revised and approved by VTA Board of Directors: August 4, 2022]

*To fund Tier 1 improvement projects in the County's Expressway Plan in order to relieve congestion, improve safety and increase the effectiveness of the expressway system in the county. Candidate Projects are set forth in Attachment C.*

### **Total Funding**

11.90% of Program Tax Revenues

### **Program Type**

Need/Capacity-based program

- Must comply with Board-approved Project Readiness Criteria

### **Project Readiness Criteria**

- Project delivery status: Allocations for projects in the 10-year Program will be based on project delivery phases and completion of each phase. Projects must complete prior delivery phase(s) as a prerequisite for allocation of funds in a Biennial Budget for the next phase.
- Funding status: Project must have non-2016 Measure B match funds identified for inclusion in the 10-year Program and secured for a Biennial Budget allocation.
- Partner agency/community support: Partner agencies must be identified for inclusion in the 10-year Program. Community, permitting agency and partner agency support must be demonstrated for a Biennial Budget allocation.

### **Distribution of Funds**

- Funds will be allocated on a two-year cycle, in conjunction with the VTA Biennial Budget process.
- As candidate projects move forward and meet the Project Readiness criteria, the County Roads and Airports Expressways team will submit requests to the 2016 Measure B Program Office for inclusion in the Biennial Budget and/or 10-year Program.
- The 2016 Measure B Program Office will program funding based on the Project Readiness criteria in the Biennial Budget and/or 10-year Program to complete project.
- Funds will be distributed on a reimbursement basis.

### **Implementation**

- Only projects and programs listed on Attachment C of 2016 Measure B are eligible.
- Program management of the validation, financing, phasing-strategy, and delivery of all projects and programs listed on Attachment C of 2016 Measure B are eligible costs.
- VTA and the County of Santa Clara will execute agreements for the administration and delivery of the 2016 Measure B County Expressways

Program projects.

- VTA staff will work with the County of Santa Clara to advance projects and maintain an implementation plan.
- County Expressway Policy Advisory Board (PAB) will recommend the prioritization of projects.
- The County of Santa Clara will develop project timelines based on the County Expressway PAB adopted criteria, which includes the following:
  - Project readiness
  - Complexity
  - Geographic balance and public impact
  - Timing of other funding sources
  - Additional factors
    - Safety
    - Public support
    - Gap closures

### **Requirements**

- Program requires a minimum 10% non-2016 Measure B contribution.
- Reporting requirements regarding project progress will be detailed in agreements executed with VTA for project funding.
- All projects must comply with VTA's Complete Streets reporting requirements.
- All projects must comply with 2016 Measure B program oversight requirements.
- All collateral material must comply with 2016 Measure B branding requirements.

## 2016 Measure B State Route 85 Corridor Program Guidelines

[Revised and approved by VTA Board of Directors: August 4, 2022]

*To fund new transit and congestion relief projects on SR 85, including a new transit lane from SR 87 in San Jose to U.S. 101 in Mountain View. Additionally this category will fund noise abatement along SR 85 and will provide funding to study transportation alternatives that include, but are not limited to, Bus Rapid Transit with infrastructure such as stations and access ramps, Light Rail Transit, and future transportation technologies that may be applicable.*

### **Total Funding**

5.56% of Program Tax Revenues

### **Program Type**

Need/Capacity-based program

- Must comply with Board-approved Project Readiness Criteria

### **Project Readiness Criteria**

- Project delivery status: Allocations for projects in the 10-year Program will be based on project delivery phases and completion of each phase. Projects must complete prior delivery phase(s) as a prerequisite for allocation of funds in a Biennial Budget for the next phase.
- Funding status: Project must have non-2016 Measure B match funds identified for inclusion in the 10-year Program and secured for a Biennial Budget allocation.
- Partner agency/community support: Partner agencies must be identified for inclusion in the 10-year Program. Community, permitting agency and partner agency support must be demonstrated for a Biennial Budget allocation.

### **Distribution of Funds**

- Funds will be allocated on a two-year cycle, in conjunction with the VTA Biennial Budget process.
- As candidate projects move forward and meet the Project Readiness criteria, the project sponsor will submit requests to the 2016 Measure B Program Office for inclusion in the Biennial Budget and/or 10-year Program.
- The 2016 Measure B Program Office will program funding based on the Project Readiness criteria in the Biennial Budget and/or 10-year Program to complete project.
- Based on the project's ability to meet the Project Readiness Criteria, VTA will develop and enter funding agreements with the project sponsor.
- Funds will be distributed on a reimbursement basis.

### **Implementation**

- VTA staff completed the SR 85 Transit Guideway Study to identify the most effective transit and congestion relief projects on SR 85, and the SR 85 Policy Advisory Board identified a preferred project that they recommended to the Board of Directors for further study.

- Projects identified by the Transit Guideway Study will be candidates for funding.
- An implementation strategy for SR 85 Corridor projects will be developed in consultation with the VTA Technical Advisory Committee.
- VTA will serve as the implementing agency for all program projects.
- Any activity on the portion of SR 85 that would preclude the implementation of a lane for transit purposes shall be suspended until the Transit Guideway Study has been received by the VTA Board of Directors.
- The five pilot projects identified in the SR 85 Noise Abatement Study are eligible for funds.
- Any eligible noise abatement project on SR 85 is eligible for these funds.

#### **Requirements**

- Program requires a minimum 10% non-2016 Measure B contribution.
- All projects must comply with VTA's Complete Streets reporting requirements.
- All projects must comply with 2016 Measure B program oversight requirements.
- All collateral material must comply with 2016 Measure B branding requirements.

## 2016 Measure B Transit Operations Program Guidelines

[Revised and approved by VTA Board of Directors: August 4, 2022]

*The revenue from this program category will provide additional funds specifically for bus operations to serve vulnerable, underserved, and transit dependent populations throughout the county. The goals of the program category are to increase ridership, improve efficiency, enhance mobility services for seniors and disabled, and improve affordability for the underserved and vulnerable constituencies in the county. As VTA considers modifications to bus operations and routes to improve ridership and efficiencies, these funds may also be utilized to maintain and expand service to the most underserved and vulnerable populations. The funds may be used to increase core bus route service frequencies, extending hours of operations to early morning, evenings and weekends to improve mobility, safe access and affordability to residents that rely on bus service for critical transportation mobility needs. Attachment D describes the list of Candidate Projects and Programs.*

### **Total Funding**

7.94% of Program Tax Revenues

### **Program Type**

Formula-based program

### **Distribution of Funds**

- Funds will be allocated on a two-year cycle, in conjunction with the VTA Biennial Budget process.
- Funds are allocated on an annual basis, based on the application of the ballot-established ratio to the estimated Program Tax Revenue. The allocations are calculated in two steps:
  - Multiplying the ballot-established ratio by the projected Program Tax Revenues for that fiscal year.
  - Reconciling prior allocations, which were based on estimated Program Tax Revenues, with actual Program Tax Revenues (referred to as a “true-up process”). This true-up process will occur in the first fiscal year of each biennial budget cycle.
- The Transit Operations Program Category funding will be allocated for the following four sub-categories identified in 2016 Measure B Attachment D:
  - **Enhance Frequent Core Bus Network** by increasing core bus route service frequencies, and expanding or adding additional evening, late night and weekend service.
  - **Expand mobility services and affordable fare programs** for seniors, disabled, students and low-income riders.
  - Support **new/innovative transit service models** to address first/last mile connections and transit services for the transit dependent, vulnerable populations and paratransit users that is safe and accountable.
  - **Improve amenities at bus stops** to increase safety, security and access with



lighting and access improvements.

The allocations for the four sub-categories are as follows:

2016 Measure B Transit Operations Program	
Sub-category	Funding Allocation
Frequent Core Bus Network	73%
Innovative Transit Service Models	8%
Affordable Fare Programs	15%
Bus Stop Amenities	4%

### **Implementation**

- Only projects and programs currently listed on 2016 Measure B Attachment D are eligible.
- **Enhanced Frequent Core Bus Network** will directly fund VTA's core bus network of services, maintain or increasing core bus route service frequencies, and expanding or adding evening, late night and weekend service.
- **Fare Programs** will directly fund VTA's Transit Assistance Program (TAP) and reduced fares for youth.
- **Innovative Transit Service Models** (Competitive Grant) will support goals to address first/last mile connections.
  - Only a public agency can serve as a project sponsor. Other entities must partner with a public agency to apply for a grant.
  - The minimum grant award is \$250,000.
  - The maximum grant award per sponsoring agency can be no more than 50% of the total available funds per call for projects per cycle, unless the cycle is undersubscribed.
  - The 2016 Measure B Program Office developed project criteria in conjunction with the VTA Technical Advisory Committee Capital Improvement Program Working Group and incorporated input from VTA committees.
- **Bus Stop Amenities** will directly fund improvements at VTA's bus stops. The bus stop improvements will be prioritized based on VTA's Transit Passenger Environment Plan or subsequent plans and ongoing maintenance needs.

### **Requirements**

- Innovative Transit Service Models Competitive Grant Program
  - Reporting requirements will be detailed in agreements executed with VTA for project funding.
  - Funds will be distributed on a reimbursement basis.
- All capital projects must comply with VTA Complete Streets reporting requirements.
- All projects must comply with 2016 Measure B program oversight requirements.
- All collateral material must comply with 2016 Measure B branding requirements.

## 2016 Measure B Need/Capacity-based Program Project Readiness Criteria

Adopted by the VTA Board on May 6, 2021

### Criterion #1: Project delivery status

Allocations for projects in the 10-year Program will be based on project delivery phases and completion of each phase. Projects must complete prior delivery phase(s) as a prerequisite for allocation of funds in a Biennial Budget for the next phase.

As an example, *a project for which design funding is requested* in the Biennial Budget would need to have completed the environmental phase and have the environmental document approved by the appropriate governing body. A project may be included in the 10-year Program for a specific project delivery phase even if it is not included in the Biennial Budget.

### Criterion #2: Funding status

Project must have non-2016 Measure B match funds identified for inclusion in the 10-year Program and secured for a Biennial Budget allocation.

As an example, *a project for which design funding is requested* in the Biennial Budget would need to have non-2016 Measure B funds secured in the project sponsor's adopted budget for the design period. If the project is requesting design funding for the 10-year Program, that project must identify a funding plan for the remaining phases of the project.

### Criterion #3: Partner agency/community support

Partner agencies must be identified for inclusion in the 10-year Program. Community, permitting agency and partner agency support must be demonstrated for a Biennial Budget allocation.

As an example, *a project for which design funding is requested* in the Biennial Budget must have letters of agreement or memoranda of understanding executed with all partner agencies that support the continued development of the project, and legal challenges impacting the project schedule must be resolved before funding is approved in the Biennial Budget. If the project is requesting design funding in the 10-year Program, all partner agencies involved with the project must be identified.

**Phụ Lục 6.5 –Nguyên Tắc Ngân Sách Hai Năm và Chương Trình 10 Năm  
Dự Luật B Năm 2016**

**2016 Measure B 10-year Program and Biennial Budget Principles**

Adopted by the VTA Board of Directors April 1, 2021

**Comply with the language of the ballot measure (including any amendments approved pursuant to the ballot language)**

- Provide funding to all nine program categories over the life of the measure in the ratios established in the ballot language. The VTA Board of Directors may modify these ratios as specified in the ballot language.

**Invest in all nine program categories throughout the 10-year period, as long as funding remains available in the program category, with the understanding that there may not be allocations in all categories annually.**

- To the extent possible, allocate some level of funding to all nine program categories throughout the ten-year period. Once 30-year program category allocation ratios are fulfilled, no additional allocations will be made in future 10-year plans. Since funding for capital projects tends to be “lumpy” to fit the different stages of project development, there will not necessarily be annual investments in some program categories

**Apply ballot-established ratios to Formula-based programs on an annual basis**

- Fund the Local Streets and Roads, Bicycle/Pedestrian and Transit Operations program categories each year, based on their ratio of the estimated Program Tax Revenues. A true-up for each Formula-based program category will occur in the first fiscal year of each biennial budget cycle.

**Apply Board-approved project readiness selection criteria to Need/Capacity-based programs for projects to be included in the 10-year Program and Biennial Budget, and apply specific project prioritization processes for each program consistent with the 25% cap of Program Tax Revenues on the BART Phase II program category and all ratios applicable to each category**

- Require projects in the Need/Capacity-based programs to meet criteria approved by the VTA Board of Directors in order to be included within the 10-year Program or Biennial Budget. Every two years, the projected revenues will be updated, the ratio share for each of the Need/Capacity-based programs recalculated, and the 10-year Program and biennial budget recommendations adjusted accordingly. Total allocations to the Need-Capacity-based programs over the life of the measure will be subject to the allocation ratios contained in the ballot language.

**Use financing tools, subject to approval by the VTA Board of Directors, to make funding available when projects are ready, subject to available financing capacity**

- If anticipated 2016 Measure B allocation needs in a Biennial Budget surpass the projected revenues, financing tools will be used to fund the projects within that Biennial

Budget. The specific financing tool will be approved by the VTA Board of Directors at the time the funds are actually needed.

**Explicitly and transparently consider opportunities from external funders, subject to the constraints of the other principles**

- This principle encourages the allocation of funds in the Biennial Budget and the 10-Year Program of Projects to maximize opportunities for external funding subject to the constraints of the other principles

## Phụ Lục 6.6 –Chương Trình 10 Năm Dự Luật B Năm 2016

### Chương Trình 10 Năm Dự Luật B Năm 2016: FY 2024 to FY 2033

Dự Luật B Năm 2016	% of Program Tax Revenue <sup>(1)</sup>	FY18 to FY23 Allocations	Năm Tài Khóa									
			2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
<b>Administrative</b>	NA	15.20	1.50	2.00	3.50	3.50	3.30	4.00	4.00	4.00	4.25	4.25
<b>Bond Interest &amp; Issuance Costs<sup>(2)</sup></b>	NA				18.59	36.91	48.55	48.90	49.65	47.70	35.44	34.14
<b>Formula Programs<sup>(3)</sup></b>												
Đường Phố Địa Phương	19.05%	270.70	52.63	54.71	53.17	51.66	51.19	52.86	54.48	56.67	60.82	62.98
Người Đi Bộ & Người Đạp Xe	3.97%	56.39	10.23	11.40	11.08	10.76	10.67	11.02	11.35	11.81	12.67	13.12
Hoạt Động Giao Thông Công Cộng	7.94%	112.78	17.87	22.80	22.16	21.53	21.34	22.03	22.71	23.62	25.35	26.25
<b>Subtotal Formula Programs</b>		439.87	80.73	88.90	86.42	83.95	83.20	85.91	88.55	92.09	98.84	102.35
<b>Dựa trên nhu cầu/năng lực<sup>(4)</sup></b>												
BART Giai Đoạn II	23.81%	150.00	425.00	150.00	450.00	220.00	0.00	110.00	350.00	85.00	57.00	90.00
Phân Cấp Giao Cắt Đường Bộ - Đường Sắt Caltrain	11.11%	71.00	10.00	97.00	123.00	205.00	175.00	0.00	24.00	0.00	0.00	52.00
Cải Thiện Năng Lực Hành Lang Caltrain <sup>(5)</sup>	4.98%	42.45	-	-	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00	2.00
Nút Giao Liên Thông Cao Tốc	11.90%	364.79	10.36	38.00	105.20	15.05	-	-	-	-	-	-
Xa Lộ Địa Hạt	11.90%	50.00	0.30	4.00	10.00	28.00	-	-	8.00	-	-	-
Tuyến Đường Tiểu Bang (SR) 85 <sup>(6)</sup>	5.56%	14.50	-	-	5.00	5.00	15.00	200.00	-	-	-	-
<b>Subtotal Need/Capacity-based Programs</b>		692.74	445.66	289.00	695.20	475.05	192.00	312.00	384.00	87.00	59.00	144.00
<b>TOTAL 2016 MEASURE B ALLOCATION</b>		1147.81	527.89	379.90	803.71	599.41	327.75	450.81	526.20	230.79	197.53	284.74

<sup>(1)</sup> May not add due to rounding.

<sup>(2)</sup> Illustrative only and subject to change. Any use of financing requires Board approval.

<sup>(3)</sup> FY 2024 trues up previous allocations for formula-based categories.

<sup>(4)</sup> Both FY 2024 & FY 2025 allocations are available at the beginning of FY 2024.

<sup>(5)</sup> Previously approved allocations available and sufficient for projected FY 2024/FY 2025 needs Remaining year allocations currently in development.

<sup>(6)</sup> Previously approved allocations available and sufficient for projected FY 2024/FY 2025 needs.

**Phụ Lục 6.7 –Phân Bỏ Chương Trình Theo Danh Mục Chương  
Trình Của Dự Luật B Năm 2016**

**Đường Phố Địa Phương - Tổng Cộng \$323,330,345**

<b>Cơ Quan Thành Viên</b>	<b>Phân Bỏ Trước</b>	<b>Phân Bỏ FY 2024</b>	<b>Tổng Phân Bỏ cho đến FY 2024</b>
Campbell	\$5,327,168	\$1,069,176	\$6,396,343
Cupertino	\$7,506,541	\$1,487,954	\$19,284,542
Gilroy	\$6,976,578	\$1,479,442	\$154,470,168
Los Altos	\$3,861,580	\$786,936	\$8,994,494
Los Altos Hills	\$1,073,028	\$209,676	\$8,456,021
Los Gatos	\$3,889,441	\$825,276	\$4,648,516
Milpitas	\$9,455,151	\$2,017,862	\$1,282,704
Monte Sereno	\$455,797	\$87,065	\$4,714,717
Morgan Hill	\$5,690,031	\$1,159,486	\$6,849,517
Mountain View	\$10,229,400	\$2,093,370	\$11,473,013
Palo Alto	\$8,585,630	\$1,684,226	\$542,861
San Jose	\$130,095,720	\$24,374,448	\$12,322,770
Santa Clara	\$16,036,377	\$3,248,164	\$10,269,856
Saratoga	\$3,903,769	\$765,494	\$45,793,609
Sunnyvale	\$19,262,111	\$3,899,834	\$4,669,263
Santa Clara County	\$38,351,678	\$7,441,931	\$23,161,944
<b>Tổng Cộng</b>	<b>\$270,700,000</b>	<b>\$52,630,347</b>	<b>\$323,330,345</b>

**BART Giai Đoạn II - Tổng Cộng \$897.6 Triệu**

Phân Bỏ Trước	\$150 Triệu
Phân Bỏ FY 2024 & FY 2025	\$747.60 Triệu
<b>Tổng Cộng</b>	<b>\$897.60 Triệu</b>

**Phân Cấp Giao Cắt Đường Bộ-Đường Sắt Caltrain - Tổng Cộng \$180 Triệu**

Phân Bỏ Trước	\$71 Triệu
Phân Bỏ FY 2024 & FY 2025	\$107 Triệu
<b>Tổng Cộng</b>	<b>\$178 Triệu</b>

**Cải Thiện Năng Lực Hành Lang Caltrain - Tổng Cộng \$42.45 Triệu**

Phân Bỏ Trước	\$42.45 Triệu
Phân Bỏ FY 2024 & FY 2025	\$0 Triệu
<b>Tổng Cộng</b>	<b>\$42.45 Triệu</b>



## Người Đi Bộ & Người Đạp Xe

### Tiểu Mục Hướng Dẫn và Khuyến Khích - Tổng Cộng \$76.3 Triệu

Cơ Quan Thành Viên	Phân Bỏ Trước	Phân Bỏ FY 2024	Tổng Phân Bỏ cho đến FY 2024
Campbell	\$203,641	\$30,178	\$233,819
Cupertino	\$259,938	\$38,082	\$298,020
Gilroy	\$250,324	\$37,921	\$288,245
Los Altos	\$165,051	\$24,852	\$189,903
Los Altos Hills	\$60,853	\$10,000	\$70,853
Los Gatos	\$165,391	\$25,575	\$190,967
Milpitas	\$129,588	\$48,083	\$177,671
Monte Sereno	\$60,366	\$10,000	\$70,366
Morgan Hill	\$215,966	\$31,883	\$247,849
Mountain View	\$336,020	\$49,508	\$385,528
Palo Alto	\$291,940	\$41,786	\$333,726
San Jose	\$3,581,812	\$470,014	\$4,051,826
Santa Clara	\$495,783	\$71,302	\$567,08
Saratoga	\$164,250	\$24,447	\$188,697
Sunnyvale	\$579,077	\$83,601	\$662,677
Countywide/VTA	\$1,500,000	\$332,410	\$1,832,410
<b>Tổng Cộng</b>	<b>\$8,460,000</b>	<b>\$1,330,000</b>	<b>\$9,790,000</b>

<sup>(1)</sup> Discrepancies due to rounding may occur

### Hạng Mục Phụ Dự Án Vốn - Tổng Cộng \$62.6 Triệu

Phân Bỏ Trước	\$45.11 Triệu
Phân Bỏ FY 2024 & FY 2025	\$17.49 Triệu
<b>Tổng Cộng</b>	<b>\$62.6 Triệu</b>

### Hạng Mục Phụ Nghiên Cứu Việc Lập Kế Hoạch - Tổng Cộng \$3.91 Triệu

Phân Bỏ Trước	\$2.82 Triệu
Phân Bỏ FY 2024 & FY 2025	\$1.09 Triệu
<b>Tổng Cộng</b>	<b>\$3.91 Triệu</b>

## Nút Giao Liên Thông Cao Tốc - Tổng Cộng \$436.85 Triệu

Dự Án	Phân Bỏ Trước	FY 2024 & FY 2025 Allocation	Tổng Phân Bỏ cho đến FY 2025
Mở Rộng Ngoài Đường Dốc SR 17 Hướng Nam/Hamilton Ave.	\$1 Triệu	\$0	\$1 Triệu
Cải Tiến Tạm Thời Đường Cao Tốc SR 17/San Tomas	\$1 Triệu	\$0	\$1 Triệu
Hệ Thống Vận Hành Phương Tiện Công Cộng trên Đại Lộ/Sáng Kiến Hiệu Suất Đường Cao Tốc Giai Đoạn 1 & 2	\$3 Triệu	\$0	\$3 Triệu
Chương Trình Giảm TiếngỒn (Toàn Quận)	\$4 Triệu	\$0	\$4 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông I-280/Wolfe Rd.	\$92.70 Triệu	\$14.54 Triệu	\$107.24 Triệu
I-280 Hướng Bắc: Làn Đường Lối Ra Thứ Hai đến Đường Cao Tốc Foothill	\$5.50 Triệu	\$0	\$5.50 Triệu
Giảm Ồn Tắc Hành Lang Đại Lộ 17 bao gồm nút giao thông SR 17/SR 9	\$13.20 Triệu	\$0	\$13.20 Triệu
Nút Giao Thông US 101/SR 25	\$46 Triệu	\$30.80 Triệu	\$76.80 Triệu
Mở Rộng Calaveras Boulevard	\$0	\$9.60 Triệu	\$9.60 Triệu
Mở Rộng Calaveras Boulevard - Cải Tiến Ngắn Hạn	\$3.80 Triệu	\$1.20 Triệu	\$5 Triệu
SR 237 Hướng Tây Đường Dốc tại Middlefield Road	\$6.30 Triệu	\$0	\$6.30 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông US 101: San Antonio Rd. đến Charleston Rd./Rengstorff Ave.	\$7.32 Triệu	\$0	\$7.32 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông US 101 Hướng Nam/Trimble Rd./De La Cruz Blvd./Central Expwy.	\$47 Triệu	\$550K	\$47.55 Triệu
Làn Đường Đôi Hướng Nam US 101 ngoài đường dốc đến Hướng Nam SR 87	\$3 Triệu	\$0	\$3 Triệu
Xây Dựng Nút Giao Thông US 101/Mabury Rd./Taylor St.	\$3 Triệu	\$0	\$3 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông I-280/Winchester Blvd.	\$20.57 Triệu	\$0	\$20.57 Triệu
Cải Thiện Hành Lang Dựa Trên Công Nghệ SR 87 - (SR 87 Charcot Trên Đường Dốc của Đường Vượt dành cho Hai Người Trở Lên)	\$2.70 Triệu	\$0	\$2.70 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông US 101/Zanker Rd./Skyport Dr./Fourth St.	\$9 Triệu	\$9.47 Triệu	\$18.47 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông US 101/Blossom Hill Rd.	\$40.50 Triệu	\$1 Triệu	\$41.50 Triệu
Đường Băng Ngang Bên Trên Charcot	\$27.50 Triệu	\$0	\$27.50 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông SR 237/Mathilda Ave. và US 101/Mathilda Ave.	\$21.30 Triệu	\$0	\$21.30 Triệu
Cải Thiện Nút Giao Thông US 101/SR 152/10th Street	\$1 Triệu	\$3.60 Triệu	\$4.60 Triệu
Canh Chỉnh Ngoài Đường Dốc US 101/Shoreline Blvd Hướng Bắc và Làn Đường Xe Buýt	\$5 Triệu	\$0	\$5 Triệu
Mở Rộng US 101/SR 25 Santa Teresa Blvd.	\$0	\$600K	\$600K
Quản Lý/Giám Sát Chương Trình Đại Lộ	\$400K	\$0	\$400K
<b>Tổng Cộng</b>	<b>\$364.79 Triệu</b>	<b>\$72.06 Triệu</b>	<b>\$436.85 Triệu</b>

## Xa Lộ Địa Hạt - Tổng Cộng \$54.3 Triệu

Phân Bỏ Trước	\$50 Triệu
Phân Bỏ FY 2024 & FY 2025	\$4.30 Triệu
<b>Tổng Cộng</b>	<b>\$54.30 Triệu</b>

**Tuyến Đường Tiểu Bang (SR) 85 - Tổng Cộng \$21.12 Triệu**

Phân Bổ Trước	\$14.50 Triệu
Phân Bổ FY 2024 & FY 2025	\$6.62 Triệu
<b>Tổng Cộng</b>	<b>\$21.12 Triệu</b>

**Hoạt Động Giao Thông Công Cộng - Tổng Cộng \$112.78 Triệu**

Transit Operations Subcategory	Phân Bổ Trước	Phân Bổ FY 2024	Tổng Phân Bổ cho đến FY 2024
Tăng Cường Mạng Lưới Cốt Lõi	\$82.17 Triệu	\$12.63 Triệu	\$94.8 Triệu
Tăng Cường Khả Năng Đi Lại và Giá Vé Phải Chăng	\$16.92 Triệu	\$2.66 Triệu	\$19.58 Triệu
Phương Tiện Công Cộng Sáng Tạo	\$9.19 Triệu	\$1.75 Triệu	\$10.94 Triệu
Cải Thiện Tiện Nghi	\$4.50 Triệu	\$1.74 Triệu (FY 2022 & FY 2023)	\$6.24 Triệu
<b>Tổng Cộng</b>	<b>\$112.78 Triệu</b>	<b>\$18.78 Triệu</b>	<b>\$131.56 Triệu</b>

**Chi Phí Hành Chính - Tổng Cộng \$16 Triệu**

Phân Bổ Trước	\$15.20 Triệu
Phân Bổ FY 2024 & FY 2025	\$1.50 Triệu
<b>Tổng Cộng</b>	<b>\$16.70 Triệu</b>

## Phụ Lục 6.8 – Phân Bỏ Cho Quy Trình Chi Tiêu



Figure A6.7 – 2016 Measure B allocation to expenditure process.

Số liệu minh họa quy trình phân bổ ba bước phổ biến đối với ngân quỹ của Dự Luật B Năm 2016. Bước đầu tiên là bước Phân Bỏ, được mô tả là: Ban Quản Trị VTA phân bổ ngân quỹ Dự Luật B Năm 2016 mỗi hai năm một lần, tức là chu kỳ ngân sách hai năm. Bước thứ hai là bước Trao Thầu, tức là ký kết các thỏa thuận cần thiết và cấp ngân quỹ cho Bên Nhận Thầu của những dự án nhất định. Bước thứ ba là bước Chi tiêu, theo đó bên nhận thầu gửi hóa đơn của các chi phí hợp lý cho các hoạt động đã hoàn thành và yêu cầu tiền bồi hoàn từ Dự Luật B Năm 2016, tức là dẫn đến chi tiêu.