

聖馬刁縣運輸管理局策略計劃更新 (2025-2029) 常見問題

關於選民批准議案的一般問題

A 議案和 W 議案的支出計劃與選民批准的事項有何關係？

加州街道和公路法規》第 131000 條及以下條款中的運輸局授權立法是管理運輸局的主要州法律，並規定了在九縣灣區建立運輸管理局（運輸局）必須採取哪些步驟。這些步驟包括由縣選民批准 (a) 設立運輸局、(b) 徵收銷售稅和使用稅，以及 (c) 制定由此產生的稅收收入的支出計劃。因此，當選民批准一項銷售稅時，該批准包括稅收議案和相關支出計劃，所有這些都成為地方法律。然後，運輸局董事會（董事會）負責實施該法律。該董事會的主要任務是根據地方法律分配銷售稅收入。

A 議案

1988 年，聖馬刁縣選民成立了聖馬刁縣交通運輸局，並根據支出計劃（原始 A 議案和 1988 年交通運輸支出計劃 (TEP)）徵收了為期 20 年的 ½ 美分交易和使用稅，用於支持當地的交通、運輸和交通擁堵緩解。

1988 年的 TEP 為 Caltrain 通勤鐵路改進和 Caltrain 分層交匯、輔助交通運輸服務、六類當地街道和道路、交通運輸系統管理以及單車交通運輸分配了不同程度的資金。1988 年 TEP 規定 Caltrain 改進為第一要務，其他類別為第二要務。

2004 年，選民批准將 A 議案銷售稅從 2009 年開始再延長 25 年，其收入將根據新的 TEP（新 A 議案和 2004 年 TEP）進行分配。

2004 年 TEP 規定，稅收收入應分配給以下各項：30% 用於交通運輸，27.5% 用於高速公路，22.5% 用於地方街道和交通運輸，15% 用於分層交匯，3% 用於行人和

單車項目，1% 用於替代性交通擁堵緩解計劃。2004 年議案規定，根據公式分配給舊金山機場灣區捷運延伸線及輔助交通運輸（均屬於交通運輸類別）以及當地街道和交通運輸類別。所有其他類別和計劃的資金均由董事會酌情分配，並符合 2004 年 TEP 中規定的四個目標和宗旨以及根據 2004 年 TEP 及其所含實施指南的要求制定的策略計劃。2004 年 TEP 還指出，其中包含的美元數額是項目/計劃成本以及 A 議案和其他資金的估算值，全部以 2004 年美元價值計算。2004 年 TEP 明確指出，這些金額均不作為資金承諾。

一般而言，1988 年 TEP 中列出的項目有資格獲得根據原始 A 議案籌集的資金，而 2004 年 TEP 中列出的項目有資格獲得根據新 A 議案籌集的資金。2004 年 TEP 還包括一些指導方針，用於分配原始 A 議案稅收收入的剩餘部分以完成已根據 1988 年 TEP 開始的項目，然後根據選民在 2004 年 TEP 中表達的意圖重新分配任何進一步的餘額。

W 議案

聖馬刁縣交通運輸區（區）是根據《加州公共事業法典》第 103000 條及以下條款（「交通運輸區議案」）成立的公共交通運輸區，並於 1974 年 11 月 5 日舉行的大選中獲得聖馬刁縣選民的批准。2018 年 1 月 1 日，加州議會第 1613 號法案對《交通運輸區法案》進行了修訂，授權徵收新的零售交易和使用稅，並允許交通運輸區全面管理新稅，或將全部或部分權力委託給運輸局。

2018 年 11 月 6 日，聖馬刁縣選民授權特區在聖馬刁縣徵收為期 30 年的新的半美分銷售稅，用於交通運輸目的，並指示稅收收入的支出與名為《交通擁堵緩解計劃》的支出計劃一致。隨後，該區要求運輸局負責管理《交通擁堵緩解計劃》中所述的五個交通運輸項目類別中的四個，其中包括佔比 22.5% 的全縣公路擁堵改善項目、佔比 12.5% 的當地安全、坑洞和交通擁堵緩解改善項目、

佔比 5% 的單車和行人改善項目以及佔比 10% 的區域交通運輸連接項目。特區管理第五類, 即佔比 50% 的縣公共交通運輸系統。這些投資類別在《議案 W 交通擁堵緩解計劃》中規定的 11 項核心原則的指導下實施。

資金可以在支出計劃列出的類別之間轉移嗎?

不可以, 資金通常不能在類別之間轉移。支出計劃明確列出了必須花費在每個類別上的銷售稅資金的金額或百分比。然而, 2004 年 TEP 規定, 如果在原始 A 議案稅收到期時原始 A 議案計劃中的任何資金仍未使用, 則運輸局將重新分配這些資金以完成 1988 年 TEP 中任何類別下已開始的任何項目。從 2024-25 財政年度開始, 運輸局繼續將原始 A 議案資金的一小部分(約 500 萬美元)分配給 1988 TEP 中 Caltrain 和公路類別的未完成項目。如果在重新分配用於完成 1988 年 TEP 下的項目後, 原始 A 議案的資金仍有餘額, 則將按照 2004 年 TEP 中所載的計劃類別分配比例進行分配

2004 年 A 議案 TEP 和 2018 年 W 議案交通擁堵緩解計劃沒有為運輸局董事會在各個類別之間轉移資金提供任何靈活性。

哪些資金可以用來修補坑洞?

A 議案地方街道和交通運輸類別以及 W 議案地方安全、坑洞和交通擁堵緩解類別為聖馬刁縣管轄區提供了專項資金, 用於地方交通運輸項目, 包括路面修復和坑洞修補。其他運輸局計劃類別的資金不能用於獨立的路面修復或坑洞修補項目。然而, 路面修復可以作為更廣泛的交通運輸改善項目的一部分。

支出計劃可以進行哪些修改?(重大修改與小型修改以及策略計劃的作用)

A 議案

《公共事業法典》第 131304 條規定, 增加或刪除項目或具有重大意義的運輸局支出計劃修正案必須得到選民批准。該《法案》第 4 條第 131301 款規定, 運輸局有權「根據……支出計劃中確定的優先事項決定如何使用來自……稅收的淨收入」, 並規定「重大修訂」是指不符合「已通過的縣交通運輸計劃中確定的優先事項」的修

訂。

這裏主要考慮的是銷售稅議案和 TEP 獲得批准時選民的意圖。舉例來說, 運輸局董事會無權將一個項目類別中的銷售稅收入放入另一個項目類別中。相比之下, 小型修改的例子可能是澄清或更新競爭性融資計劃類別的合格項目發起人, 但不改變整體計劃描述。

因此, 如果修正案沒有增加或刪除項目, 也不造成重大意義方面的轉變, 但符合 1998 年和 2004 年 TEP 中確定的優先事項, 則運輸局董事會可以不經選民批准進行修改。此類修訂屬於運輸局根據計劃中規定的優先事項管理 TEP 的職能範圍, 並且通常與運輸局策略計劃的更新、單個項目規劃工作的制定(例如: 短程公路計劃、替代性交通擁堵緩解和運輸需求管理計劃等)或董事會對即將進行的項目徵集指南的批准同時進行。

W 議案

《交通運輸區法案》並未提及對 W 議案交通擁堵緩解計劃的修正, 但 W 議案的措辭允許交通運輸區做出與《交通擁堵緩解計劃》一致且更符合《交通擁堵緩解計劃》意圖的行政變更。這些變化可能包括但不限於採用實施交通擁堵緩解計劃的政策和程序以及對這些政策和程序的澄清。所有其他變更通常都需要選民批准。(Cal. Elec. 法規第 9323 條。)

策略計劃

1988 年和 2004 年的 TEP 要求運輸局每五年採用(或更新)一項策略計劃。此外, W 議案緩解交通擁堵計劃要求運輸局確定與核心原則一致的資金優先標準, 以納入其策略計劃。策略計劃是董事會明確非公式計劃類別銷售稅收入分配優先事項、方式、方法和手段的工具。董事會還可選擇在運輸局策略計劃中納入有關支出計劃細微修改的內容和審議流程的指導。

A 議案目標和 W 議案核心原則與項目資金有何關係?

支出計劃中已列出 A 議案目標和 W 議案核心原則, 其旨在指導每個類別內的資金分配。目標和核心原則是運輸局所使用的評估標準, 用於評估每個擬議項目如何更好地實現適用議案的目標或原則。提議資助的單個項目不需要完全解決列出的每個目標或核心原則; 相反, 獲得資助的單個項目組合應在每個適用議案的整個生命週期內共同推進每個目標和核心原則。

公路計劃資金問題

A 議案的公路資金可否用於獨立的行人/單車立交橋?

否。「獨立立交橋」是指不屬於大型公路立交、營運或安全項目的單獨的單車與行人立交橋。1988 年和 2004 年 A 議案中的 TEP 均包括對行人和單車項目的資助, 這些項目的類別與公路計劃項目類別是分開列出的。根據原始 A 議案, 只有 0.01% 的收入用於行人和單車項目。在新 A 議案中, 這些項目的百分比分配相對大幅增加到 3%。2004 年 TEP 包括一份非排他性的單車-行人項目清單, 這些項目有資格獲得這 3% 的一部分, 包括「道路和高速公路上的小徑、小道和橋樑」, 並特別列出了 101 號高速公路在 Millbrae Avenue、Hillcrest、Hillsdale Boulevard、Ralston Avenue 和 Willow Road 或附近的立交橋。這清楚地表明了選民的意圖, 即從 A 議案資金的 3% 部分中撥款用於行人和單車計劃, 建設供單車和行人使用的獨立立交橋。

由 A 議案公路計劃資助的項目是否可以包括附屬/補充單車和行人基礎設施?

是。許多公路項目包括附屬/補充的單車和行人基礎設施; 例如: US 101/Woodside (84 號州際公路) 立交橋和 Highway 1/Manor Avenue 立交橋

A 議案公路計劃資金是否可以用於拓寬或可能拓寬設施的項目?

是。1998 年和 2004 年的 TEP 專門列出了提到拓寬高速公路的項目。然而, 項目是否應設計為適應拓寬, 是由項目發起人和設施擁有人 (如 Caltran) 根據具體項目情況決定的。除非項目由運輸局贊助, 否則運輸局無權做出這些決定, 而只能根據項目是否有資格獲得公路計劃支持來考慮是否為某些項目提供資金

新 A 議案補充道路類別如何為單車和行人元素提供資金?

新 A 議案補充公路類別允許資助一些未直接納入公路系統的項目, 例如: 主幹道。這些道路項目可能包括完整街道元素, 但可能不僅僅是行人和/或單車基礎設施。

W 議案公路計劃能為行人和單車元素提供資金嗎?

是。W 議案交通擁堵緩解計劃明確指出: 「符合條件的候選項目可以包括單車和行人部分或設施, 這些部分或設施可納入或增強大型高速公路或立交項目的安全性。」(重點強調。) W 議案公路資金必須用於公路系統上或跨公路系統的項目; 交通擁堵緩解計劃沒有與新 A 議案相當的「補充道路」子類別。與 A 議案一樣, 獨立的行人和單車立交橋不符合 W 議案公路計劃的資格。

運輸局已經編制並分配了 W 議案公路計劃的大部分資金, 用於涵蓋改善單車和行人通道的多式聯運項目, 包括行人和單車天橋 (例如: East Palo Alto 的 US 101/University Avenue 立交橋和行人/單車天橋)

W 議案公路計劃是否能資助拓寬設施的項目?

是。W 議案公路計劃資助的項目旨在「緩解交通擁堵; 減少路途時長; 增加人流吞吐量; 改善公路和立交橋的營運、安全和通行; 在公路上部署先進技術和通訊」。公路拓寬項目通常旨在實現其中一個或多個目標。此外, 他們可能涉及一項或多項 W 議案核心原則。

實際上, 沒有一個項目能夠解決 W 議案公路計劃的所有目標或 W 議案的所有核心原則。與其他任何情況相比, 公路計劃下考慮資助的項目或許更能體現核心原則之間的內部矛盾。舉例來說, 在出口匝道上增加轉彎車道的項目可能會帶來安全效益並減少主線高速公路的擁堵, 但同一項目可能不會減少車輛行駛里程。

聖克魯斯案

可持續交通運輸運動等起訴加州交通運輸部等機構(「聖克魯斯案」)是否禁止運輸局將公路計劃資金分配給可拓寬設施的項目?

否。聖克魯斯案不會影響運輸局是否或如何分配公路計劃資金,包括可拓寬設施的項目。

聖克魯斯案涉及一個社區團體起訴加州運輸部和聖克魯斯縣區域交通運輸委員會,指控其缺乏針對特定項目的 EIR。強制令申請聽證會定於 2024 年 12 月 6 日在薩克拉門託縣高等法院由法官 James P. Arguelles 主持。

運輸局工作人員和法律顧問將繼續關注此案。然而,該案件或其結果不一定會給哪些項目或哪些類型的項目獲得 A 議案或 W 議案公路計劃資金帶來任何影響。

利益相關者和決策者在運輸局策略規劃和項目競爭性招標(CFP)中的作用

不同的利益相關者和決策者如何參與策略規劃?

策略計劃

運輸局的五年策略計劃確定了原始 A 議案和新 A 議案所產生的資金以及 W 議案所產生的 50% 資金的管理和支出政策、程序和方法。

現有的策略計劃(2020-2024)是通過廣泛、基礎廣泛的多語言利益相關者參與制定的,以確保制定出滿足該縣不同利益和需求的充分策略計劃。

公眾宣傳包括:

- **利益相關方諮詢小組(SAG)會議:** SAG 由非牟利組織、大型僱主、商業團體、交通運輸和選民倡導團體等代表組成
- **技術顧問小組(TAG)會議:** TAG 由來自城市、縣、交通運輸機構、特別區和運輸局當地合作夥伴資助夥伴的代表組成運輸局董事會、董事會特設委員會和公民諮詢委員會會議(更多詳細資訊請參閱下文)

- TA 董事會、董事會特設委員會和公民諮詢委員會會議(更多詳細信息請參閱下文)
- 縣監事會、聖馬刁縣市縣政府協會(C/CAG)和 Commute.org 董事會的最新動態
- 社區會議、當地農貿市場的不定期活動以及全縣各個組織會議上的演示介紹
- 虛擬市政廳
- 通過運輸局網站上的專門頁面線上參與
- 通過 SAG 和 TAG 成員公佈的公共線上調查、向 40,000 名隨機縣居民發送的短訊、向眾多社區組織、學校和老年人團體發送電子郵件以及新聞稿和社交媒體宣傳
- 策略計劃草案的 30 天公眾意見徵詢期,包括提前通知約 4,500 名調查受訪者

公民諮詢委員會(CAC)

原始 A 議案設立了一個諮詢委員會(CAC),為當局提供有關 1988 年 TEP 管理的建議。新 A 議案延續了與 2004 年 TEP 相關的這種關係。CAC 的作用是按照要求就 A 議案和 W 議案的管理向運輸局提供建議,就提交給運輸局董事會的議程項目提供意見和建議。CAC 不指導員工的工作。當員工向董事會提出策略計劃建議時,此類建議可能會考慮 CAC 的意見。此外,CAC 可以直接與董事會分享其意見。CAC 個人成員無權代表 CAC 發言。

運輸局董事會

如上所述,運輸局由七名董事會成員管理,負責管理 1988 年和 2004 年 A 議案 TEP 以及 W 議案交通擁堵緩解計劃的五個資金類別中的四個。董事會為運輸局制定總體政策方向。董事會考慮各利益相關者和員工的意見並採納策略計劃。此外,運輸局董事會可以依靠董事會的一個子委員會(以特設委員會的形式)與員工合作制定最終擬議的策略計劃。

不同的利益相關者和決策者如何參與競爭性項目類別的資助決策?

CFP 流程

如上所述,1988 年和 2004 年 A 議案 TEP 以及 W 議案交通擁堵緩解計劃為聖馬刁縣的眾多通行項目提供資金。雖然有些項目要求直接、公式化的分配(例如:地方街道和交通運輸類別),但其他項目則需要董事會進行規劃和分配,有時通過稱為「項目徵集」的競爭性選擇程序來進行篩選。CFP 的頻率因計劃而異。

CFP 期間考慮的項目評估和選擇標準一般分為五類：需求、有效性、可持續性、準備程度和資金槓桿。具體的評估標準是在運輸局策略計劃或董事會通過的短期規劃文件中制定的。每個運輸局策略計劃都會重新審查這些標準，並可能在董事會批准下進行修改，以保持靈活性並考慮到進一步促進支出計劃目標的新政策指令、舉措和立法。

工作人員根據 CFP 項目審查委員會的意見制定項目 CFP 資金建議。然後，工作人員將向運輸局董事會提交資金建議，董事會將批准並規劃項目獎勵（按照原樣或作出修改）。公路、行人和單車道、分層交匯、專車、替代性交通擁堵緩解/交通需求管理和區域交通運輸連接計劃均使用這種競爭性 CFP 流程。

項目審查委員會

項目審查委員會，有時也稱為「評估委員會」，由對相關 CFP 主題感興趣和/或有經驗的技術人員和利益相關者組成。這些委員會根據運輸局策略計劃設定的或董事會通過的相關短期規劃文件中列出的選擇標準，對項目進行評分並推薦資金。舉例來說，在行人/單車 CFP 中，項目審查委員會通常由縣和地區技術人員組成（例如：來自 Caltrans、MTC、特區、半島走廊聯合權力董事會（Caltrain 的擁有人和營運商）的工作人員以及來自縣和/或 C/CAG 單車和行人諮詢委員會的義工）。

公民諮詢委員會 (CAC)

與策略計劃一樣，CAC 為 CFP 的工作人員提供意見，但不指導工作人員的工作。CAC 成員通常會就擬議項目是否符合條件以及是否符合每項議案及其各自的目標/核心原則提供意見，但不會作為項目審查委員會的一部分進行詳細的評估評分。CAC 成員還可以建議其他考慮因素，例如：將授予資金的項目限制在一定的分數門檻內，以保留未來 CFP 週期的資金。員工向董事會提出的建議可能會考慮 CAC 的意見。此外，CAC 可以直接與董事會分享其意見。如上所述，CAC 個人成員不能代表 CAC 發言。

運輸局董事會

董事會的職責是考慮員工、項目審查委員會和 CAC 的意見以及資金能力，為符合條件的項目規劃和分配資金，並可能對擬議的項目計劃進行修改。與策略計劃一樣，董事會定期依靠其成員組成的特設委員會與員工合作，然後提交最終的項目計劃供董事會批准。

W 議案公民監督委員會 (COC) 的作用是什麼？

W 議案 COC 不指導資金支出。根據 W 議案的要求，COC 將審查並按照以下流程向區董事會提供上一財政年度稅收收入使用情況的資訊，用於以下方面：(a) COC 收到根據交通擁堵緩解計劃收到和支出的關於 W 議案稅收收入和支出情況的區年度審計報告；(b) COC 就審計報告舉行年度公開聽證會；(c) COC 發佈年度審計結果報告，然後提交給區董事會。

保持知情

我們希望聽到您的意見！到訪我們的網站或關注我們任何一個社交平台，以獲取最新資訊。

 www.smcta.com

 info@smcta.com

 [TransportationAuthority](#)

 [PeninsulaMoves](#)