



SMCTA 战略规划更新 (2025-2029) 常见问题

关于选民批准法案的一般问题

法案 A 和法案 W 的支出计划与选民批准的事项有何关系？

加州街道和公路法规第 131000 条及以下条款中的 TA 授权立法是管理 TA 的主要州法律,并规定了在九县湾区建立交通运输管理局 (TA) 必须采取哪些步骤。这些步骤包括由县选民批准 (a) 设立 TA、(b) 征收销售税和使用税,以及 (c) 制定由此产生的税收收入的支出计划。因此,当选民批准一项销售税时,该批准包括税收法案和相关支出计划,所有这些都成为地方法律。然后,TA 董事会(董事会)负责实施该法律。该董事会的主要任务是根据地方法律分配销售税收入。

法案 A

1988 年,圣马特奥县选民成立了圣马特奥县交通运输局,并根据支出计划(原始法案 A 和 1988 年交通运输支出计划 (TEP)) 征收了为期 20 年的 1/2 美分交易和使用税,以支持当地的交通、运输和交通拥堵缓解。

1988 年的 TEP 为 Caltrain 改进和 Caltrain 立交、辅助交通运输服务、六类高速公路项目、地方街道和道路、交通运输系统管理以及自行车交通运输分配了不同程度的资金。1988 年 TEP 规定 Caltrain 改进为第一要务,其他类别为第二要务。

2004 年,选民批准将《法案 A》销售税从 2009 年开始延长 25 年,收入将根据新的 TEP (新法案 A 和 2004 年 TEP) 进行分配。

2004 年 TEP 规定,税收收入应分配给以下各项:30% 用于交通运输,27.5% 用于高速公路,22.5% 用于地方街道和交通运输,15% 用于立交,3% 用于行人和自行

车项目,1% 用于替代性交通拥堵缓解计划。2004 年法案规定,根据公式分配给旧金山机场湾区捷运延伸线及辅助交通运输(均属于交通运输类别)以及当地街道和交通运输类别。所有其他类别和计划的资金均由董事会酌情分配,并符合 2004 年 TEP 中规定的四个目标和宗旨以及根据 2004 年 TEP 及其所含实施指南的要求制定的战略规划。2004 年 TEP 还指出,其中包含的美元数额是项目/计划成本以及法案 A 和其他资金的估算值,全部以 2004 年美元价值计算。2004 年 TEP 明确指出,这些金额均不作为资金承诺。

一般而言,1988 年 TEP 中列出的项目有资格获得根据原始法案 A 筹集的资金,而 2004 年 TEP 中列出的项目有资格获得根据新法案 A 筹集的资金。2004 年 TEP 还包括一些指导方针,用于分配原始法案 A 税收收入的剩余部分以完成已根据 1988 年 TEP 开始的项目,然后根据选民在 2004 年 TEP 中表达的意图重新分配任何进一步的余额。

法案 W

圣马特奥县交通运输区(区)是根据加州公共事业法典第 103000 条及以下条款(“交通运输区法案”)成立的公共交通运输区,并于 1974 年 11 月 5 日举行的大选中获得圣马特奥县选民的批准。2018 年 1 月 1 日,加州议会第 1613 号法案对《交通运输区法案》进行了修订,授权征收新的零售交易和使用税,并允许交通运输区全面管理新税,或将全部或部分权力委托给 TA。

2018 年 11 月 6 日,圣马特奥县选民授权特区在圣马特奥县征收为期 30 年的新的半美分销售税,用于交通运输目的,并指示税收收入的支出与名为《交通拥堵缓解计划》的支出计划一致。随后,该区要求 TA 负责管理《交通拥堵缓解计划》中所述的五个交通运输项目类别中的四个,其中包括占比 22.5% 的全县公路拥堵改善项目、占比 12.5% 的当地安全、坑洼和交通拥堵缓解

改善项目、占比 5% 的自行车和行人改善项目以及占比 10% 的区域交通运输连接项目。特区管理第五类,即占比 50% 的县公共交通运输系统。这些投资类别在《法案 W 交通拥堵缓解计划》中规定的 11 项核心原则的指导下实施。

资金可以在支出计划列出的类别之间转移吗?

不可以, 资金通常不能在类别之间转移。支出计划明确列出了必须花费在每个类别上的销售税资金的金额或百分比。然而, 2004 年 TEP 规定, 如果在原始法案 A 税收到期时原始法案 A 计划中的任何资金仍未使用, 则 TA 将重新分配这些资金以完成 1988 年 TEP 中任何类别下已开始的任何项目。截至 2024-25 财政年度开始, TA 继续将原始法案 A 资金的一小部分(约 500 万美元)分配给 1988 TEP 中 Caltrain 和公路类别的未完结项目。如果在重新分配以完成 1988 年 TEP 下的项目后, 原始法案 A 的任何资金仍有未使用, 则这些资金将按照 2004 年 TEP 中包含的计划类别的百分比分配比例进行分配。

2004 年法案 A TEP 和 2018 年法案 W 交通拥堵缓解计划没有为 TA 董事会在各个类别之间转移资金提供任何灵活性。

哪些资金可以用来修补坑洼?

法案 A 地方街道和交通运输类别以及法案 W 地方安全、坑洼和交通拥堵缓解类别为圣马特奥县管辖区提供了专项资金, 用于地方交通运输项目, 包括路面修复和坑洼修补。其他 TA 计划类别的资金不能用于独立的路面修复或坑洼修补项目。然而, 路面修复可以作为更广泛的交通运输改善项目的一部分。

支出计划可以进行哪些修改?(重大修改与小型修改以及战略计划的作用)

法案 A

Public Utilities Code section 131304 requires voter public utilities code section 131304 规定, 增加或删除项目或具有重大意义的 TA 支出计划修正案必须得到选民批准。该法案第 4 条第 131301 款规定, TA 有权“根据……支

出计划中确定的优先事项决定如何使用来自……税收的净收入”, 并规定“重大修订”是指不符合“已通过的县交通运输计划中确定的优先事项”的修订。

这里主要考虑的是销售税法案和 TEP 获得批准时选民的意图。例如, TA 董事会无权将一个项目类别中的销售税收入放入另一个项目类别中。相比之下, 小型修改的例子可能是澄清或更新竞争性融资计划类别的合格项目发起人, 但不改变整体计划描述。

因此, 如果修正案没有增加或删除项目, 也不造成重大意义方面的转变, 但符合 1998 年和 2004 年 TEP 中确定的优先事项, 则 TA 董事会可以不经选民批准进行修改。此类修订属于 TA 根据计划中规定的优先事项管理 TEP 的职能范围, 并且通常与 TA 战略计划的更新、单个项目规划工作的制定(例如, 短程公路计划、替代性交通拥堵缓解和运输需求管理计划等)或董事会即将进行的项目征集指南的批准同时进行。

法案 W

交通运输区法案并未提及对法案 W 交通拥堵缓解计划的修正, 但法案 W 的措辞允许交通运输区做出与《交通拥堵缓解计划》一致且更符合《交通拥堵缓解计划》意图的行政变更。这些变化可能包括但不限于采用实施交通拥堵缓解计划的政策和程序以及对这些政策和程序的澄清。所有其他变更通常都需要选民批准。(Cal.Elec.法规第 9323 条。)

战略计划

1988 年和 2004 年的 TEP 要求 TA 每五年采用(或更新)一项战略计划。此外, 法案 W 缓解交通拥堵计划要求 TA 确定与核心原则一致的资金优先标准, 以纳入其战略计划。战略计划是董事会明确非公式计划类别销售税收入分配优先事项、方式、方法和手段的工具。董事会还可选择在 TA 战略计划中纳入有关支出计划细微修改的内容和审议流程的指导。

法案 A 目标和法案 W 核心原则与项目资金有何关系?

支出计划中已列出法案 A 目标和法案 W 核心原则, 其旨在指导每个类别内的资金分配。目标和核心原则是 TA 所使用的评估标准, 用于评估每个拟议项目如何更好地实现适用法案的目标或原则。提议资助的单个项目不需要完全解决列出的每个目标或核心原则; 相反, 获得资助的单个项目组合应该共同努力, 在每个适用法案的整个生命周期内进一步实现每个目标和核心原则。

公路计划资金问题

法案 A 的公路资金可以用于独立的行人/自行车立交桥吗？

不。“独立立交桥”是指不属于大型公路立交、运营或安全项目的单独的自行车与行人立交桥。1988 年和 2004 年法案 A 中的 TEP 均包括对行人和自行车项目的资助，这些项目的类别与公路计划项目类别是分开列出的。根据原始法案 A，只有 0.01% 的收入划拨给行人和自行车项目。在新法案 A 中，这些项目的百分比分配相对大幅增加到 3%。2004 年 TEP 包括一份非排他性的自行车-行人项目清单，这些项目有资格获得这 3% 的一部分，包括“道路和高速公路上的小径、小道和桥梁”，并特别列出了 101 号高速公路在 Millbrae Avenue、Hillcrest、Hillsdale Boulevard、Ralston Avenue 和 Willow Road 或附近的立交桥。这清楚地表明了选民的意图，即从法案 A 资金的 3% 部分中拨款用于行人和自行车计划，建设供自行车和行人使用的独立立交桥。

由法案 A 公路计划资助的项目可以包括附属/补充自行车和行人基础设施吗？

是的。许多公路项目包括附属/补充的自行车和行人基础设施；例如，US 101/Woodside (84 号州际公路) 立交桥和 Highway 1/Manor Avenue 立交桥。

法案 A 号公路计划资金是否可以用于拓宽或可能拓宽设施的项目？

是的。1998 年和 2004 年的 TEP 专门列出了提到拓宽高速公路的项目。然而，项目是否应设计为拓宽，是由项目发起人和设施所有者 (如 Caltran) 根据具体项目情况决定的。除非项目由 TA 赞助，否则 TA 无权做出这些决定，而只能根据项目是否有资格获得公路计划支持来考虑是否为某些项目提供资金。

新法案 A 补充道路类别如何为自行车和行人元素提供资金？

新法案 A 补充公路类别允许资助一些未直接纳入公路系统的项目，例如，主干道。这些道路项目可能包括完整街道元素，但可能不仅仅是行人和/或自行车基础设施。

法案 W 公路计划能为行人和自行车元素提供资金吗？

是的。法案 W 交通拥堵缓解计划明确指出：“符合条件的候选项目可以包括自行车和行人部分或设施，这些部分或设施可纳入或增强大型高速公路或立交项目的安全性。” (重点强调。) 法案 W 公路资金必须用于公路系统上或跨公路系统的项目；交通拥堵缓解计划没有与新法案 A 相当的“补充道路”子类别。与法案 A 一样，独立的行人和自行车立交桥不符合法案 W 公路计划的资格。

TA 已经编制并分配了法案 W 公路计划的大部分资金，用于涵盖改善自行车和行人通道的多式联运项目，包括行人和自行车天桥 (例如，East Palo Alto 的 US 101/University Avenue 立交桥和行人/自行车天桥)。

法案 W 公路计划能否资助拓宽设施的项目？

是的。法案 W 公路计划资助的项目旨在“缓解交通拥堵；减少路途时长；增加人流吞吐量；改善公路和立交桥的运营、安全和通道；在公路上部署先进技术和通信”。公路拓宽项目通常旨在实现其中一个或多个目标。此外，他们可能涉及一项或多项法案 W 核心原则。

实际上，没有一个项目能够解决法案 W 公路计划的所有目标或法案 W 的所有核心原则。与其他任何情况相比，公路计划下考虑资助的项目或许更能体现核心原则之间的内部矛盾。例如，在出口匝道上增加转弯车道的项目可能会带来安全效益并减少主线高速公路的拥堵，但同一项目可能不会减少车辆行驶里程。

圣克鲁斯案

可持续交通运输运动等起诉加州交通运输部等机构(“圣克鲁斯案”)禁止 TA 将公路计划资金分配给可拓宽设施的项目?

不会。圣克鲁斯案不会影响 TA 是否或如何分配公路计划资金,包括可拓宽设施的项目。

圣克鲁斯案涉及一个社区团体起诉加州运输部和圣克鲁斯县区域交通运输委员会,指控其缺乏针对特定项目的 EIR。强制令申请听证会定于 2024 年 12 月 6 日在萨克拉门托县高等法院由法官 James P. Arguelles 主持。

TA 工作人员和法律顾问将继续关注此案。然而,该案件或其结果不一定会给哪些项目或哪些类型的项目获得法案 A 或法案 W 公路计划资金带来任何影响。

利益相关者和决策者在 TA 战略规划 and 项目竞争性招标(CFP)中的作用

不同的利益相关者和决策者如何参与战略规划?

战略规划

TA 的五年战略规划确定了原始法案 A 和新法案 A 所产生的资金以及法案 W 所产生的 50% 资金的管理和支出政策、程序和方法。

当前(2020-2024 年)战略规划是通过广泛、基础广泛的多语言利益相关者参与制定的,以确保制定出满足该县不同利益和需求的充分战略规划。

众宣传包括:

- **利益相关方咨询小组 (SAG) 会议:** SAG 由非营利组织、大型雇主、商业团体、交通运输和选民倡导团体等代表组成
- **技术顾问小组 (TAG) 会议:** TAG 由来自城市、县、交通运输机构、特别区和 TA 当地合作伙伴资助伙伴的代表组成
- TA 董事会、董事会特设委员会和公民咨询委员会会议(更多详细信息请参阅下文)

- 县监事会、圣马特奥县市县政府协会 (C/CAG) 和 Commute.org 董事会的最新动态
- 社区会议、当地农贸市场的不定期活动以及全县各个组织会议上的演示介绍
- 虚拟市政厅
- 通过 TA 网站上的专门页面在线参与
- 通过 SAG 和 TAG 成员公布的公共在线调查、向 40,000 名随机县居民发送的短信、向众多社区组织、学校和老年人团体发送电子邮件以及新闻稿和社交媒体宣传
- 战略计划草案的 30 天公众意见征询期,包括提前通知约 4,500 名调查受访者

公民咨询委员会 (CAC)

原始法案 A 设立了一个咨询委员会 (CAC),为当局提供有关 1988 年 TEP 管理的建议。新法案 A 延续了与 2004 年 TEP 相关的这种关系。CAC 的作用是按照要求就法案 A 和法案 W 的管理向 TA 提供建议,就提交给 TA 董事会的议程项目提供意见和建议。CAC 不指导员工的工作。当员工向董事会提出战略计划建议时,此类建议可能会考虑 CAC 的意见。此外,CAC 可以直接与董事会分享其意见。CAC 个人成员无权代表 CAC 发言。

TA 董事会

如上所述,TA 由七名董事会成员管理,负责管理 1988 年和 2004 年法案 A TEP 以及法案 W 交通拥堵缓解计划的五个资金类别中的四个。董事会为 TA 制定总体政策方向。董事会考虑各利益相关者和员工的意见并采纳战略计划。此外,TA 董事会可以依靠董事会的一个子委员会(以特设委员会的形式)与员工合作制定最终拟议的战略计划。

不同的利益相关者和决策者如何参与竞争性项目类别的资助决策?

CFP 流程

如上所述,1988 年和 2004 年法案 A TEP 以及法案 W 交通拥堵缓解计划为圣马特奥县的众多交通运输项目提供资金。虽然有些项目要求直接、公式化的分配(例如,地方街道和交通运输类别),但其他项目则需要董事会进行规划和分配,有时通过称为“项目征集”的竞争性选择程序来进行筛选。CFP 的频率因计划而异。

CFP 期间考虑的项目评估和选择标准一般分为五类:需求、有效性、可持续性、准备度和资金杠杆。具体的评估标准是在 TA 战略规划或董事会通过的短期规划文件中

制定的。每个 TA 战略计划都会重新审查这些标准,并可能在董事会批准下进行修改,以保持灵活性并考虑到进一步促进支出计划目标的新政策指令、举措和立法。

工作人员根据 CFP 项目审查委员会的意见制定项目 CFP 资金建议。然后,工作人员将向 TA 董事会提交资金建议,董事会将批准并规划项目奖励(原样或经修改的奖励)。公路、行人和自行车道、立交桥、班车、替代性交通拥堵缓解/交通需求管理和区域交通运输连接计划均使用这种竞争性 CFP 流程。

项目审查委员会

项目审查委员会,有时也称为“评估委员会”,由对相关 CFP 主题感兴趣和/或有经验的技术人员和利益相关者组成。这些委员会根据 TA 战略计划设定的或董事会通过的相关短期规划文件中列出的选择标准,对项目进行评分并推荐资金。例如,在 Ped/Bike CFP 中,项目审查委员会通常由县和地区技术人员组成(例如,来自 Caltrans、MTC、特区、半岛走廊联合权力董事会(Caltrain 的所有者和运营商)的工作人员以及来自县和/或 C/CAG 自行车和行人咨询委员会的志愿者)。

公民咨询委员会 (CAC)

与战略计划一样,CAC 为 CFP 的工作人员提供意见,但不指导工作人员的工作。CAC 成员通常会就拟议项目是否符合条件以及是否符合每项法案及其各自的目标/核

心原则提供意见,但不会作为项目审查委员会的一部分进行详细的评估评分。CAC 成员还可以建议其他考虑因素,例如,将授予资金的项目限制在一定的分数门槛内,以保留未来 CFP 周期的资金。员工向董事会提出的建议可能会考虑 CAC 的意见。此外,CAC 可以直接与董事会分享其意见。如上所述,CAC 个人成员不能代表 CAC 发言。

TA 董事会

董事会的职责是考虑员工、项目审查委员会和 CAC 的意见以及资金能力,为符合条件的项目规划和分配资金,并可能对拟议的项目计划进行修改。与战略计划一样,董事会定期依靠其成员组成的特设委员会与员工合作,然后提交最终的项目计划供董事会批准。

法案 W 公民监督委员会 (COC) 的作用是什么?

法案 W COC 不指导资金支出。根据法案 W 的要求,COC 将审查并按照以下流程向区董事会提供上一财政年度税收收入使用情况的信息,用于以下方面:(a) COC 收到根据交通拥堵缓解计划收到和支出的关于法案 W 税收收入和支出情况的区年度审计报告;(b) COC 就审计报告举行年度公开听证会;(c) COC 发布年度审计报告结果报告,然后提交给区董事会。

保持知情

我们希望听到您的意见!访问我们的网站或在我们的社交平台之一关注我们,以获取最新更新。

 www.smcta.com

 info@smcta.com

 [TransportationAuthority](#)

 [PeninsulaMoves](#)