

第二十一屆年度獨立監督委員會 公眾報告 2021-22 財政年度



Measure B (B 議案) 和 Measure BB (BB 議案) 銷售稅活動

獨立監督委員會 (Independent Watchdog Committee, IWC) 每年審查 Measure B 的支出和 Measure BB 的支出和績效評量措施，並且向公眾匯報調查結果，以確保銷售稅基金獲得適當運用。IWC 並不針對阿拉米達縣交通委員會 (Alameda CTC) 所管理和 / 或規劃的其他基金表達意見。第二十一屆年度報告審查了截至 2022 年 6 月 30 日為止 (2021-22 財政年度) 的財政年度支出，回顧了 IWC 在這一年的活動並提出了調查結果。

IWC 的活動包括：持續監督地方直接配款 (DLD)、自行裁量補助方案和資本計劃監督，審查 Alameda CTC 年度獨立審計報告和 DLD 受款方的審計及合規報告，發現 Measure B 和 Measure BB 支出上的問題，以及彙編 IWC 年度公眾報告。完整報告請見網站：AlamedaCTC.org/IWC2023Report。

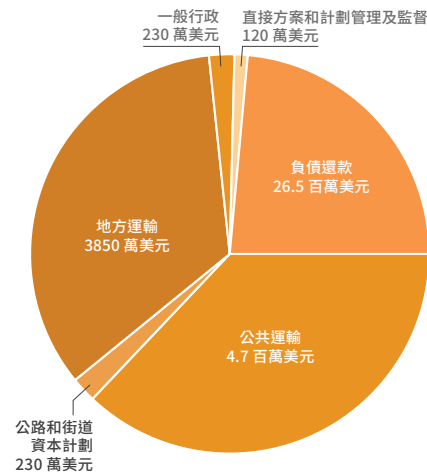


Ed Roberts 校區，屋崙 (奧克蘭) 市

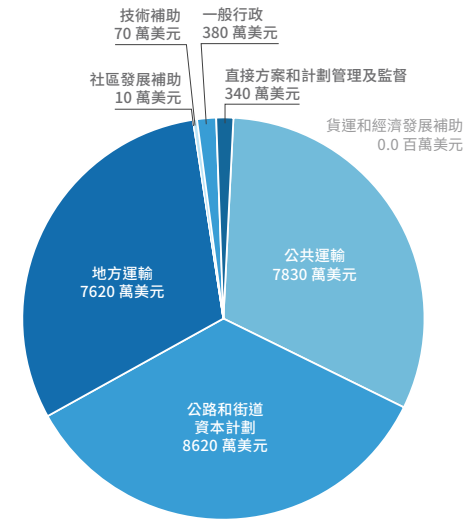
MEASURE B 和 MEASURE BB 摘要

收益和支出

Alameda CTC 負責管理 Measure B 和 Measure BB 的運輸銷售稅的評量措施。在 2021-22 財政年度，Alameda CTC 的 Measure B 收益總計 1.441 億美元，經審計支出總計 1.125 億美元。在 2021-22 財政年度，Alameda CTC 的 Measure BB 收益總計 2.418 億美元，經審計支出總計 2.485 億美元。¹



2021-22 財政年度 Measure B 指名之資本計劃、DLD 和自行裁量補助方案的支出



2021-22 財政年度 Measure BB 指名之資本計劃、DLD 及自行裁量補助方案的支出

¹ Measure BB 運用過去數年所收到的銷售稅基金來支付支出。

Measure B 和 Measure BB 資助的方案



國際步行和騎自行車上學日，Walters 初級中學，佛利蒙市

在 2021-22 財政年度，Measure B DLD 基金受款方報告了 7380 萬美元的計劃支出：3190 萬美元用於大眾運輸，2400 萬美元用於地方街道和道路，1320 萬美元用於輔助客運系統，470 萬美元用於自行車及行人安全。

Measure BB DLD 基金受款方報告了 7970 萬美元的計劃支出：3590

萬美元用於大眾運輸，2540 萬美元用於地方街道和道路，1550 萬美元用於長者及傷健人士特殊運輸，290 萬美元用於自行車及行人安全。Alameda CTC 支出了 230 萬美元的 Measure B 基金和 1.175 億美元的 Measure BB 基金，用於以改善運輸基礎設施為目的之指定資本計劃。

獨立監督委員會調查結果及建議 2021-22 財政年度

獨立監督委員會 (IWC) 持續對 Alameda CTC 感到深切擔憂。我們去年在報告中指出：「IWC 發現，由於委員會已實施的績效評量措施有限，因此難以就 DLD 方案支出的整體成效提出見解。」我們仍然無法對 DLD 支出的整體成效做出定論：的確，DLD 受款方遵守了規定、回答了我們的問題，並且用錢得當。然而，未評估這些支出的效益，我們就無法知道這些計劃對我們的居民及社區有多大用處。我們已經更密切關注本報告中列出的幾個績效指標，並且繼續對 DLD 受款方詢問許多問題。我們還有更多工作要做，以確保這些支出得到有效運用。

本報告主要討論 2021-22 財政年度的情況，而當時還在 COVID-19 疫情當中。所有運輸服務仍處於乘客量大幅流失的階段，而這也造成目前新聞中大量出現的所謂「財政懸崖」現象。然而，各運輸單位都需要開始規劃並採取復甦和 / 或改變行動，但其中有些單位較抗拒改變。財政紓困並非唯一解方。我們也了解，在疫情肆虐期間，各項工程計劃停滯不前，但這些工程似乎都在 2023 年初的「大氣河流」風暴後開始復甦。近日暴雨使得路面坑洞的狀況大幅惡化，但即使在這些天災發生前，作為地方街道及道路主要指標的路面狀況指數 (PCI) 已呈現下滑趨勢。

在此要感謝 Alameda CTC 工作人員已要求 DLD 受款方針對其計劃如何改善行人、自行車騎士和汽車使用者的安全，提出更詳盡的報告。位於 Dublin Boulevard 上即將完工的 Iron Horse Trail Overcrossing (鐵馬步道天橋) 讓我們見識到，這項備受期待、協調多個轄區的「主動運輸」(Active Transportation) 計劃，對銷售稅基金做了建設性的運用，而阿拉米達縣政府也成為透明施政和創新的典範。相較下，其他單位在他們遞交的文件中似乎拒絕扛起責任。IWC 認為，各單位應該對高致傷率網絡 (HIN) 中的「改善項目」如何 – 甚至是否 – 達到他們預期的目標，提供更頻繁的報告和細節。根據 Alameda CTC 工作人員的統計，65% 的行人車禍及 59% 的自行車車禍事故，都集中在全縣 4% 的 HIN 道路上。「安全第一」需要更被重視！

我們對 Batters 主席提出響亮的 JEDI 方案 (正義 / Justice、公平 / Equity、多元 / Diversity、接納 / Inclusion) 並且在去年通過實施一事感到鼓舞。然而，「唯有評量才能斷定成功與否」。我們期待對這個重要方案發展出內部與外部的評量指標。例如，我們如何追究銷售稅受款方 (縣政府、各市政府和各運輸單位) 的責任？

IWC 委員也擔心多個指名計劃的延誤，這些計劃原本應成為 2014 年 Measure BB 選票方案及其運輸支出計劃 (TEP) 的亮點，但它們並未達到預期進度。其中部分計劃甚至在將近十年過後，尚未進行環境影響評估 – 它們是否仍符合需求，尤其是在後疫情時代的「新常態」交通模式中？我們仍在等待有關此議題的後續報告呈交到委員會。在化石燃料車輛排放對氣候和其他環境、社會和經濟現實造成迫切影響的情況下，這些計劃是否仍切合實際？

我們也注意到，輔助運輸諮詢及計劃委員會 (PAPCO) 已對某些轄區所保留的準備金額度表示關切 – 有時他們會為長者及傷健人士提供多達一整年甚至更久的準備金。PAPCO 已要求對這些花費和服務等級提出年中「查核」，而 IWC 委員將列席旁聽。Measure B 和 Measure BB 的 TEP 都為行政支出制訂了額度上限，基本上其用意是代為控管各單位的效率和成效。

Alameda CTC 雖尊重這項限制，但其整體花費卻呈現上升趨勢。IWC 及公眾應監督這項由選民同意實施的指標。IWC 很高興宣布，我們對報告格式做了一些重大改變。我們希望這會讓此文件對付費使用全縣運輸系統的本地居民來說更實用且易懂，我們也歡迎您將任何回饋意見以電郵寄至 IndependentWatchdog@AlamedaCTC.org。我們將「調查結果及建議」(Findings and Recommendations) 往前移至報告第 2 頁。我們在最後一頁增加了一些圖表來顯示 IWC 所監測的幾項重要指標的近期趨勢曲線 – 包括疫情前和疫情期間。我們也將第 7 頁的地圖與下兩頁的表格互相連結，並標示出「指名資本計劃」及其對 Measure B 及 Measure BB 專用經費的運用狀況。

值得讚揚的一點是：作為首批「自助」縣之一，阿拉米達縣的居民投票通過對自己徵稅，以協助支付他們想要的運輸改善項目。然而，此程序及其結果無法迅速反應情勢變化，而其他縣則從本縣學習曲線的演化中獲益良多。本縣下一個地方銷售稅運用周期的規劃需要仔細審視。我們促請公眾多加關注此事。目前已對 Measure BB 公式基金運用報告實施的「績效評量措施」預計將於 2026 年更新。我們應及早思考需要做哪些改進。

最後，我們想強調一點：IWC 不僅向公眾報告，同時也應該要能代表各位。如本報告第 11 頁所述，本委員會現有多個席位出缺，歡迎更多智囊參與。關於如何申請成為委員，或者您對本報告有其他任何意見，請發送電郵聯絡 IndependentWatchdog@AlamedaCTC.org。感謝您關注阿拉米達縣的交通運輸發展。