



BART가 아래 중요 안전에 대한 여러분의 의견을 듣고자 합니다.

- 현재 검토 중인 2012년 7월 요금 인상
- 현 인플레이션 기반 BART 요금 인상 프로그램 연장
- 노인과 어린이용 Clipper 카드 배부
- BART 환경 정의 정책 초안

위 주제들은 3월에 열리는 다섯 번의 커뮤니티 회의에서 다루어질 것입니다. [회의 계획표](#)를 클릭하세요. 저희가 주최하는 커뮤니티 회의에 참가하지 못하실 경우 본 정보를 읽고 나서 온라인 조사를 통해 여러분의 의견을 나누실 수 있습니다. [본 정보 밑에 온라인 조사로 바로 갈 수 있는 링크가 있습니다.](#)

### 요금 인상 제안

지금까지 BART 서비스의 안정성 유지를 위해서 BART 위원회의 승인을 통해 인플레이션이 반영된 정기적이며 소폭의 요금 인상이 있어 왔습니다. 늘어나는 BART 이용자들에게 꾸준한 양질의 서비스를 제공하려면 BART는 1972년 BART 시작 이래 지금까지 운행된 상당수(669대)의 오래된 열차를 새롭고 더욱 안정적인 열차로 교체하는 작업을 추진해야만 합니다.

그렇게 되기까지 앞으로 몇 년이 더 걸리겠지만 열차 교체 사업은 이미 추진 중입니다. 장기적인 열차 교체 사업 비용은 약 30억 달러가 될 것으로 예상됩니다. 이 사업을 위한 자금 확보의 상당액은 지자체 및 주 정부와 연방 정부 예산에서 충당될 것이며 BART는 총 사업액의 25 퍼센트를 부담할 것입니다.

이러한 BART의 자금 확보 노력의 일환으로 BART는 차기 회계 연도 (2013년)에 약 5 백만 달러를 소폭의 요금 인상(2012년 7월부터)을 통해 충원하는 계획을 추진하고 있습니다. 이 예산은 또한 BART 열차 교체 사업 및 기타 인프라 조성에 사용한다는 BART 계획에 포함되는데 이는 현 열차 시스템이 거의 40년동안 가동되어 많이 낙후된 상태이기 때문입니다.

다음 회계 연도에 약 5 백만 달러를 확보하기 위한 여러 요금 변경 옵션에 대한 여러분의 의견을 듣고자 합니다. 아래 표는 세 가지 옵션에 대해 설명하고 있습니다. 옵션 A 는 BART 위원회가 마지막으로 승인한 현 인플레이션 기반 요금 인상 시행안입니다. 각 옵션에는 BART 이용자가 일반요금이나 할인 요금(5-12세 어린이, 장애인, 노인) 중에서 새로운 요금을 판단하는 방법이 나와 있습니다.

| 옵션  | 새 요금 판단 방법   |
|---|--|
| A BART 위원회가 마지막으로 승인한 현 인플레이션 기반 요금 인상안으로써 BART 열차 전체 이용 요금을 1.4 퍼센트 인상 | 일반 요금: <a href="#">요금표</a> 참고<br>할인 요금: <a href="#">요금표</a> 참고 |
| B 이스트베이 - 샌프란시스코 구간 열차 운행   | 일반 요금: 현 이스트베이 - 샌프란시스코 구간                                     |

|                            |   |
|----------------------------|---|
| 요금을 \$0.10 만큼 인상           | 열차 운행 요금에 \$0.10 추가<br>할인 요금: 인상 요금을 62.5 퍼센트 낮추며<br>가까운 니켈로 반올림(예: \$.601 -> \$.65)        |
| C 전 열차 이용 요금을 \$0.05 만큼 인상 | 일반 요금: 현재 열차 요금에 \$0.05 추가<br>할인 요금: 인상 요금을 62.5 퍼센트 낮추며<br>가까운 니켈로 반올림(예: \$.601 -> \$.65) |

아래 표는 위의 세 가지 옵션을 반영한 일반 요금 및 할인 요금 샘플입니다.

|                                      | 최소 요금  | 월넛 크릭 - 샌프란시스코 | 헤이워드 - 버클리 | 최대 요금   |
|--------------------------------------|--------|----------------|------------|---------|
| 현재 일반 요금                             | \$1.75 | \$4.75         | \$3.25     | \$10.90 |
| 옵션                                   |        |                |            |         |
| A. 1.4 퍼센트 인플레이션이 반영된 전체 일반 요금 인상액   | \$1.75 | \$4.85         | \$3.30     | \$11.05 |
| B. 이스트베이 - 샌프란시스코 구간 일반 요금 \$0.10 인상 | \$1.75 | \$4.85         | \$3.25     | \$11.00 |
| C. 전체 일반 요금 \$0.05 인상                | \$1.80 | \$4.80         | \$3.30     | \$10.95 |
| 세 가지 옵션의 할인 요금                       | \$0.65 | \$1.80         | \$1.20     | \$4.10  |

### BART의 요금 인상 프로그램

BART 위원회가 승인한 요금 인상 프로그램으로 2006 년, 2008 년, 2010 년, 2012 년에 각각 인플레이션이 반영된 소폭의 요금 인상이 있었습니다. 위에 설명되었듯이 BART 는 2012 년 인플레이션 기반 요금 인상 시행안과 다른 인상액 중에서 어느 옵션을 적용할 지에 대한 대중의 의견을 모으고 있습니다. BART 는 아울러 2014 년, 2016 년, 2018 년 그리고 2020 년에 현재 시행 중인 인플레이션 기반 요금 도출 방식을 계속 사용하는 것에 대한 의견도 듣고자 합니다. 인플레이션이 반영된 예상 요금 인상폭은 해당 연도마다 3.9 퍼센트씩이 될 것으로 보입니다.

이러한 네 번의 인상을 통해 2020 년까지 BART 는 연간 5 천만달러의 추가 요금 수익을 예측하고 있습니다. 앞서 언급된 대로 이 수익의 일부는 새 열차 구매에 사용될 수 있습니다. 추가로 이 수익을 통해 BART 는 물적 자산에 대한 중요한 대규모 자본투자를 할 수 있습니다. 이러한 물적 자산에는 열차역, 열차 통제 시스템 및 열차를 가동하는 전기 시스템이 있는데 이 전기 시스템은 거의 40 년이 지난 지금 많이 마모되고 있거나 마모된 상태입니다. BART 는 시스템 현대화에 현재 투자 가능한 액수보다 75 억 달러가 더 필요할 것으로 예상하고 있으며 이러한 대규모 투자금 부족은 매우 큰 도전 과제입니다.

요금 인상액을 산출하는데 BART 가 이용한 공식은 지난 2 년간 국가 전체적 그리고 지역적으로 나타난 인플레이션 변화의 평균치에 BART 의 향상된 노동 및 영업 효율성을 감안하도록 반 퍼센트를 감산한 것입니다. 그 결과 생기는 퍼센트 인상분은 인상 요금액에 적용된 후 가까운 니켈로 반올림되었습니다.

아래의 표는 열차 요금이 1.4 퍼센트 인플레이션(2012 년 7 월부터)과 3.9 퍼센트 예상 인플레이션(2014 년)으로 인상될 때 바뀔 2014 년 요금 샘플입니다.

|                | 최소 요금  | 월넷 크릭 - 샌프란시스코 | 헤이워드 - 버클리 | 최대 요금   |
|----------------|--------|----------------|------------|---------|
| 일반 요금          | \$1.85 | \$5.00         | \$3.45     | \$11.50 |
| 62.5 퍼센트 할인 요금 | \$0.65 | \$1.85         | \$1.25     | \$4.30  |

전체 일반 요금 정보를 보시려면 클릭하세요 <[요금표](#)>. 전체 할인 요금 정보를 보시려면 클릭하세요 <[요금표](#)>.

### **노인과 어린이용 Clipper 카드 배부**

"Clipper"는 BART가 이용하는 베이 지역 열차 요금 결제 시스템입니다. 노인과 어린이는 할인 Clipper 카드를 사용하면 자동적으로 요금 할인을 받을 수 있습니다. 할인 Clipper 카드는 BART의 빨간색과 녹색 열차 승차표를 대체합니다. BART는 자격이 되는 BART 고객이라면 누구나 거주하는 지역에서 할인 카드를 손쉽게 받을 수 있는 계획을 추진하고 있습니다. 따라서 Clipper 카드를 발행 받을 수 있는 현 지역들의 적합성에 대한 결정뿐만 아니라 시민 여러분이 자신이 거주하는 지역에 가장 적합한 것이 무엇인지에 대한 여러분의 의견을 듣고자 합니다.

여기 온라인 [조사](#) 링크를 클릭해서서 여러분의 의견을 나누어 주시기 바랍니다. BART는 여러분 모두의 의견을 소중히 생각합니다.



















**BART 요금 인상액 도출에 사용된 인플레이션 기반 산출 방식**

$$\left( \frac{\frac{(NCPIU_2 - NCPIU_0)}{NCPIU_0} + \frac{(BACPIW_2 - BACPIW_0)}{BACPIW_0}}{2} \right) - 0.005$$

생산성  
요소

정의:

|               |  |  |
|---------------|--|--|
| <b>NCPIU</b>  | 국가 전체 <b>CPI-U</b> 연 평균: 미국 도시 평균 소비자 물가 지수                                      | 미 노동부의 노동 통계국이 보고한 1982년 - 1984년까지를 인덱스 기반 기간 100으로 두고 일 년에 걸쳐 전 품목을 각각 평균 낸 것임. |
| <b>BACPIW</b> | 베이 지역 <b>CPI-W</b> 연 평균: 샌프란시스코-오클랜드-산호세에 사는 도시 임금 노동자 및 사무 근로자에 대한 지역 소비자 물가 지수 |  |

NCPIU와 BACPIW의 “0” 과 “2” 첨자 변수는 계산에 쓰인 연도를 나타냄. 연도 "0"을 연도 "2"에 대조시켜 인플레이션 변화를 산출 (예를 들어, 산출 방식이 2012년에 적용되었다면 사용되는 캘린더 해는 2008년과 2010년임).

샘플 계산- 2012년

$$\left( \frac{\frac{(218.1 - 215.3)}{215.3} + \frac{(223.8 - 218.4)}{218.4}}{2} \right) - 0.005$$

생산성  
요소

계산 결과는 1.4 퍼센트 요금 인상