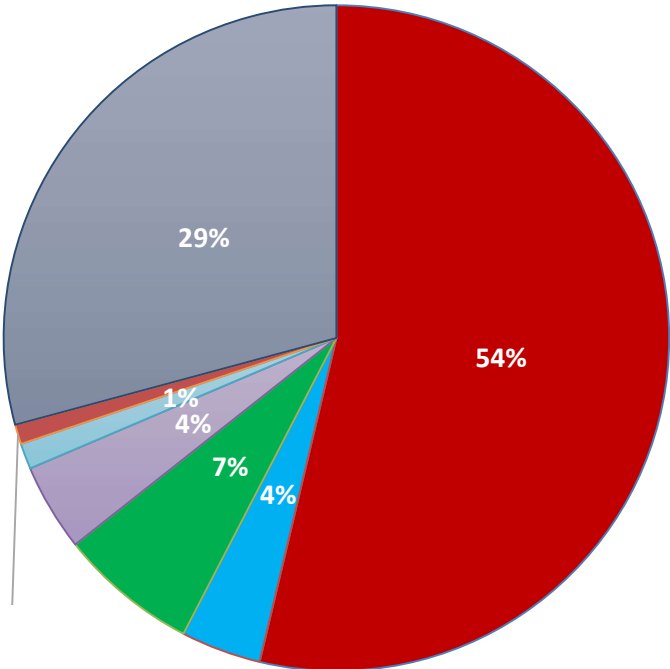


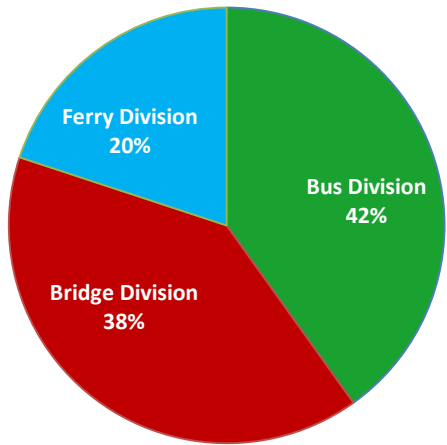
PRESENTACIÓN DE PROPUESTAS DEL PROGRAMA TARIFARIO QUINQUENAL

INGRESOS OPERATIVOS TOTALES
Presupuesto aprobado para el año fiscal 2022/23



- Golden Gate Bridge Tolls
- Government Grants
- Concessions, Leases, Advertising, Rentals
- Transit Fares
- Local Contract Service Agreements (Marin Transit)
- Investment Income

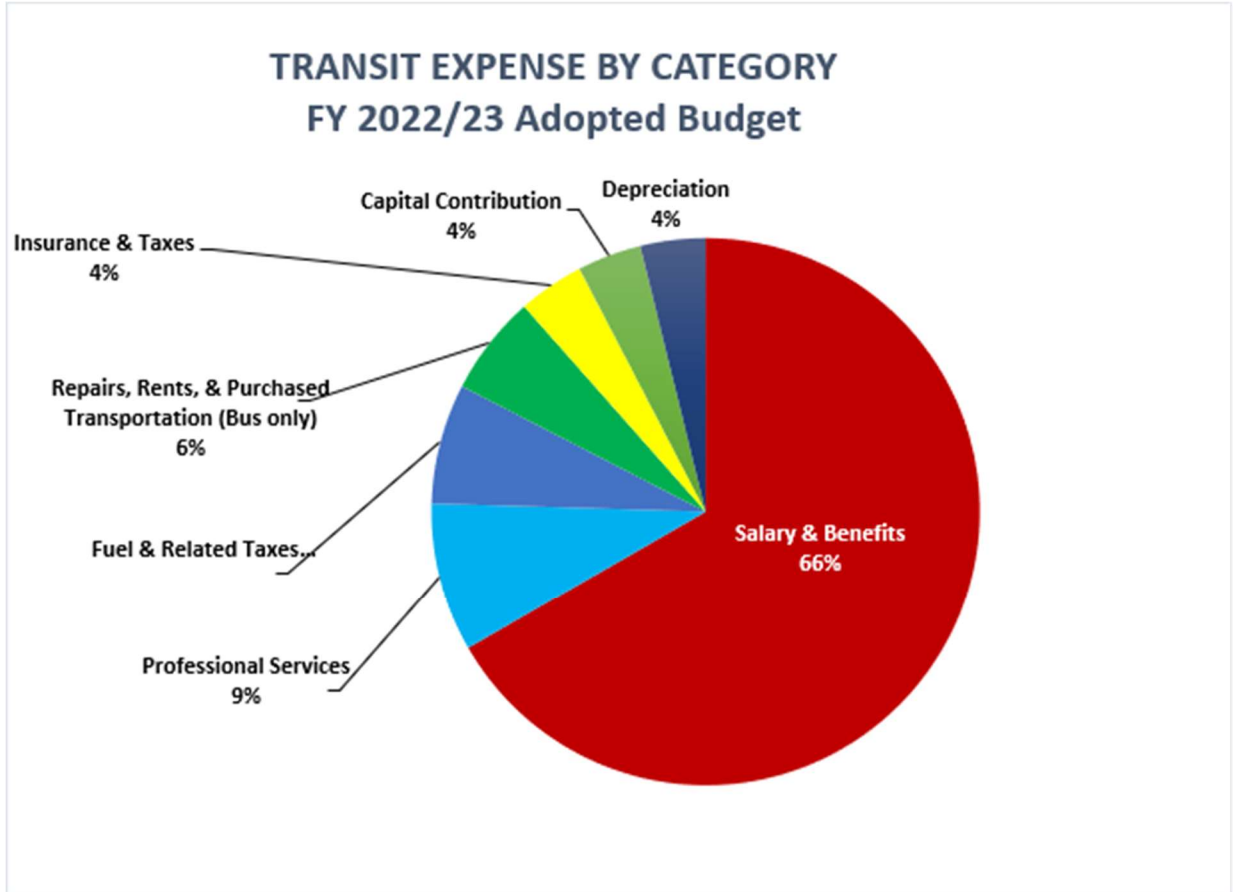
GASTOS TOTALES DE OPERACIÓN
Presupuesto aprobado para el año fiscal 2022/23



■ Bus Division ■ Bridge Division ■ Ferry Division

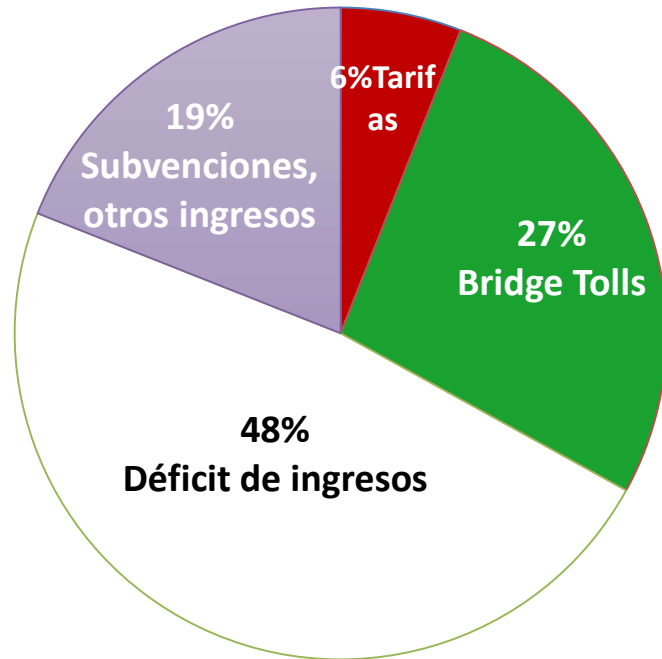
GASTO DE TRÁNSITO POR CATEGORÍA

Presupuesto aprobado para el año fiscal 2022/23



CÓMO SE FINANCIA EL AUTOBÚS Y EL FERRY

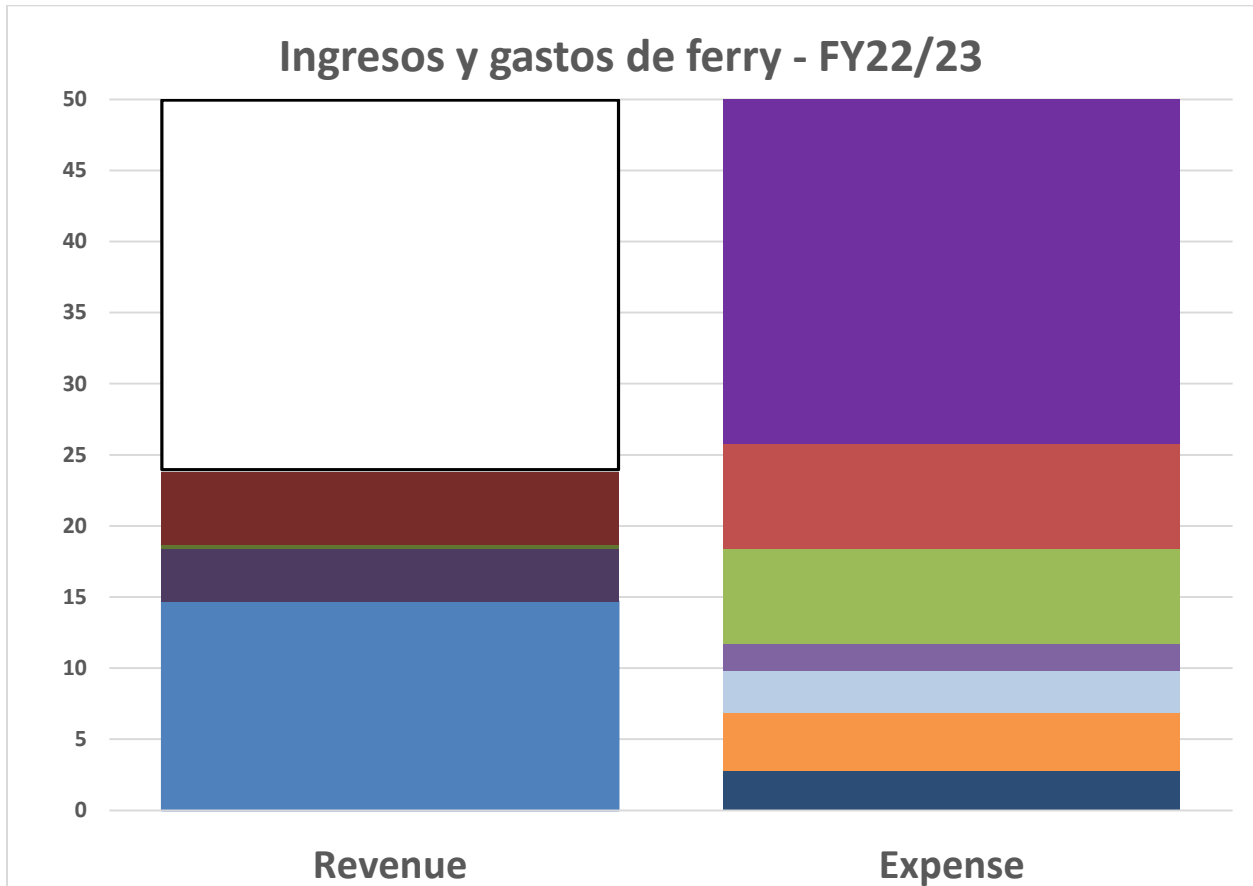
Presupuesto aprobado para el año fiscal 2022/23



■ Fares ■ Bridge Tolls □ One-Time Federal Funding ■ Grants, Reserves, Others

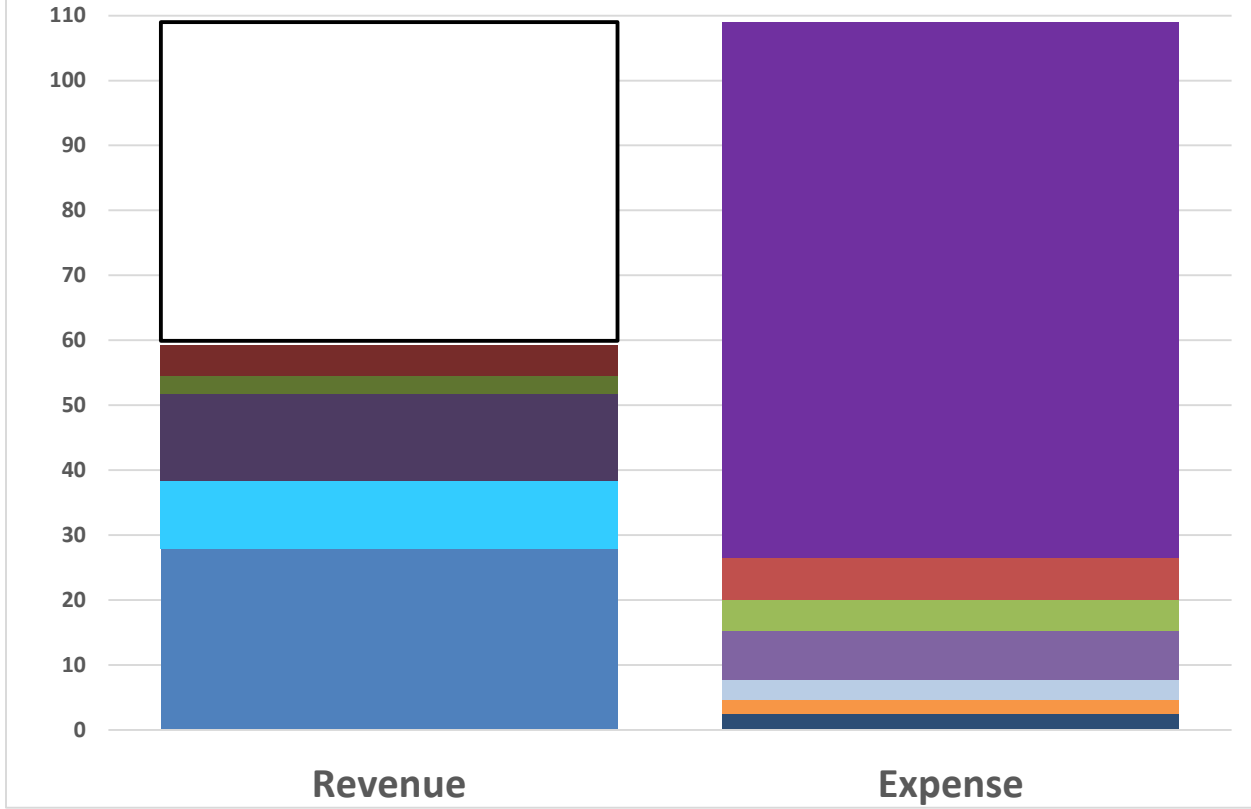
- El distrito no recibe impuestos locales para financiar sus operaciones de autobús y transbordador.
- Los servicios de tránsito del distrito están directamente subsidiados por los ingresos del peaje de Bridge, así como por subvenciones estatales y federales.
- El distrito recibió fondos federales de alivio de COVID por única vez que han ayudado a pagar los costos de proporcionar el servicio de autobús y ferry y repone los peajes del puente y las tarifas de tránsito que faltan asociados con la disminución continua del número de pasajeros y los viajes a través del puente Golden Gate.
- Las tarifas tradicionalmente financian el 20 % de los servicios de autobús y el 50 % de los servicios de ferry en un año normal anterior a la pandemia.

Ingresos y gastos de tránsito



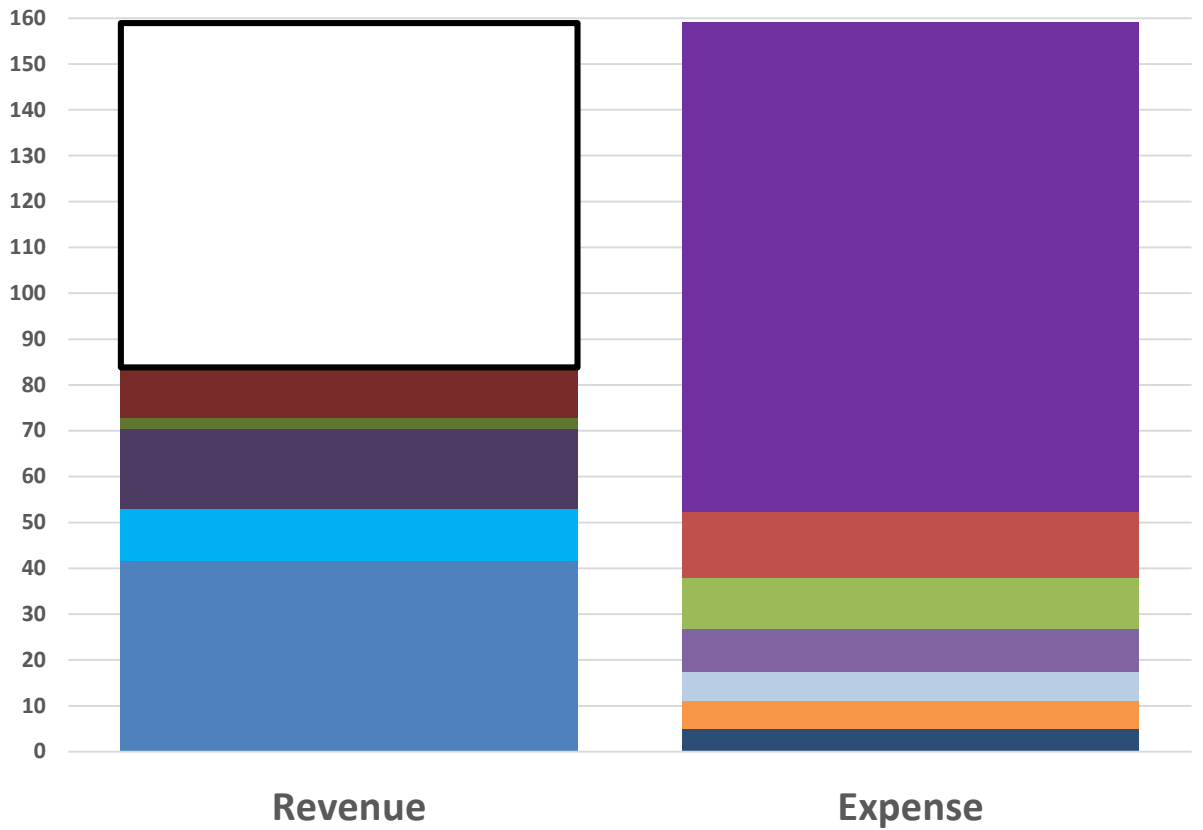
Legend	
	Gap - One-Time Federal
	Transit Fares
	Other Operating Income
	State Operating Income
	FTA Operating Income
	GGB Toll Subsidy
	Salary & Benefits
	Professional Services
	Fuel & Related Taxes
	Repairs, Rents, & Purchased Transportation (Bus only)
	Insurance & Taxes
	Capital Contribution
	Depreciation

Ingresos y gastos de autobuses - FY22/23



Legend	
	Gap - One-Time Federal
	Transit Fares
	Other Operating Income
	State Operating Income
	Marin Transit
	GGB Toll Subsidy
	Salary & Benefits
	Professional Services
	Fuel & Related Taxes
	Repairs, Rents, & Purchased Transportation (Bus only)
	Insurance & Taxes
	Capital Contribution
	Depreciation

Ingresos y gastos totales de tránsito - FY22/23



Legend			
	Gap - One-Time Federal		Salary & Benefits
	Transit Fares		Professional Services
	Other Operating Income		Fuel & Related Taxes
	State Operating Income		Repairs, Rents, & Purchased Transportation (Bus only)
	FTA Operating Income		Insurance & Taxes
	Marin Transit		Capital Contribution
	GGB Toll Subsidy		Depreciation

Programa de tarifas de cinco años propuesto

Objetivos generales del programa:

El Distrito tiene un déficit proyectado de \$423 millones en cinco años. La adopción de un programa de tarifas de cinco años le permite al Distrito :

- Recuperar un porcentaje de los gastos operativos anuales a través de las tarifas.
- Manténgase al día con el aumento de los costos y la inflación.
- Mantener un nivel de servicio de tránsito que satisfaga la demanda de los clientes.
- Hacer que el tránsito sea más asequible para los pasajeros de equidad.
- Proporcione tarifas con descuento a tantos pasajeros como sea posible.
- Reducir las tarifas locales en la mayoría de los condados para alinearse mejor con las tarifas del servicio local y fomentar la cantidad de pasajeros locales.
- Ofrezca un mayor descuento a los participantes del programa Clipper START en viajes en ferry.
- Recauda las tarifas de entrada al Parque Estatal Angel Island para todos los pasajeros que utilicen el ferry para visitar Angel Island.

Opciones del programa de tarifas de autobús:

OPCIÓN 1

Aumentar las tarifas en efectivo para todos los viajes en autobús de GGT (incluidos los viajes locales en todos los condados y los viajes entre East Bay y San Francisco) por \$0.25 cada año .

OPCION 2

Aumentar las tarifas en efectivo para los viajes en autobús entre North Bay y San Francisco \$0.25 cada año, con cambios en las tarifas locales y del este de la bahía.

OPCIÓN 3

Aumentar las tarifas en efectivo para los viajes en autobús entre North Bay y San Francisco en tres por ciento (3%) cada año, con cambios en las Tarifas Locales y del Este de la Bahía.

OPCIÓN 4

Aumentar las tarifas en efectivo para los viajes en autobús entre North Bay y San Francisco en cuatro por ciento (4%) cada año, con cambios en las Tarifas Locales y del Este de la Bahía.

Cambios propuestos en las tarifas locales y del este de la bahía para las opciones 2, 3 y 4

- Las tarifas locales del condado de Marin continuarían siguiendo la política de tarifas de Marin Transit. Cualquier ajuste futuro por parte de Marin Transit se incorporaría a las tarifas de GGT.
- Las tarifas locales en efectivo para adultos del condado de Sonoma se reducirían para reducir la brecha entre las tarifas GGT y las tarifas de los sistemas de transporte local superpuestos. La tarifa en efectivo para adultos se reduciría de \$5.00 a \$3.00 en el primer año del programa y permanecería como tal. Las tarifas de Clipper para adultos se reducirían de \$4.00 a \$2.40. Estas tarifas locales reducidas se mantendrían durante la duración del Programa de Tarifas de Cinco Años propuesto, con una excepción: si los otros operadores del condado de Sonoma aumentaran las tarifas locales, las tarifas locales GGT se aumentarían para corresponder a las nuevas tarifas adoptadas por los operadores de tránsito locales
- Las tarifas para los viajes locales de East Bay y los viajes entre East Bay y San Francisco continuarían igualando las tarifas del programa Early Bird Express de BART. Las tarifas de GGT se ajustarían para coincidir con los cambios en las tarifas de BART durante la duración del programa.
- Los aumentos de las tarifas locales de San Francisco reflejarían los aumentos de los viajes en autobús entre North Bay y San Francisco (\$0.25, tres por ciento o cuatro por ciento)

Impacto en los ingresos netos anuales de los cuatro escenarios de aumento de tarifas de autobús propuestos

Cambios propuestos en las tarifas de autobús	Promedio Neto Impacto en los ingresos	Promedio de % anual de aumento de ingresos por tarifas de autobús
<i>Sin aumento de tarifa</i>	ps	0,0%
<i>Opción 1: aumentos anuales de \$0.25 para todos los viajes</i>	\$ 620,000	4,25%
<i>Opción 2: aumentos anuales de \$0,25 para viajes regionales, etc.</i>	\$ 260,000	1,55%
<i>Opción 3 – 3% de Aumentos Anuales para viajes Regionales, etc.</i>	\$ 300,000	1,65%
<i>Opción 4 – 4% de Aumentos Anuales para viajes Regionales, etc.</i>	\$ 340,000	1,90%

Opciones del programa de tarifas de ferry:

OPCIÓN 1

Aumentar todas las tarifas de ferry (Clipper, boletos de viaje de un solo uso y tarifas grupales) en \$0.25 cada año.

OPCION 2

Aumentar las tarifas de adultos del transbordador Clipper y aumentar las tarifas de grupo en \$0.25 cada año, y reducir las tarifas basadas en medios.

OPCIÓN 3

Aumentar las tarifas para adultos del ferry Clipper y aumentar las tarifas para grupos en un tres por ciento (3 %) cada año, y reducir las tarifas basadas en los medios.

OPCIÓN 4

Aumentar las tarifas de adultos y tarifas grupales de ferry Clipper en un cuatro por ciento (4 %) cada año, y reducir las tarifas basadas en los medios.

- Los clientes que califiquen para jóvenes, adultos mayores, personas con discapacidades y descuentos de Medicare seguir recibiendo un 50 % de descuento sobre los precios de los boletos de un solo viaje para adultos.
- En las opciones 2, 3 y 4, se propone que los precios existentes de los boletos de un solo viaje permanezcan sin cambios, excepto por un aumento único de \$0.50 para el Larkspur Ferry en el primer año. Esto estandarizaría el viaje individual precios de boletos a \$14.00 para las rutas de Larkspur, Sausalito y Tiburon.

Cambio de tarifa de ferry basado en los medios para las opciones 2, 3 y 4

Actualmente, los participantes en el programa Clipper START basado en los medios económicos del Área de la Bahía reciben un 50 % de descuento en las tarifas de ferry de un solo viaje para adultos. Las opciones 2, 3 y 4 proponen que el descuento del 50 % del ferry START de Clipper se base en las tarifas de Clipper y no las tarifas para boletos de un solo viaje. Esto reducirá el costo de los viajes en ferry para personas de bajos ingresos residentes.

Tarifas de entrada al parque estatal Angel Island para las opciones 2, 3 y 4

Actualmente, los parques estatales de California cobran una tarifa de \$ 1.00 o \$ 1.50 para todos los visitantes que van y vienen del parque estatal Angel Island. Estas tarifas de entrada son pagadas actualmente por el Distrito y están destinadas a ser transferidas a los visitantes del parque. Sin embargo, al implementar el Servicio Angel Island, el Distrito tuvo impedimentos técnicos para agregar la tarifa del parque a las tarifas de uso único existentes, por lo que solo los pasajeros que pagan con una tarjeta Clipper para adultos pagan la tarifa del parque de \$1.50. Las opciones 2, 3 y 4 actualizarían esta práctica para agregar la tarifa de entrada a todos los que utilizan Golden Gate Ferry para acceder al parque. La cantidad pagada por los clientes por tarifas de un solo uso aumentaría en \$1.00 o \$1.50, según el tipo de tarifa. Esta tarifa se transfiere a los Parques Estatales de California y no representan ingresos para el Distrito.

Impacto en los ingresos netos anuales de los cuatro escenarios de aumento de tarifa de ferry propuestos

	Impacto de ingresos netos promedio	Promedio anual % Aumento de ingresos por tarifa de ferry
<i>Sin aumento de tarifa</i>	ps	0,0%
<i>Opción 1 – \$0.25 Incrementos Anuales todos los viajes</i>	\$ 460,000	2,26%
<i>Opción 2: aumentos anuales de \$0.25 para las tarifas de Clipper y Group mientras se reducen las tarifas basadas en los medios</i>	\$ 380,000	1,88%
<i>Opción 3: aumentos anuales del 3 % para las tarifas de Clipper y Group mientras se reducen las tarifas basadas en los medios</i>	\$ 420,000	2,12%
<i>Opción 4: aumentos anuales del 4 % para las tarifas de Clipper y Group mientras se reducen las tarifas basadas en los medios</i>	\$ 540,000	2,68%

¿Por qué aumentar las tarifas?

- Con el fin de proporcionar el servicio de tránsito, el Distrito necesita ingresos para mantenerse al día con los costos en aumento.
- Los fondos federales de alivio de COVID por única vez que han sido esenciales para mantener los servicios de tránsito en su lugar se agotarán y el Distrito necesita generar ingresos para ayudar a reemplazar esos fondos agotados.
- El número de pasajeros no se está recuperando a los niveles previos a la pandemia. El número de pasajeros de autobuses y ferries se mantiene reducido en aproximadamente un 55 %. Los ingresos por tarifas de los pasajeros son una fuente importante de financiación para pagar el servicio de tránsito.

- la caja de pago fueron del 7,0 % para el autobús y del 17,2 % para el ferry durante 2022. En un año normal anterior a la pandemia, el distrito tiene una meta del 25 % para el autobús y del 40 % para el ferry.
- El Distrito no aumentó las tarifas en 2022.

Próximos Pasos

Audiencia pública

jueves, 23 de febrero de 2023

9 a.m

Vea la transmisión en vivo de esta reunión en: <https://www.youtube.com/user/goldengatedistrict> O escuche y comente en: (415) 569-6446

POSIBLE ACCIÓN DE LA JUNTA

Marzo de 2023

AGRADECEMOS SUS COMENTARIOS

Los comentarios deben recibirse antes de las 4:30 p. m. del viernes 24 de febrero de 2023

Enviar comentarios:

- En persona asistiendo a una de las reuniones públicas
- Por correo electrónico a publichearing@goldengate.org
- Por escrito a: Secretary of the District, GGBHTD, PO Box 29000, Presidio Station, San Francisco, CA 94129-9000

Todos los comentarios tienen el mismo peso, independientemente de cómo se envíen.