

INFORME ANUAL DE AVANCE
EJERCICIO FISCAL 2024
JULIO 1, 2023 A JUNIO 30, 2024

MENSAJE DEL LIDERAZGO



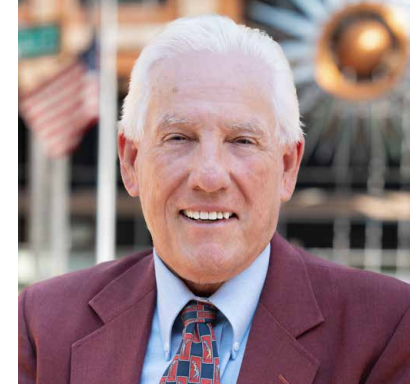
Alcaldesa Kate Gallego

“Gracias a nuestros votantes, hemos podido lograr un progreso notable en nuestras metas de Transporte 2050 (T2050). Desde el aumento en la frecuencia de los autobuses hasta las nuevas rutas, estas actualizaciones están mejorando los viajes diarios y mejorando las vidas en todo Phoenix. A medida que T2050 se acerca a su hito de 10 años, estamos celebrando logros como autobuses más ecológicos, ampleación del tranvía ligero y mejoras importantes en las calles, todo lo cual está distinguiendo a Phoenix como líder nacional en transporte y transportación”.



Vicealcaldesa Debra Stark,
Presidenta de Transporte, Infraestructura
y Subcomité de Planificación

“El transporte público es el salvavidas para muchos de nuestros residentes de la Ciudad de Phoenix. Un salvavidas del que las personas dependen para llegar a sus trabajos, escuelas y otras conexiones. El programa Transporte 2050 (T2050) ha ampliado ese acceso con servicios adicionales de autobús y tranvía ligero y también como mejoras en muchas de nuestras carreteras. El programa continúa ayudándonos a agregar y brindar servicios críticos que nuestros residentes necesitan y desean, año tras año. Espero ver cómo el progreso estratégico de T2050 continúa impulsando a nuestra ciudad hacia adelante”.



Comisionado David Moody
Presidente de la Comisión de
Transporte Ciudadano

“El papel de la Comisión Ciudadana de Transporte es asegurar que hay transparencia y responsabilidad en la administración del Plan de Transporte de Phoenix 2050. Los comisionados valoran la oportunidad de proporcionar la supervisión requerida a medida que T2050 continúa mejorando el crecimiento del sistema de transporte de Phoenix, así como proporcionando un mantenimiento muy necesario a la red de calles de la ciudad”.

CONTENIDO



1.0 Descripción General del Programa



2.0 Autobús y Dial-a-Ride



3.0 Transporte de Alta Capacidad



4.0 Mantenimiento y Mejoras de Calles



5.0 Apéndice

1.0 Descripción General del Programa





DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA



Transporte 2050 (T2050) es el plan a 35 años de Phoenix dedicado a mejorar múltiples modos de transporte en Phoenix, incluyendo autobús, tranvía ligero, Dial-a-Ride (DAR), calles, carriles para bicicletas y transporte activo. Los votantes de Phoenix hicieron posible el T2050 cuando aprobaron la **Proposición 104** el 25 de agosto de 2015. La medida, que reemplazó el impuesto a las ventas anterior del 0.4% con un impuesto a las ventas del 0.7%, entró en vigencia el 1 de enero de 2016 y asigna 70 centavos de cada \$100 gastados a las necesidades de transporte de la ciudad. Aproximadamente el 86% de los fondos apoyan el transporte público y el 14% complementa los fondos de mejora y mantenimiento de calles.

Los ingresos del T2050 complementan otras fuentes de financiación del transporte, permitiendo que la ciudad logre más. Este informe resume los logros de T2050 desde el 1 de julio de 2023 hasta el 30 de junio de 2024 (EF 2024). Además, el informe identifica el progreso acumulativo, desde el inicio del programa, y proporciona una descripción general de las mejoras planificadas para los próximos cinco años.



T2050 se dedica a mejorar múltiples modos de transporte en Phoenix, incluyendo autobús, tranvía ligero, Dial-a-Ride (DAR), calles, carriles para bicicletas y transporte activo.

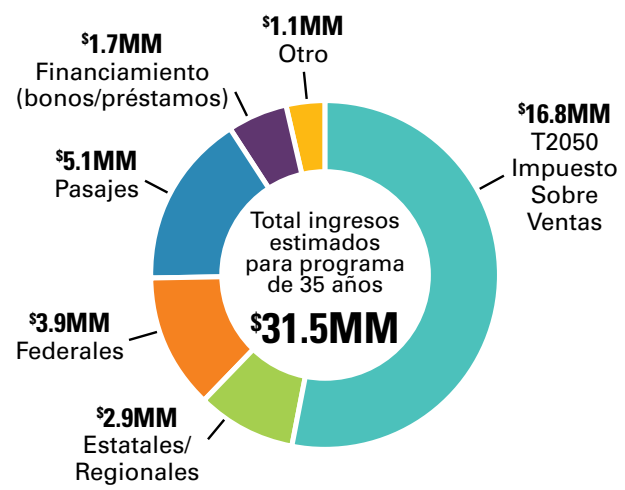
Ingresos de Ciclo de Vida

En el transcurso de 35 años, Phoenix espera que los ingresos por impuestos a las ventas generen más de la mitad de los \$31.5 mil millones estimados en fondos totales de T2050. Las fuentes de financiamiento federales, estatales, regionales y locales proporcionarán el financiamiento restante. La gráfica 1.1 muestra las fuentes de financiación establecidas en el lanzamiento del programa.

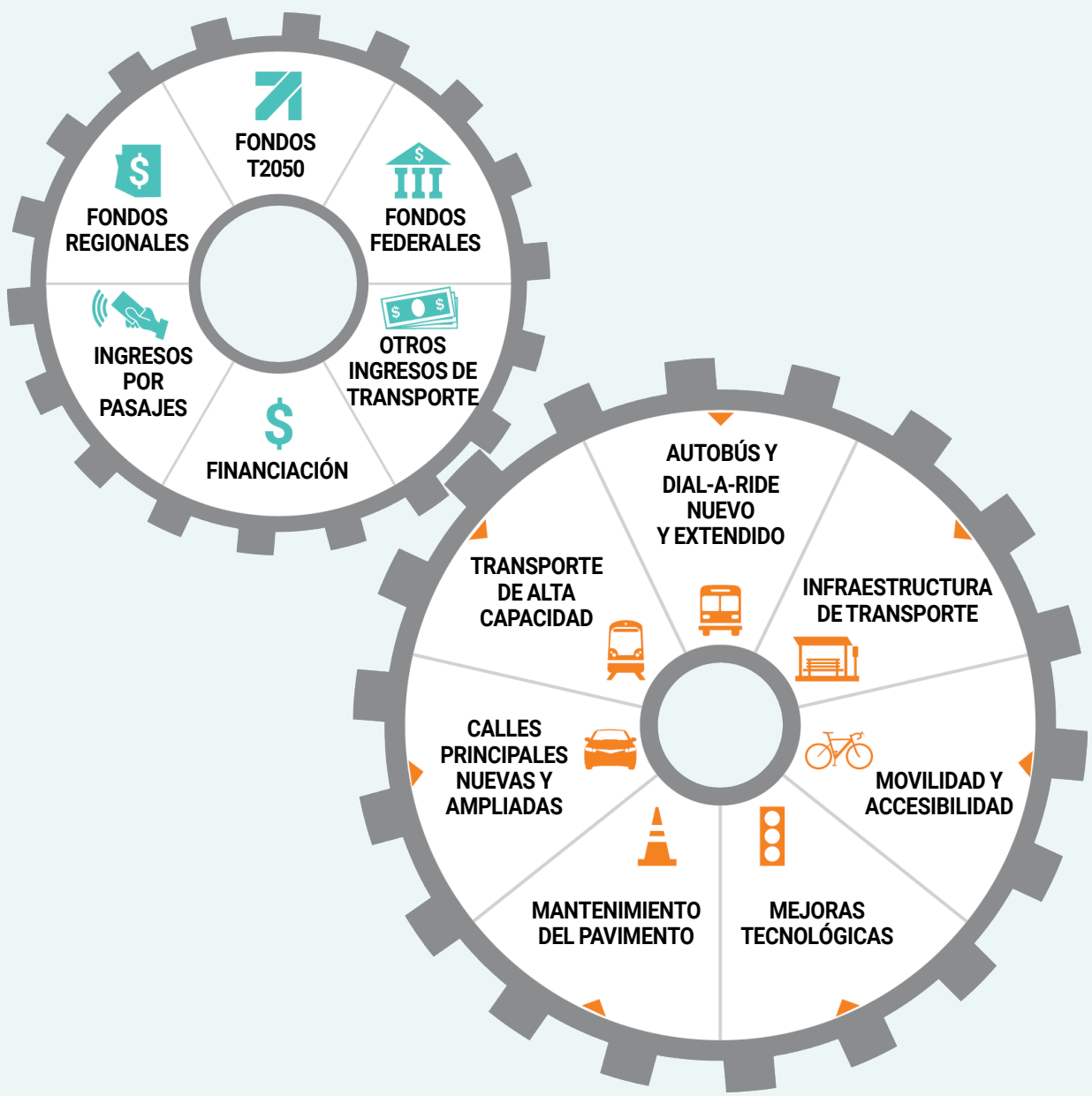
Además de estos fondos, el personal del Departamento de Transporte Público y el Departamento de Calles y Transportación buscará oportunidades para reducir costos a través de la innovación y métodos eficientes de entrega de proyectos.

En el apéndice se puede encontrar más información sobre los supuestos del programa, con los ingresos proyectados y reales por impuestos sobre las ventas que se muestran en la [Tabla A.1](#). Para obtener información adicional sobre los fondos regionales y federales, visite la [página web de financiamiento T2050 de la ciudad de Phoenix](#).

Gráfica 1.1 Fuentes de recursos financieros



FINANCIAMIENTO DEL T2050



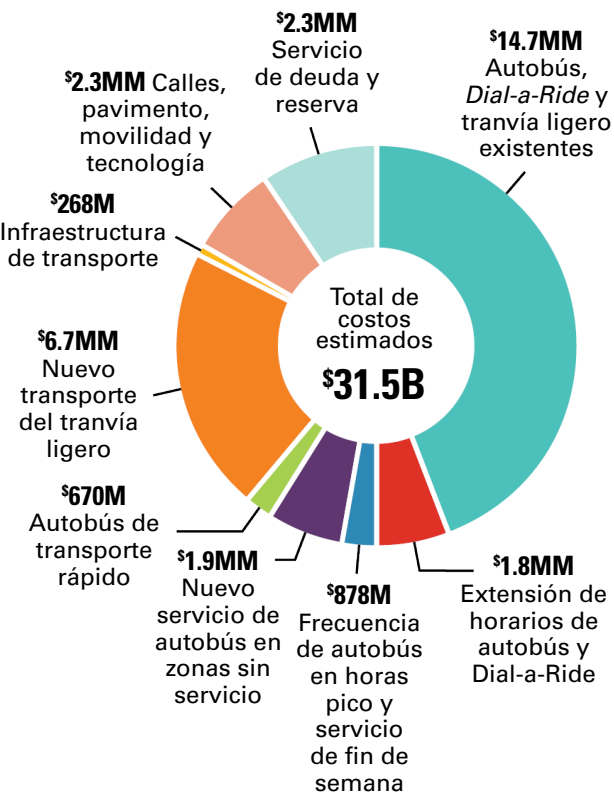
ÁREAS DE PROGRAMAS

Seleccione los enlaces de texto en el engranaje para obtener más información sobre estas áreas del programa.

Desembolsos de Ciclo de Vida

A veces, los ingresos proyectados para T2050 excederán los gastos proyectados para un año determinado. Esto ayuda a garantizar que el plan tenga fondos disponibles en años futuros para grandes proyectos de capital, como la construcción de tranvía ligero, instalaciones de park-and-ride y otras inversiones. También tiene como objetivo mantener un saldo de fondos durante toda la vida del plan siempre que sea posible. La Figura 1.2 muestra los usos previstos de los fondos según lo establecido en el lanzamiento del programa.

Gráfica 1.2 Usos Planeados para los Fondos



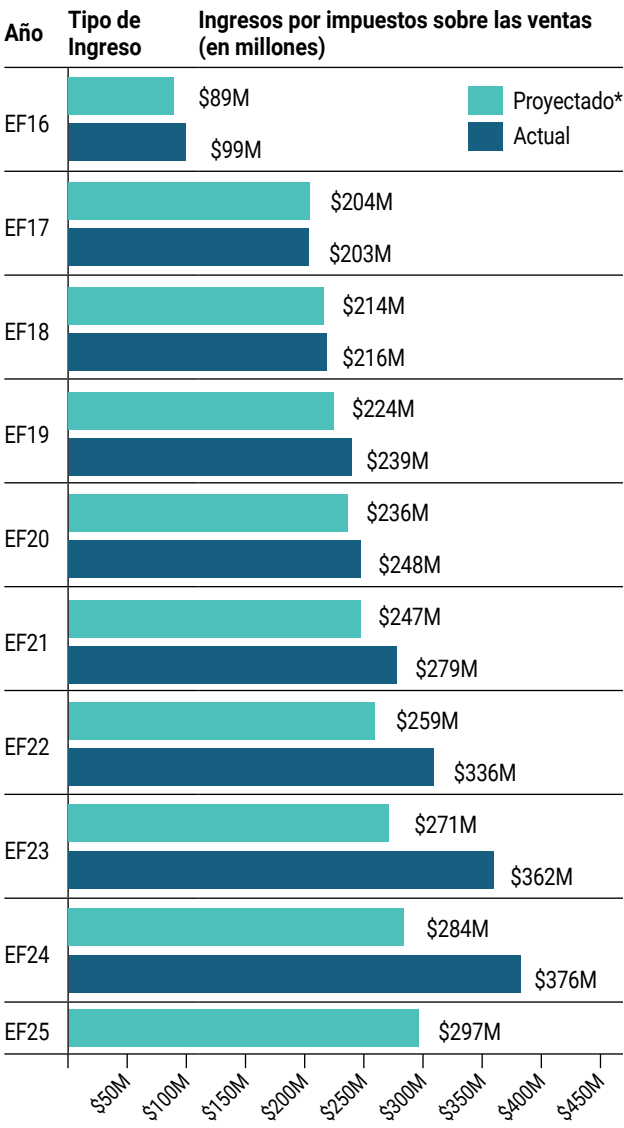
Resumen Financiero y Proyección Para el EF 2024

El presupuesto operativo y de capital total para el EF 2024 es de \$802,818,585. En la [Tabla A.2](#) del apéndice se detallan los ingresos y gastos presupuestados y reales. La figura 1.3 proporciona los ingresos proyectados y reales por impuestos sobre las ventas, así como las cifras de ingresos proyectados a corto plazo. En la [Tabla A.3](#) del apéndice se describe el plan financiero quinquenal para el EF 2025-2029.



Visite el [sitio web de Valley Metro](#) o descargue la [aplicación Valley Metro](#) para mantenerse actualizado sobre las alertas de los pasajeros, como desvíos de rutas debido a obras o eventos locales.

Gráfica 1.3 Resumen de Ingresos por Impuestos Sobre las Ventas T2050



* Los ingresos proyectados por impuestos sobre las ventas reflejan el plan inicial T2050.

Divulgación Pública

Para comprender las necesidades de transporte de los residentes, los miembros del personal se relacionan con el público regularmente en jornadas de puertas abiertas y reuniones públicas. También asisten a eventos comunitarios para proporcionar información y recolectar comentarios sobre una variedad de temas, incluyendo el aumento del acceso al transporte; planificación de rutas y extensiones de autobuses, ubicaciones futuras de estaciones de tranvía ligero y posibles rutas de transporte rápido de autobuses (BRT); construir y mejorar carreteras; y la creación y mejora de carriles para bicicletas.

Objetivos a 35 años establecidos al inicio de T2050

El impuesto sobre las ventas a 35 años aprobado por los votantes entró en efecto el 1 de enero de 2016. El siguiente panel proporciona una descripción general del progreso de T2050. Los líderes de la ciudad establecieron estas metas basándose en el lenguaje de la [*boleta electoral de la Proposición 104*](#) con la expectativa de que las metas puedan evolucionar a medida que avanza el programa. Utilice los enlaces interactivos incluidos en este informe para acceder a información adicional.

Panel de control de objetivos T2050 en la página siguiente

Supervisión Formal

La Comisión Ciudadana de Transporte (CTC) fue establecida por el alcalde y el Concejo Municipal de Phoenix 2015 por el para supervisar el programa T2050. El Concejo Municipal de Phoenix asigna un total de 15 miembros de la comisión para abordar las necesidades de las calles y el transporte, supervisar el gasto de los fondos y hacer recomendaciones sobre los elementos del plan.

Los miembros de CTC representan varias facetas de la comunidad. Al 30 de junio de 2024, el CTC tiene 14 miembros y una silla vacante. Los miembros de CTC incluyen:


- Presidente David Moody
- Vicepresidenta Carolyn Chatman
- Lina Bearat
- Mike Huckins
- Sanjay Paul
- Ellie Perez
- David Steinmetz
- Fallon Webb
- Clark Princell
- Christina Panaitescu
- Joan Berry
- Gabriel Loyola
- Shannon McBride
- Jess Bristow


El subcomité de Transporte, Infraestructura y Planificación del Concejo Municipal de Phoenix proporciona orientación sobre políticas sobre cuestiones relacionadas con la infraestructura, el transporte, las calles, la aviación / aeropuerto, el agua, la tecnología, las ciudades inteligentes, la innovación y la sostenibilidad. El Concejo Municipal de Phoenix brinda supervisión adicional y sus reuniones también brindan oportunidades para recibir comentarios del público.





Miembros del Subcomité de Transportación, Infraestructura y Planificación (fila superior, de izquierda a derecha): la vicealcaldesa Debra Stark, presidenta y concejal Laura Pastor; (segunda fila, de izquierda a derecha): concejal Ann O'Brien y concejal Kesha Hodge Washington.

Este panel representa el avance desde el 1 de enero de 2016 a el 30 de junio de 2024.

METAS T2050 ESTABLECIDAS AL INICIO DEL PROGRAMA			PROGRESO ANTICIPADO A LOS 8.5 AÑOS	
AUTOBUSES Y DIAL-A-RIDE		CONTINUAR autobús local, autobús interurbano RAPID, circulador vecinal y servicio Dial-a-Ride POR 35 AÑOS		Más información
		OFRECER FRECUENCIA DE CADA 15 MINUTOS en la mitad de las rutas de autobús		Más información
		EXTENDER Y AÑADIR nuevo servicio RAPID		Más información
		COMPRAR NUEVOS autobuses y vehículos de Dial-a-Ride		Más información
		EXTENDER horarios de servicio de autobús y Dial-a-Ride PARA COINCIDIR CON HORARIO DEL TRANVÍA LIGERO		Más información
		EXTENDER Y AÑADIR SERVICIO DE AUTOBÚS a calles principales sin servicio		Más información
		AÑADIR NUEVO servicio de circuladores		Más información
		CONSTRUIR NUEVOS lotes de park-and-ride		Más información
		CONSTRUIR bahías de autobús adicionales		Más información
TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD		CONTINUAR MILLAS EXISTENTE de servicio de tranvía ligero		Más información
		PROVEER 75 MILLAS nuevas del servicio de autobús de transporte rápido		Más información
		AÑADIR 42 MILLAS de tranvía ligero nuevo en Phoenix		Más información
		CONSTRUIR NUEVA estación del tranvía ligero en 50th Street (finalizado el 25 de abril de 2019 y en operación desde entonces)		Más información
CALLES		680 MILLAS de nuevos revestimientos en calles principales y arteriales		Más información
		2,000 adiciones de nuevo alumbrado público		Más información
		\$240 MILLONES para carreteras nuevas y modernización de puentes		Más información
		1,080 MILLAS de nuevos carriles de bicicletas		Más información
		135 MILLAS de nuevas aceras		Más información
		MEJORAR tecnología		Más información

 Menor a la meta anticipada

 Cerca de la meta anticipada

 En la meta anticipada o mejor

Se espera que todos los objetivos estén en o por encima del objetivo de progreso en 8.5 años.

2.0

Autobús y Dial-a-Ride

AUTOBÚS Y DIAL-A-RIDE

PROGRESO ACUMULATIVO 1 DE ENERO DE 2016-30 DE JUNIO DE 2024

EXTENSIÓN DE HORAS DE SERVICIO

para autobús y Dial-a-Ride para **COINCIDIR CON HORARIOS DEL TRANVÍA LIGERO (EF 2017)**

EXTENSIÓN DE RUTAS DE AUTOBÚS

Ruta	Descripción	Año
51	51st Avenue Lower Buckeye Road a Baseline Road	(EF 2017)
39	Shea Boulevard (Dreamy Draw) Park-and-Ride a 40th Street	(EF 2017)
122	Cactus Road Campo Oeste de ASU a Tranvía Ligero 19th Avenue/ Dunlap Avenue	(EF 2017)
60	16th Street Bethany Home Road y 16th Street a Camelback Road y 24th Street	(EF 2018)
19	23rd Avenue Happy Valley Road a Pinnacle Peak Road	(EF 2018)
MARY	El Circulador de Vecinal MARY se extendió en 59th Avenue para dar servicio a los vecindarios cerca de Sunridge Park.	(EF 2022)
43	43rd Avenue Extendido desde Buckeye Road a Lower Buckeye Road	(EF 2022)
28	Lower Buckeye Road desde 75th Avenue a 99th Avenue	(EF 2023)
61	Southern Avenue Extendido desde 43rd Avenue a 51st Avenue	(EF 2023)

ADICIÓN DE RUTAS DE AUTOBÚS

Ruta	Descripción	Año
32	32nd Street Camelback Road a Baseline Road y Priest Drive	(EF 2017)
140	Ray Road 48th Street a Gilbert Road	(EF 2018)

MAYOR FRECUENCIA

Mejorar la frecuencia a **15 minutos o mejor en 12 rutas:**

Ruta	Descripción	Fuera de las horas pico	Pico
19	19th Avenue	(EF 2018 & EF 2024)	
3	Van Buren Street	(EF 2018 & EF 2024)	
50	Camelback Road	(EF 2018)	
29	Thomas Road	(EF 2018)	
41	Indian School Road	(EF 2019)	
0A	South Central Shuttle	(EF 2022)	(EF 2022)
7	7th Street	(EF 2022)	(EF 2022 & EF 2024)
156	48th Street to Gilbert Road		(EF 2022)
16	16th Street	(EF 2024)	
35	35th Avenue	(EF 2024)	
70	24th Street/Glendale Avenue	(EF 2024)	
27	27th Avenue		(EF 2024)

Los niveles de servicio de los días laborables en cinco días festivos se restablecieron desde el horario dominical anterior. (EF 2018)

Se aumentó la frecuencia **del servicio RAPID** para solucionar el hacinamiento. (EF 2019)

Entre semana y en fines de semana se mejoraron para operar **a 30 minutos o más.** (EF 2016)


SE ORDENARON

Cantidad	Descripción
518	Autobuses Locales
44	Autobuses RAPID
172	Vehículos Dial-a-Ride
11	Autobuses Circuladores

SE INSTALARON

Cantidad	Descripción
8	Bahías para Autobús
103	Paradas de Autobús
645	Cobertizos de Sombra Para Autobús






AUTOBÚS Y DIAL-A-RIDE

PROGRESO ACUMULATIVO 1 DE ENERO DE 2016-30 DE JUNIO DE 2024

OTRAS MEJORAS CUMPLIDAS

 **\$492 MILLONES RECIBIDOS**

en subvenciones de fórmula de la Administración Federal de Transporte (FTA) para el transporte de Phoenix (total de 6.5 años)

 **\$41 MILLONES RECIBIDOS**

en subvenciones competitivas para la compra de autobuses (total de 6.5 años)

 **CENTRAL DE TRANSPORTE OESTE**


contrato adjudicado (EF 2019)

 **INSTALACIONES NORTE Y SUR**


contrato adjudicado (EF 2020)

 **SERVICIO DE TRANSPORTACIÓN ALTERNATIVO**


mejoras tecnológicas para *el programa RideChoice de Valley Metro*

 **PTD IT**

implementó notificaciones a los pasajeros para los pasajeros que usan Dial-a-Ride (EF 2022)

 **TRIPSPARK**

portal web del cliente para reservaciones de Dial-a-Ride (EF 2018)

 **SEGURIDAD**

Subvención para la unidad de seguridad K-9 (EF 2017)

 **DIAL-A-RIDE IMPLEMENTADO REGIONAL**

eliminando transferencias (EF 2017)

 **CENTRAL SUR DE TRANSPORTE**

renovado (EF 2020)

 **DESPACHO ASISTIDO POR COMPUTADORA / UBICACIÓN AUTOMATIZADO DE VEHÍCULO**

mejoras instaladas (EF 2020)

 **AUDIO EN LETREROS DE AUTOBUSES DIGITALES**

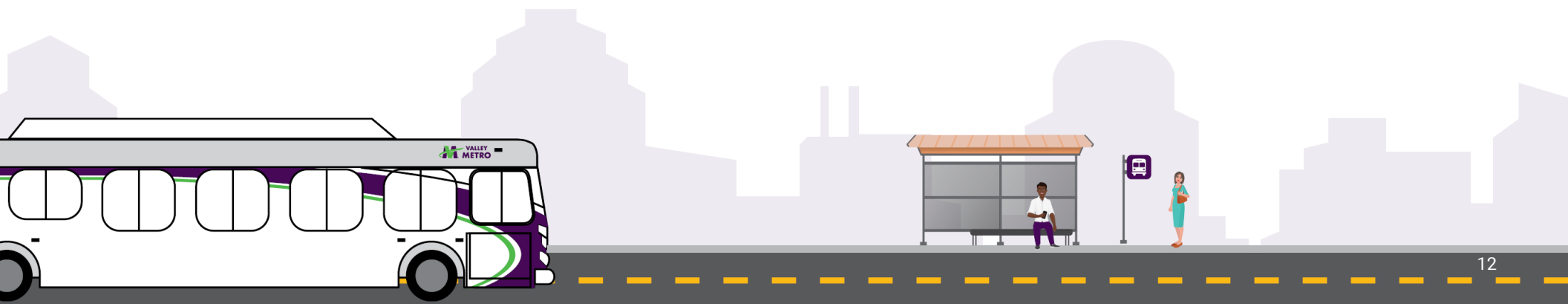
(EF 2018)

 **SISTEMA DE COBRO DE TARIFAS**

contrato adjudicado (EF 2020)

 **CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES**

contrato adjudicado (EF 2020)





AUTOBÚS Y DIAL-A-RIDE



El Departamento de Transporte Público de Phoenix (PTD) no solo se enfoca sobre las operaciones del servicio de transportación que permiten a los pasajeros tener un viaje seguro mientras se sabe que hay mucho valor en conectar físicamente nuestras comunidades. Los pasajeros pueden acceder a escuelas, centros de salud, trabajos, supermercados, farmacias y muchas otras conexiones críticas. El departamento trabaja en asociación con Valley Metro, la agencia regional de transporte público que brinda servicios de transporte coordinados a los pasajeros en el área metropolitana.

Los residentes de Phoenix tienen acceso a una amplia gama de opciones de transporte público, incluyendo el servicio de autobús de ruta fija, circuladores de vecindario y autobuses expresos. Los servicios de transporte alternativos, como Dial-a-Ride, atienden a las personas que no pueden usar las rutas locales debido a una discapacidad. Para obtener información adicional sobre el transporte, visite la [página web del Transporte Público de la Ciudad de Phoenix](#).

Financiamiento y Presupuesto

Autobús y DAR reciben impuesto sobre las ventas T2050 ingresos y fondos de subvenciones federales. La financiación también se genera a partir de los ingresos por tarifas, publicidad de transporte, y el Fondo Regional de Transporte Público.

Empleando todos esos recursos, PTD utilizó \$216.6 millones en el EF 2024 para apoyar las operaciones y mejoras del sistema, que incluía una mayor frecuencia de autobuses, rutas de autobús adicionales y ampliadas, nuevos vehículos, paradas de autobús sombreadas y seguridad y mejoras tecnológicas. Phoenix planea usar \$1.9 mil millones de dólares en los próximos cinco años para continuar las operaciones de autobús y Dial-a-Ride, hacer inversiones de capital para garantizar que el sistema permanezca en buen estado y ampliándose aún más y mejorar el sistema.

Microtránsito

El 21 de febrero de 2024, la Administración Federal de Carreteras emitió un Aviso de Disponibilidad de Fondos bajo el Programa de Alivio de la Congestión. En abril de 2024, el equipo de PTD presentó una solicitud de subvención para el proyecto piloto EASE (Soluciones de Acceso Efectivo para Aliviar la Congestión). Se trata de una iniciativa de mitigación de la congestión de tres vertientes diseñada para proporcionar mayores opciones a los pasajeros para utilizar el transporte público. El proyecto EASE incluye la implementación de tres zonas de servicio de microtránsito dentro de la ciudad durante un período de tres años para aumentar la cobertura del sistema de transporte público, proporcionar mejoras en los autobuses de cercanías que complementen las nuevas zonas de microtránsito e integrar los servicios de microtránsito nuevos y existentes en la aplicación del programa de transporte de la región para la planificación de viajes, el seguimiento en tiempo real y el pago de tarifas. En caso de que la solicitud de subvención tenga éxito, estas iniciativas proporcionarán un mayor acceso al transporte público al facilitar una experiencia fácil para los pasajeros, reduciendo así la congestión.



Los autobuses Dial-a-Ride brindan a las personas con discapacidades un medio de transporte seguro y conveniente.

Ruta Fija Local

La base de la red de transporte público es el servicio local de autobuses de ruta fija. Los pasajeros pueden llegar fácilmente a los lugares deseados en todo el Valle utilizando el sistema de cuadrícula en el que operan los autobuses.

Paradas de Autobús y Marquesinas

PTD agregó 12 nuevas paradas de autobús y 100 estructuras de sombra a las paradas de autobús existentes durante el ejercicio fiscal. Durante los próximos cinco ejercicios fiscales, Phoenix planea instalar 80 nuevas estructuras de sombra cada año para un total de 400 estructuras para el EF 2029.

Dial-a-Ride y Servicios Alternativos de Transporte

El servicio Dial-a-Ride de Phoenix está disponible para los residentes de Phoenix certificados por la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) que no pueden usar el sistema de transporte de ruta fija. Los usuarios de Dial-a-Ride pueden programar un viaje en el servicio de viajes compartidos, ya sea por teléfono o utilizando la herramienta de reservas en línea, TripSpark. El horario de servicio de Dial-a-Ride coincide con el horario del autobús y el tren ligero.

A partir del ejercicio fiscal 2025 (1 de julio de 2024), el PTD hará la transición de sus Programas de Transporte Alternativo al [Programa RideChoice de Valley Metro](#), que ofrece opciones de transporte alternativo, incluyendo taxis y proveedores de viajes compartidos, a los residentes de Phoenix que estén certificados por la ADA para el paratransito o tengan 65 años o más.



Las rutas de autobuses circuladores conectan destinos clave del vecindario, como bibliotecas y supermercados.

Servicio de Circulador

Cuatro rutas de circulación: ALEX (Ahwatukee Local Explorer), DASH (Downtown Area Shuttle), MARY (Maryvale Area Ride for You) y SMART (Sunnyslope Multi-Access Residential Transit), conectan a los residentes del área con destinos clave del vecindario, como bibliotecas, supermercados y centros comunitarios.

El circulador ALEX se implementó en noviembre de 2001 y actualmente funciona los siete días de la semana, funcionando cada hora por dirección. El circulador DASH se implementó en abril de 1991 y actualmente funciona cada 12 minutos por dirección.

El circulador MARY se implementó en julio de 2007. Los viajes del circulador MARY están diseñados como circuladores en sentido de las agujas del reloj y contrario a las agujas del reloj que tardan aproximadamente 90 minutos en completarse. La ruta actualmente opera los siete días de la semana, cada hora por dirección.

El circulador SMART se implementó en julio de 2007. La última modificación del circulador SMART fue en abril de 2020, cuando se desvió para dar un mejor servicio a Mountain Park y Desert Mission Food Bank en el vecindario de Sunnyslope. La ruta actualmente opera los siete días de la semana, pasando aproximadamente cada 35 minutos por dirección.

Interurbano RAPID

El servicio RAPID comenzó en 2003 después de la construcción de múltiples park-and-rides exclusivos en toda la ciudad. Las rutas están diseñadas para operar con frecuencia durante las horas pico de la mañana y la tarde, conectando los estacionamientos fuera del centro de la ciudad y el Centro de Phoenix.

Seis rutas RAPID brindan a los residentes de áreas suburbanas con una alternativa para conducir hasta el Centro de Phoenix.

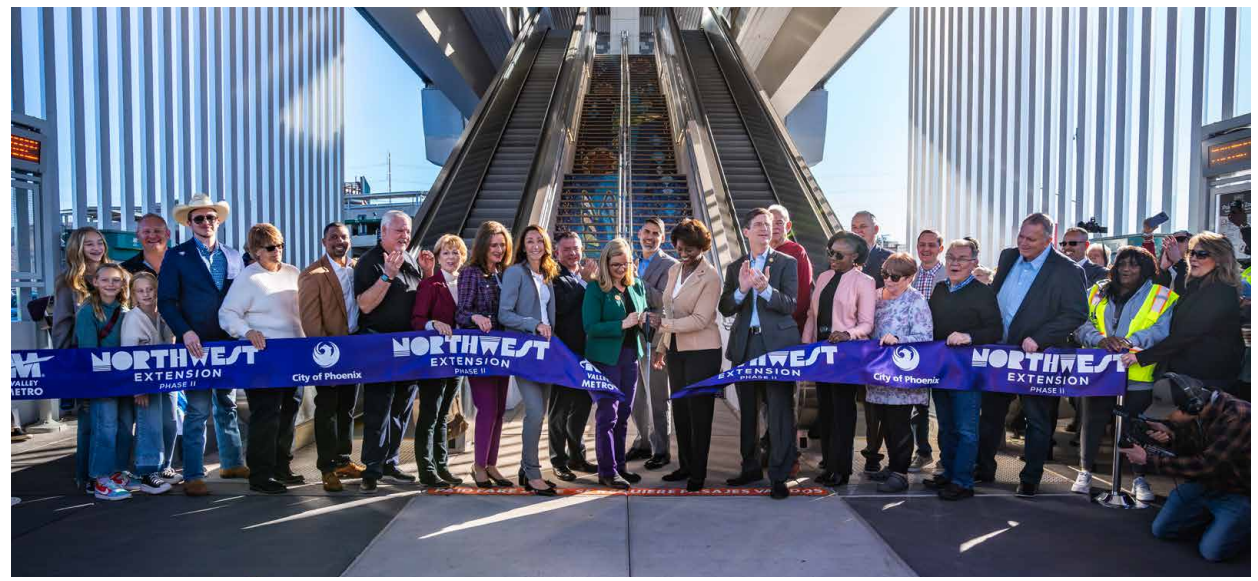
- I-17 RAPID: Conecta los park-and-rides a lo largo de la Interestatal 17 en Happy Valley Road, Bell Road y Thelda Williams Transit Center en Metrocenter con el centro de Phoenix.
- SR-51 RAPID: Conecta los park-and-rides a lo largo de la Ruta Estatal 51 de Arizona en Bell Road y Shea Boulevard con el centro de Phoenix.
- I-10 RAPID Este: Conecta el Pecos Park-and-Ride en el vecindario de Ahwatukee con el centro de Phoenix a través de la Interestatal 10.
- I-10 RAPID Oeste: Conecta Desert Sky Transit Center y 79th Avenue Park-and-Ride con el centro de Phoenix a través de la I-10.
- RAPID Este South Mountain: Conecta el 24th Street y Baseline Park-and-Ride con el centro de Phoenix a través de 24th Street, Washington Street y Jefferson Street.
- RAPID Oeste South Mountain: Conecta el 27th Avenue y Baseline Park-and-Ride con el centro de Phoenix a través de Baseline Road y 19th Avenue.

Park-and-Ride

PTD mantiene y opera nueve instalaciones park-and-ride, incluyendo los centros de transporte Sunnyslope, Thelda Williams y Desert Sky, que brindan estacionamiento gratuito para los usuarios del transporte público. Además, Valley Metro administra cinco park-and-rides de tranvía ligero a lo largo de la parte de Phoenix de la alineación del tranvía ligero.

El Centro de Transporte Thelda Williams abrió sus puertas el 27 de enero de 2024 y servirá como recordatorio al público de sus muchas contribuciones para mejorar el transporte público en Phoenix y la región. Durante su tiempo en el Concejo Municipal de Phoenix, Williams fue una defensora de la aprobación del Plan de Transporte de Phoenix 2050 y fue una fuerza impulsora detrás de la extensión del tranvía ligero a Metrocenter.

El nuevo Centro de Transporte de la Estación Central Greg Stanton en 300 N. Central está programado para abrir a fines de 2025. El congresista Greg Stanton ha demostrado su compromiso con el transporte público a lo largo de su carrera mientras se desempeñaba como concejal y alcalde de Phoenix y ahora representa a Arizona en Washington, D.C. Defendió la aprobación de la Proposición 104 de Phoenix mientras dirigía su propia campaña de reelección a la alcaldía. Su defensa continua ha ayudado a asegurar millones de dólares para proyectos de transporte público, incluida la extensión del tren ligero South Central/ Downtown Hub, así como millones de dólares para que Phoenix compre autobuses de cero emisiones.



En noviembre de 2023, la ciudad de Phoenix celebró una ceremonia para dedicar póstumamente el centro de transporte de autobús y tranvía ligeros en el antiguo Metrocenter Mall en honor a Thelda Williams, exconcejal, vicealcaldesa y alcaldesa.

Tecnología

El nuevo proyecto regional de modernización del sistema para el cobro de tarifas está a punto de finalizarse con el prelanzamiento de la aplicación móvil completa de venta de pasaje en julio de 2024 para incluir la disponibilidad de tarjetas inteligentes individuales, una red comercial y un sitio web público para el manejo de cuentas. La retirada y sustitución de las cajas de tarifas de todos los autobuses está prevista de julio a septiembre de 2024. A finales de octubre de 2024, los pases en papel ya no estarán disponibles.

La construcción de una infraestructura temporal de cero emisiones de hidrógeno en la Instalación de Transporte Oeste de la ciudad está prevista para 2025. La infraestructura permanente de repostaje de hidrógeno está prevista como un proyecto futuro.



En el EF 2024, Phoenix operó un promedio de 1.7 millones de millas de servicio de autobús mensualmente.

LÍNEA DE TIEMPO

Proyecto de Mejoras al Sistema Regional de Cobro de Tarifas

El proyecto de mejoras del sistema regional de cobro de tarifas ha avanzado a paso firme con la sustitución total del sistema existente. Los hitos principales alcanzados hasta la fecha son los siguientes:



Tabla 2.1 T2050 Bus y Dial-A-Ride
Completo EF 2024 (1 de julio de 2023 – 30 de junio de 2024)

- Financiar el autobús existente, el autobús de cercanías RAPID, el circulador de vecindario y el servicio Dial-a-Ride durante 35 años**
- Continuamos brindando servicios seguros y confiables.
 - Se mantuvieron los horarios de servicio de autobús y Dial-a-Ride para que coincidan con los horarios del tranvía ligero.
- Mejorar la frecuencia de autobús**
- Ampliación de la Red de Servicio Frecuente (servicio que funciona cada 15 minutos o más desde al menos las 6 a.m. hasta las 6 p.m. de lunes a viernes) al agregar más frecuencia en las rutas 3, 7, 16, 19, 35 y 70.
 - Se agregó la frecuencia de las horas pico en la Ruta 27.
- Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride**
- Ordenaron 24 autobuses híbridos-eléctricos, 2 autobuses circuladores y 25 vehículos Dial-a-Ride.
- Extender y añadir servicio de autobús a calles principales sin servicio**
- Continuó evaluando la cobertura actual del servicio de transporte en Phoenix.
- Bahías de autobús**
- Se construyó una bahía de autobuses en Greenway Parkway y Cave Creek. Las mejoras en esta intersección incluyeron una acera y un camino de entrada ADA.
- Paradas de autobús**
- Se instalaron 100 marquesinas nuevas de sombra en paradas de autobús existentes. También se instalaron 12 nuevas paradas de autobús.
- Incorporar tecnología**
- El proyecto de modernización del sistema regional de recaudación de tarifas continuó por 4º año. Funciones lanzadas hasta la fecha:
 - La inscripción en línea para tarifas reducidas comienza en marzo de 2024.
 - Lanzamiento de la tarjeta inteligente especializada con programas de tarifas grupales en marzo/abril de 2024.
 - El proyecto de infraestructura de abastecimiento de combustible temporal de cero emisiones para la Instalación de Transporte Oeste alcanzó el 100% de su diseño.
- Seguridad**
- Colaboración continua con la Unidad de Transporte del Departamento de Policía de Phoenix en mejoras de seguridad en centros de transporte, estacionamientos y paradas de autobús. Aumentó la frecuencia de limpieza en determinadas paradas de autobús.

Bajas y Sin Emisiones

En 2022, PTD recibió dos subvenciones federales por un total de más de \$18 millones para comprar autobuses de cero o bajas emisiones como parte del Plan de Transición de Autobuses de Cero Emisiones del departamento, que tiene como objetivo lograr una flota de autobuses de servicio pesado 100% de cero emisiones para 2040. En diciembre de 2023, la ciudad recibió el primero de 20 autobuses híbridos, que se pondrán en servicio después de que los operadores reciban capacitación operativa y de seguridad. Además, PTD encargó 12 autobuses eléctricos de batería y 12 autobuses eléctricos de pila de combustible, que están programados para llegar en 2025

Desde julio de 2023, PTD ha estado utilizando Gas Natural Licuado Renovable (RLNG por sus siglas en inglés) para alimentar los autobuses que utilizan gas natural comprimido. El RLNG es un producto combustible de gas natural generado a partir de la descomposición de flujos de residuos orgánicos, o “biomasa”. El RLNG de PTD se obtiene principalmente de los flujos de residuos de los vertederos.

Tabla 2.2 T2050 Autobuses y Dial-a-Ride Planificado para EF 2025

Financiar el autobús existente, el autobús de cercanías RAPID, el circulador de vecinal y el servicio Dial-a-Ride durante 35 años <ul style="list-style-type: none">Continuar brindando servicios seguros y confiables.Mantener los horarios de servicio de autobús y Dial-a-Ride para que coincidan con los horarios del tren ligero.	Bahías de autobús <ul style="list-style-type: none">Coordinar el diseño y la construcción de las bahías de autobuses con el Departamento de Transporte Callejero, ya que los proyectos de calles permiten la oportunidad de incluir bahías de autobuses en las intersecciones de calles arteriales.
Mejorar la frecuencia de los autobuses <ul style="list-style-type: none">Mantener la red de servicios frecuentes existente en Phoenix, monitorear las tendencias del número de pasajeros y evaluar la viabilidad de modificar la frecuencia de las líneas de ruta para expandir la red de servicios frecuentes en los próximos cinco años fiscales.	Paradas de autobús <ul style="list-style-type: none">Instalar 80 nuevas estructuras de sombra en las paradas de autobús existentes.
Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride <ul style="list-style-type: none">Solicite 53 autobuses (8 vehículos híbridos-eléctricos, 10 de hidrógeno, 10 eléctricos y 25 vehículos Dial-a-Ride).	Incorporar tecnología <ul style="list-style-type: none">Finalizar la modernización del nuevo sistema regional de cobro de tarifas.
Ampliar y agregar servicio de autobús a las calles principales sin servicio. <ul style="list-style-type: none">Evaluar la cobertura actual del servicio de transporte en Phoenix y agregar o ampliar al menos dos rutas de autobús en los próximos cinco ejercicios fiscales.	Mejoras de infraestructura <ul style="list-style-type: none">Construcción del proyecto de infraestructura de abastecimiento de combustible temporal de cero emisiones para la Instalación de Transporte Oeste.Continuar la construcción del Centro de Transporte de la Estación Central.
	Seguridad <ul style="list-style-type: none">Continuar la colaboración con la Unidad de Transporte del Departamento de Policía de Phoenix en mejoras de seguridad en los centros de transporte, estacionamientos y paradas de autobús. Aumentar la frecuencia de limpieza en paradas de autobús seleccionadas.

Operaciones y Mantenimiento

PTD opera tres instalaciones para el mantenimiento, abastecimiento de combustible y limpieza de autobús: las Instalaciones de Transporte Oeste, Norte y Sur. El primer contratista comenzó a proporcionar servicios de transporte desde Instalación de Transporte Oeste el 1 de julio de 2018. Un segundo contratista comenzó a brindar servicios de transporte desde las instalaciones Norte y Sur el 1 de julio de 2020. Un contratista también comenzó a prestar servicios en el Centro de Control de Operaciones el 1 de julio de 2020, añadiendo tres nuevos controladores para proporcionar un mayor soporte y supervisión del sistema.

Tabla 2.3 T2050 Autobuses y Dial-a-Ride Planificado para EF 2026 - 2029

Financiar el autobús existente, el autobús de cercanías RAPID, el circulador de vecindario y el servicio Dial-a-Ride durante 35 años <ul style="list-style-type: none">Continuar brindando servicios seguros y confiables.Mantenga los horarios de servicio de autobús y Dial-a-Ride para que coincidan con los horarios de tranvía ligero.	Bahías de autobús <ul style="list-style-type: none">Coordinar el diseño y la construcción de la bahía de autobuses con el Departamento de Calles y Transportación, ya que los proyectos de la calle permiten la oportunidad de incluir bahías de autobuses en las intersecciones de las calles arteriales.
Mejorar la frecuencia del autobús <ul style="list-style-type: none">Mantener la red de servicio frecuente existente en Phoenix, monitorear las tendencias de pasajeros y evaluar la factibilidad de modificar la frecuencia de la línea de ruta para expandir la red de servicio frecuente en los próximos cinco años fiscales.	Paradas de autobús <ul style="list-style-type: none">Instalar al menos 80 marquesinas nuevas en las paradas de autobús existentes sin sombra en cada uno de los próximos cinco ejercicios fiscales.
Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride <ul style="list-style-type: none">Ordenar autobuses: 28 (EF 2026), 40 (EF 2027), 50 (EF 2028) 50 (EF 2029)Ordenar autobuses circuladores: 3 (EF 2026), 3 (EF 2027), 3 (EF 2028) 3 (EF 2029)Ordenar 25 vehículos Dial-a-Ride cada ejercicio fiscal.Ordenar 20 autobuses de transporte rápido para el ejercicio fiscal 2028.	Incorporar tecnología <ul style="list-style-type: none">Ordenaron 12 autobuses eléctricos de batería y 12 autobuses eléctricos de pila de combustible (hidrógeno) que están programados para llegar en 2025.
Extender y agregar el servicio de autobús a las calles principales no atendidas <ul style="list-style-type: none">Evaluar la cobertura actual del servicio de transporte público en Phoenix y agregar o ampliar al menos dos rutas de autobús en los próximos cinco ejercicios fiscales.	Mejoras en la infraestructura <ul style="list-style-type: none">Construcción del proyecto de infraestructura de abastecimiento de combustible temporal de cero emisiones para la Instalación de Transporte Oeste.Remodelación completa del Centro de Transporte de la Estación Central a finales de 2025.
	Seguridad <ul style="list-style-type: none">Continuar la colaboración con la Unidad de Transporte del Departamento de Policía de Phoenix en mejoras de seguridad en centros de transporte, estacionamientos y paradas de autobús. Aumente la frecuencia de limpieza en determinadas paradas de autobús.

3.0

Transporte de Alta Capacidad



TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD

PROGRESO ACUMULADO 1 DE ENE. 2016-30 DE JUN. 2024

6.4

MILLAS DE TRANVÍA LIGERO EN PHOENIX

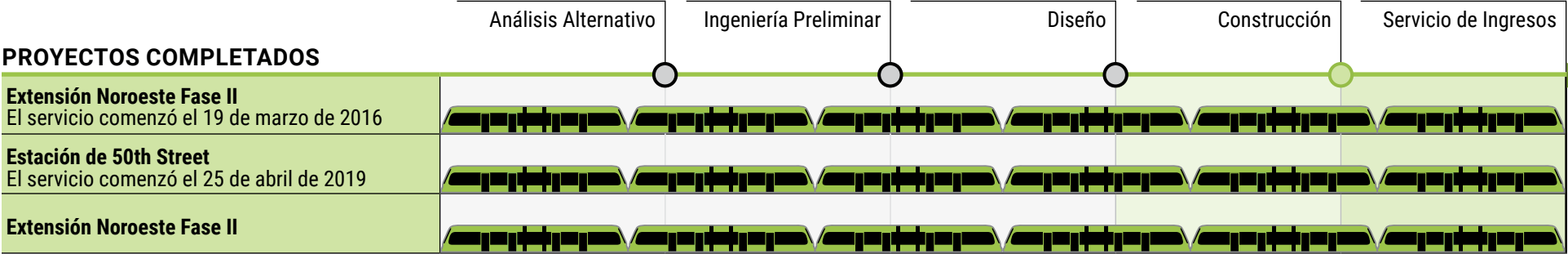
7

ESTACIONES NUEVAS

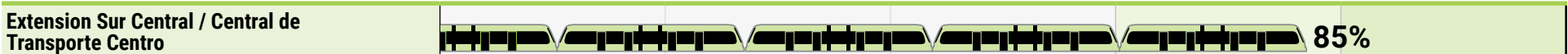
SUBVENCIONES RECIBIDAS

\$2.4MM	\$782.8M	\$102.9M	\$8.9M	\$500K	\$1.4M
Subvenciones de inversión de capital	Subvenciones para la Mitigación de la Congestión y la Calidad del Aire	Subvenciones del Acto del Plan de Rescate Estadounidense	Subvenciones para el Desarrollo Orientado al Transporte	Subvenciones del Programa Piloto de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas	en Fondos del Programa Piloto de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas

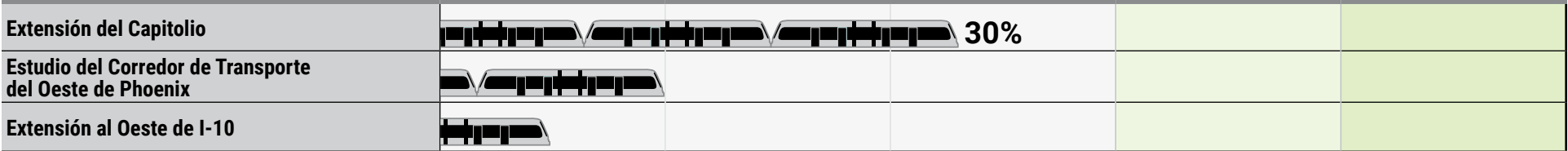
AVANCES EN PROYECTOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE ALTA CAPACIDAD



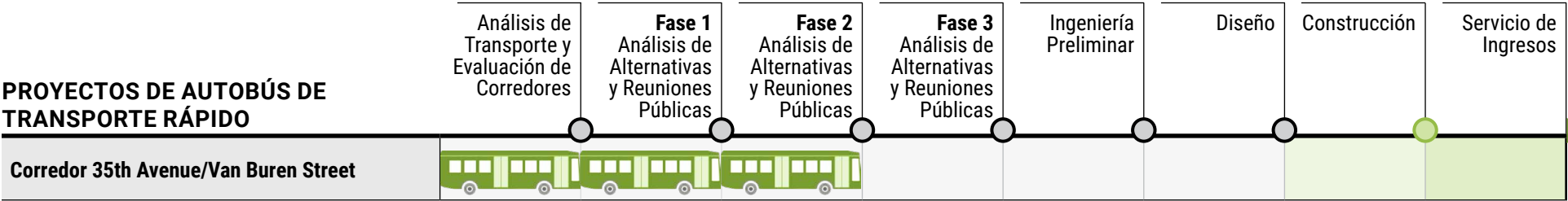
PROYECTOS EN CONSTRUCCIÓN



PROYECTOS EN PLANIFICACIÓN



PROYECTOS DE AUTOBÚS DE TRANSPORTE RÁPIDO





TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD



El transporte de alta capacidad (HCT por sus siglas en inglés) atiende a más clientes que el servicio de autobús tradicional porque utiliza vehículos de mayor capacidad. HCT también ofrece viajes más rápidos porque evita el tráfico vehicular.

Por ejemplo, el servicio de tranvía ligero de Phoenix puede operar a velocidades de viaje más rápidas que los autobuses porque funciona en una vía exclusiva con señalización de tráfico prioritaria. Las 17.9 millas de servicio de tranvía ligero dentro de la Ciudad de Phoenix son una parte sustancial del actual sistema de tranvía ligero Valley Metro Rail de 29.6 millas. El tranvía ligero ofrece un acceso rápido a Phoenix, Tempe y Mesa, así como al aeropuerto Sky Harbor y muchos otros destinos clave en el medio.

Además del tranvía ligero, el BRT es un componente clave para continuar expandiendo la red HCT de la ciudad. El BRT se enfoca en mejorar la velocidad, la confiabilidad, la conveniencia y la experiencia general de transporte.

Los elementos comunes de los sistemas exitosos de BRT incluyen estaciones mejoradas, cobro avanzado de tarifas, autobuses personalizados, marca única, carriles exclusivos y mejoras en los puntos de transporte, como la prioridad de las señales de transporte y los carriles de salto de cola.



Aproximadamente 127,400 pasajeros usaron el tranvía ligero en octubre de 2023 para asistir a los eventos de la Serie Mundial en el Centro de Phoenix y en abril de 2024, 65,300 pasajeros usaron el tren ligero para los eventos de la Final Four.

Financiación y Presupuesto

Las ciudades de Phoenix, Tempe y Mesa comparten las obligaciones de financiamiento para las operaciones y el mantenimiento del sistema de tranvía ligero. Los gastos incluyen las operaciones del vehículo, la seguridad y el cobro de tarifas, y el mantenimiento y la administración del vehículo y del sistema.

Phoenix asignó \$350.4 millones en el EF 2024 para respaldar las operaciones del año en curso, así como la expansión continua del sistema. T2050 incluye una inversión de más de \$1.6 mil millones para expandir y mejorar la red HCT de la ciudad durante los próximos cinco años. El plan incluye mejoras en el tranvía ligero y el desarrollo e implementación del BRT. Además de los ingresos generados por el impuesto sobre las ventas T2050 de la ciudad, otras fuentes de financiamiento incluyen subvenciones federales, el Fondo Regional de Transporte Público, tarifas y publicidad.

Servicio de Tranvía Ligero

- 1 EXTENSIÓN NOROESTE FASE I (NWEI)**

3.2 Millas / 3 Estaciones / 1 Park-and-Ride

El servicio comenzó el 19 de marzo de 2016.
- 2 ESTACIÓN DE 50TH STREET**

El servicio comenzó el 25 de abril de 2019.
- 3 EXTENSIÓN NOROESTE FASE II (NWEII)**

1.6 Millas/ 1 Centro de Transporte Park-and-Ride/ 3 Estaciones

El servicio comenzó el 27 de enero de 2024
- 4 EXTENSIÓN SUR CENTRAL/CENTRAL DE TRANSPORTE CENTRO (SCE)**

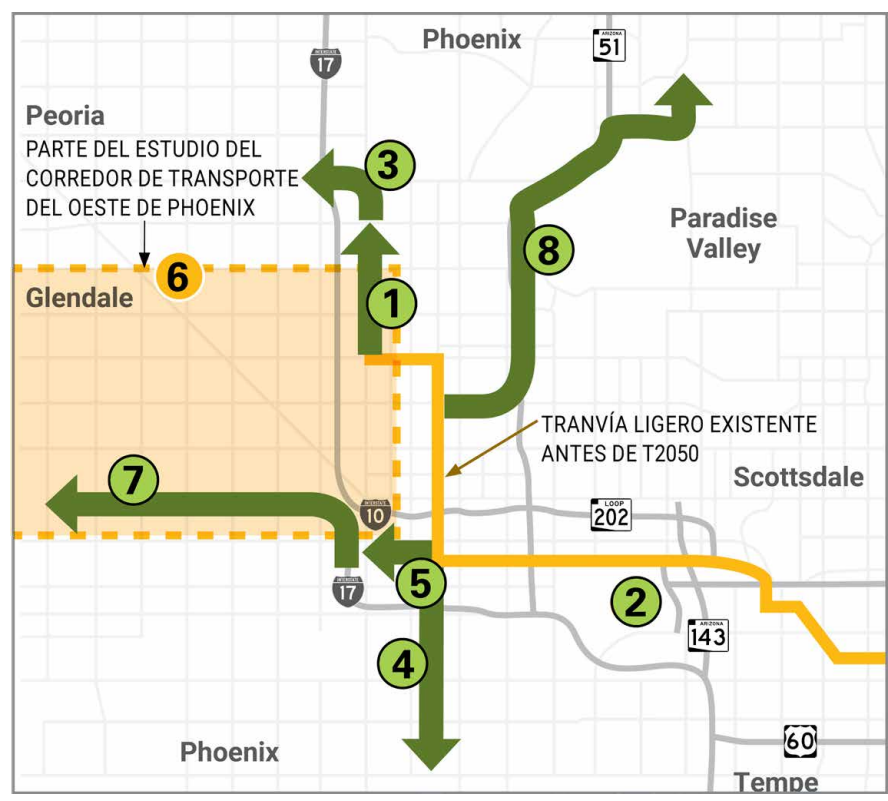
5.5 Millas/ 8 Estaciones/ 1 Park-and-Ride

Esta extensión, que corre hacia el sur hacia el centro de Phoenix hasta Baseline Road, conectará a los residentes del Sur de Phoenix con el sistema regional de tranvía ligero existente. La construcción comenzó en octubre de 2019 y alcanzó un 83% de finalización en junio de 2024. Se prevé que la nueva línea entre en funcionamiento en 2025, momento en el que el tranvía ligero funcionará como un sistema de dos líneas.
- 5 EXTENSIÓN CAPITOLIO (CAPEX)**

0.8 millas/ 2 estaciones

La Extensión del Capitolio, anteriormente Capitol/ Oeste I-10 Fase I, está configurada para establecer un enlace vital entre el Downtown Hub y el Capitolio del Estado de Arizona. A partir de 2024, el proyecto ha alcanzado el 30% de su fase de diseño preliminar. Se están llevando a cabo esfuerzos preliminares de ingeniería para desarrollar los planes de construcción y las especificaciones técnicas para la extensión. Mientras tanto, el equipo del proyecto se está preparando para la Asesoramiento Ambiental exigida por el gobierno federal, programada para comenzar en el año fiscal 2025.
- 6 ESTUDIO DEL CORREDOR DE TRANSPORTE DEL OESTE DE PHOENIX**

En junio de 2022, la Administración Federal de Transporte (FTA, por sus siglas en inglés) otorgó una subvención de \$514,045 del Programa de Restauración de Planificación de Rutas del Plan de Rescate Estadounidense para estudiar posibles mejoras de HCT en el área de Maryvale, en el oeste de Phoenix. En junio de 2024, el Concejo Municipal de Phoenix adoptó la Alternativa Localmente Preferida (LPA, por sus siglas en inglés), avanzando en el transporte del tranvía ligero con una ruta a lo largo de Indian School Road hasta 75th Avenue y luego hacia el sur hasta Thomas Road antes de terminar en el Desert Sky Transit Center. Los próximos pasos involucrarán el refinamiento de la LPA para determinar la mejor conexión con el tren ligero existente en el centro de Phoenix.



- 7 EXTENSIÓN OESTE I-10 (I-10 OESTE)**

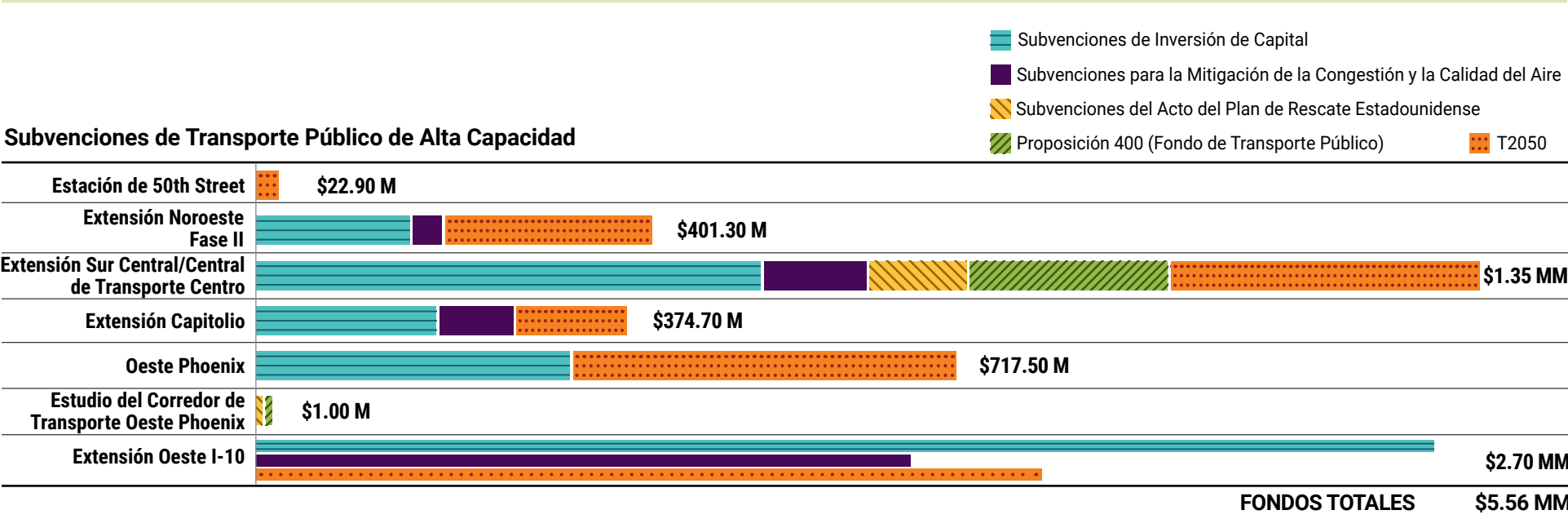
10.2 Millas/ 8+ Estaciones/ 1 Park-and-Ride

La extensión del tranvía ligero Oeste I-10 conectará el área metropolitana del Oeste del Valle con la red actual de trenes ligeros. Este proyecto distintivo contará con trenes que circularán a lo largo de la mediana de la I-10, cruzando finalmente al lado norte de la autopista y terminando en el Centro de Transporte Desert Sky. Actualmente en las primeras etapas de ingeniería preliminar, el proyecto está examinando un enlace revisado a la Extensión del Capitolio. Las próximas fases involucran la participación del público para determinar la ruta del proyecto, los sitios de las estaciones y el diseño. Se prevé que la extensión se complete para 2030.
- 8 EXTENSIÓN NORESTE**

Diferido hasta el final del programa T2050 por el Concejo Municipal de Phoenix (2018).

Tabla 3.1 T2050 Transporte de Alta Capacidad Completado EF 2024 (1 de julio de 2023 al 30 de junio de 2024)

Aumentar el tranvía ligero en Phoenix	
Extensión Noroeste Fase II	<ul style="list-style-type: none">En febrero de 2024, se completó el 30% del diseño preliminar.En marzo de 2024, se otorgó el contrato para comenzar el diseño final.Continuó desarrollando los primeros planes de construcción y especificaciones técnicas para la extensión; luego presentar rutas alternativas a la comunidad para que el público comente.Continuación de los trabajos preparatorios para apoyar la elaboración de la Evaluación Ambiental.
<ul style="list-style-type: none">En octubre de 2023, inició el alcance al público para el proyecto del plan de uso de la tierra y transporte activo multimodal de TOD.Para enero de 2024, el Programa de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas (SBFAP, por sus siglas en inglés) distribuyó \$158,156 en fondos a pequeñas empresas y microempresas a lo largo del corredor.El servicio comenzó el 27 de enero de 2024.	
Extension Sur Central / Central de Transporte Centro	Extensión Oeste I-10
<ul style="list-style-type: none">En junio de 2024, el SBFAP alcanzó un hito de \$1.24 millones en fondos distribuidos a pequeñas empresas y microempresas a lo largo del corredor.En junio de 2024, logró el 83% de finalización total de la construcción.Continuaron todos los trabajos civiles (subsuelo, servicios públicos y carreteras) a lo largo de la parte central sur de la alineación.Continuó el esfuerzo de implementación para el uso equitativo de la tierra, transporte e inversiones en infraestructura para lograr el Plan Comunitario TOD del Sur Central.	<ul style="list-style-type: none">En enero de 2024, inició el alcance público para el proyecto de planificación del uso de la tierra y vivienda equitativa de TOD.Continuaron la planificación preliminar y la evaluación del corredor.
Extensión Capitolio	Extensión Oeste Phoenix
<ul style="list-style-type: none">Completaron el 30% del diseño preliminar y la selección del diseñador final.En enero de 2024, inició el alcance público para el proyecto de planificación del uso de la tierra y vivienda equitativa de TOD.	<ul style="list-style-type: none">En mayo de 2024, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó la recomendación del personal para la LPA.
	Línea Principal Phoenix
	<ul style="list-style-type: none">En marzo de 2024, se le otorgó una subvención de \$1.2 millones para proyectos de planificación de FTA TOD para la implementación de los proyectos de planes Reinventa Phoenix y Norte 19 TOD.

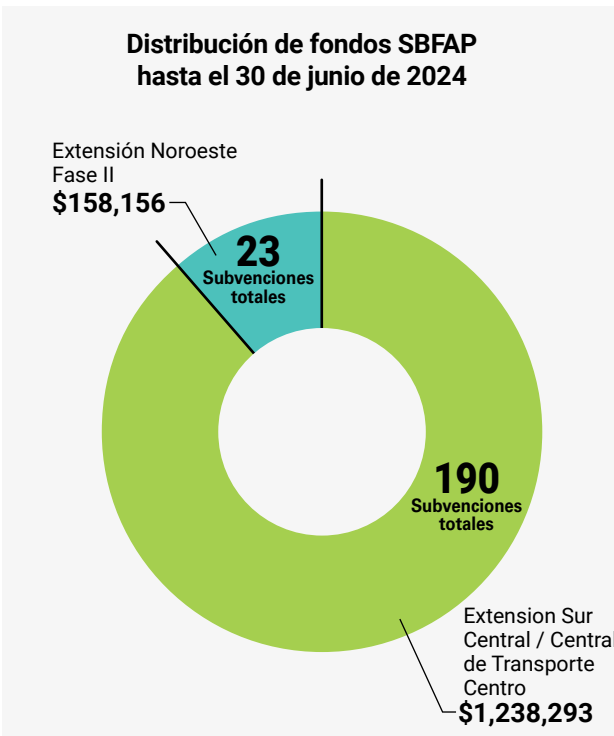


Programa de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas

Este programa tiene como objetivo mejorar el nivel de apoyo a las empresas pequeñas y microempresas inmediatamente adyacentes a la construcción del tranvía ligero. El SBFAP (por sus siglas en inglés) está diseñado para proporcionar asistencia financiera a las empresas que cumplen con ciertos estándares de calificación, ayudándolas a compensar los gastos comerciales elegibles y respaldar su retención a largo plazo dentro del corredor.

El programa ofrece dos niveles de asistencia financiera a las empresas elegibles:

- Nivel I: 4.500/año o
- Nivel II: hasta \$9,000/año según el impacto comercial demostrado



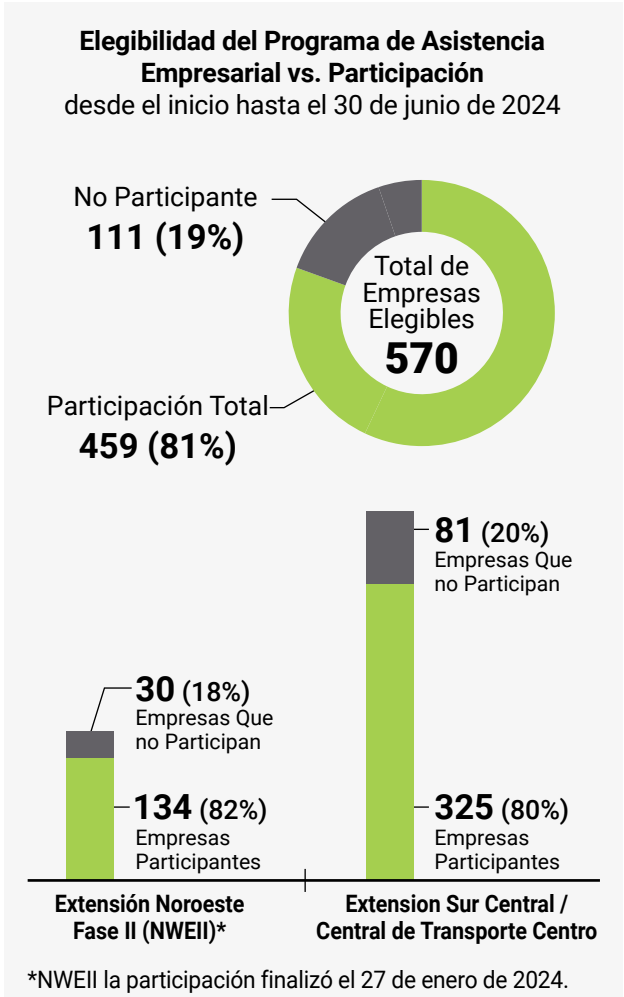
Desde su inicio en marzo de 2021, el programa ha distribuido más de \$1.4 millones a empresas pequeñas y microempresas a lo largo de los corredores Extensión Sur Central / Central de Transporte Centro y Extensión Noroeste Fase II.

Uno de los objetivos de T2050 es aprovechar los ingresos del impuesto directo sobre las ventas para obtener fondos de subvenciones de fuentes federales, estatales y regionales. HCT ha utilizado los fondos T2050 como fondos de contrapartida para obtener las siguientes subvenciones:

- Los CIG son administrados por la FTA y financian inversiones en vías fijas, como tranvía ligero, tranvías y BRT.
- CMAQ es un programa del Departamento de Transporte de EE. UU. que proporciona fondos a los estados para proyectos de transporte diseñados para reducir la congestión del tráfico y mejorar la calidad del aire.
- ARPA apoya a las agencias de transporte público que regresan al servicio después de las suspensiones de COVID-19 de maneras que sirvan mejor a sus comunidades.
- La Proposición 400 extiende un impuesto sobre las ventas de medio centavo en el condado de Maricopa para el transporte durante 20 años. Está previsto que finalice el 31 de diciembre de 2025.

Asistencia Empresarial

El objetivo de la asistencia empresarial es proporcionar programas para minimizar los impactos y apoyar la retención de las empresas a lo largo de los corredores de construcción de tranvía ligeros. El programa de asistencia empresarial se centra en tres esfuerzos distintos: asistencia financiera directa, mitigación de la construcción y servicios de publicidad y consultoría empresarial. Hay más de 450 negocios participantes ubicados a lo largo del corredor del tren ligero.



Autobús de Transporte Rápido

En 2021, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó el corredor BRT inicial de 35th Avenue/Van Buren Street. Desde entonces, el programa BRT de Phoenix ha trabajado en su proceso de análisis de alternativas y en la participación de la comunidad, lo que apoyará futuros esfuerzos preliminares de diseño e ingeniería.

CORREDOR 35TH AVENUE/VAN BUREN STREET

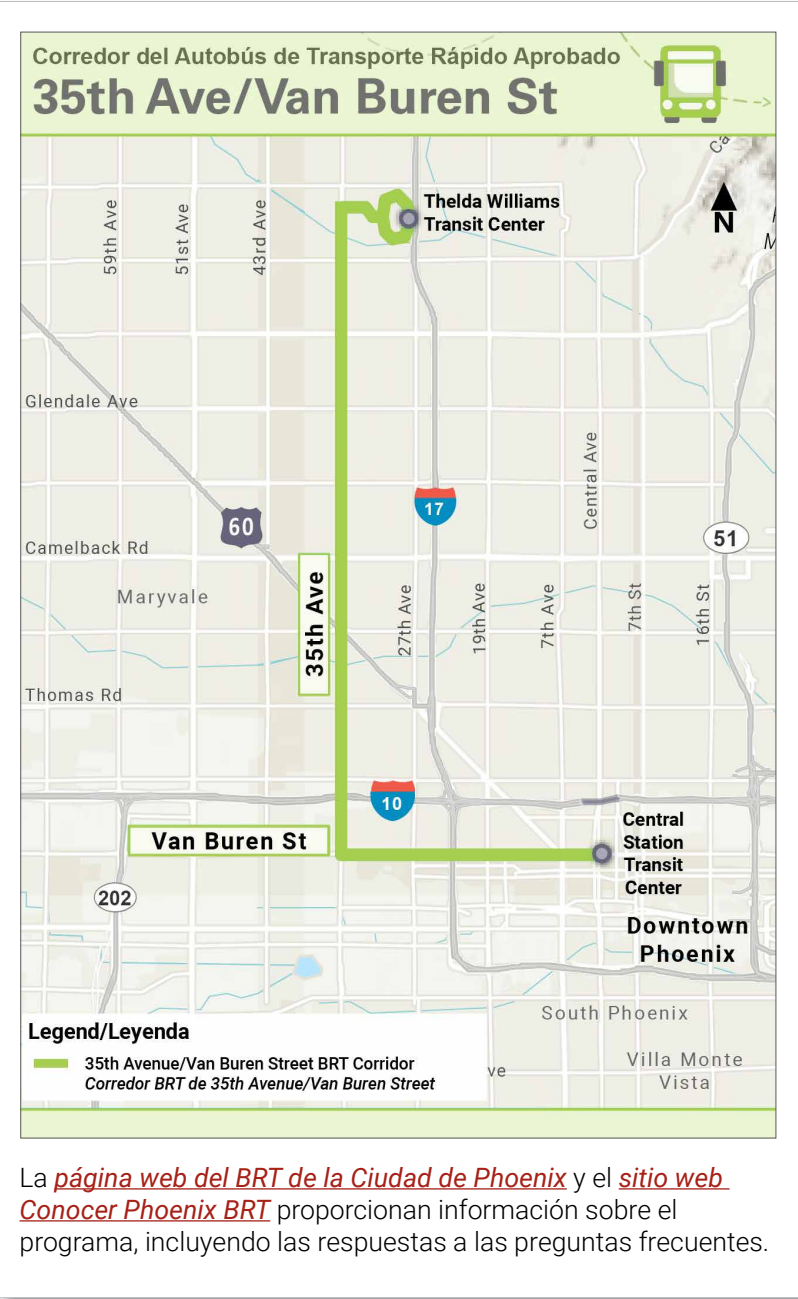


PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD



Tabla 3.2 Autobús de Transporte Rápido T2050 completado el EF 2024 (1 de julio de 2023 al 30 de junio de 2024)

- Aumentar el Transporte rápido de Autobús**
- El personal de BRT se presentó en Tres Proyectos de HCT Phoenix el 3 de febrero de 2024, el 8 de febrero de 2024 y el 15 de febrero de 2024.
 - Los contratos de los Servicios de Apoyo de la Planificación de Transporte Rápido de Autobús de Phoenix con HDR Engineering, Inc. y AECOM Technical Services, Inc. se extendieron por 36 meses.

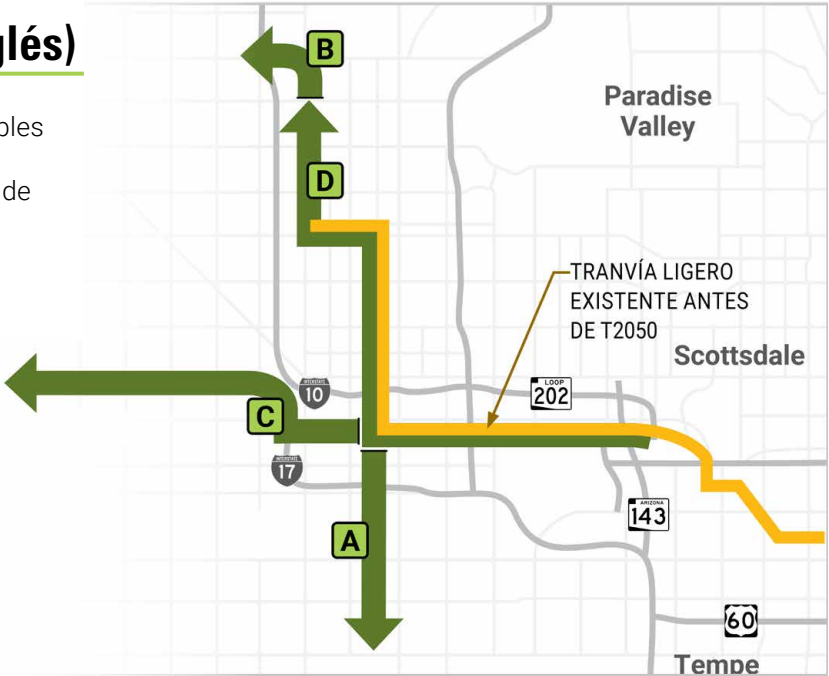


Desarrollo Orientado al Transporte (TOD por sus siglas Inglés)

Phoenix está formulando activamente planes de políticas para las áreas cercanas a las estaciones de tranvía ligero para fomentar el TOD a través de comunidades densas, transitables y de uso mixto cerca de los sistemas HCT. Este enfoque tiene como objetivo mejorar la comodidad y lo atractivo para andar a pie, en bicicleta y en transporte público como medios de transporte diarios. Estos planes se enfocan en seis elementos comunitarios: uso de la tierra, vivienda, desarrollo económico, salud, movilidad y sistemas verdes. Los planes de políticas se desarrollan con el aporte de los residentes locales, propietarios de negocios y partes interesadas de la comunidad para reflejar su visión colectiva para el área.

Phoenix ha recibido fondos de subvenciones competitivas a través del Programa Piloto de la FTA para la Planificación de TOD para ayudar con los esfuerzos de planificación e implementación de políticas. Los proyectos financiados actualmente con subvenciones incluyen:

- A** **Extension Sur Central / Central de Transporte Centro:** el proyecto implementará la visión comunitaria compartida del Plan Comunitario TOD del Sur Central recientemente adoptado para comunidades ambientalmente equitativas, compactas y conectadas y ayudará a lograr un progreso significativo hacia inversiones más equitativas en el uso de la tierra, el transporte y la infraestructura.
- B** **La Fase II de la Extensión Noroeste:** el proyecto desarrollará un plan de uso de la tierra y transporte activo multimodal de TOD que proporcionará estrategias que mejoren el desarrollo económico y el número de pasajeros, faciliten la conectividad multimodal, aumenten el acceso a los centros de transporte e identifiquen y permitan el desarrollo de uso mixto y las necesidades de infraestructura.
- C** **La Extensión Capitol/I-10 Oeste:** el proyecto proporcionará un plano para la futura reurbanización del área de Capitol/I-10 Oeste en una comunidad transitable, de uso mixto y orientado al transporte público, con el objetivo de crear un plan de uso de la tierra TOD y una estrategia de vivienda equitativa, cada uno específico para los corredores CAPEX y 10WEST.
- D** **Línea Principal Phoenix:** este proyecto tiene la intención de continuar el impulso de la adopción exitosa de varios planes comunitarios de TOD al volver a visitar las áreas de estudio Reinventar PHX y 19 North, analizar los cambios relacionados con la vivienda y avanzar hacia el logro del potencial transformador del tren ligero de una manera sostenible.



Subvenciones TOD

		Subvenciones FTA	T2050	Departamentos Contribuyentes*	TOTAL
A	SCE TOD				\$2.4 M
	Implementación SCE TOD				\$1.285 M
B	Plan Comunitario SCE NWEII TOD				\$1.5 M
C	CAPEX/10WEST TOD				\$2.5 M
D	Línea principal PHX TOD				\$1.2 M

* Otros departamentos de la ciudad que aporten fondos o apoyo en especie.

Progreso del proyecto TOD		Perfil de la Comunidad y Condiciones Existentes	Participación Pública	Visión de la Comunidad	Desarrollo de Planes de Políticas	Adopción del Plan de Políticas	Implementación del Plan de Políticas	Evaluación de elementos de acción del plan de políticas	Plan de Políticas Alcance Comunitario	Recomendaciones
A Sur Central										
B Distrito Metropolitano (NWEII) Transporte Activo										
C Corredor Capitol/I-10 Oeste										
D Línea principal de Phoenix TOD Reinventar Phoenix/Norte 19										

Tabla 3.3 Transporte de Alta Capacidad T2050 Planeado para EF 2025

Aumentar el tranvía ligero en Phoenix	
Extensión Noroeste Fase II	Extensión Oeste I-10
<ul style="list-style-type: none">Continuar trabajando en el proyecto del plan de uso de la tierra y transporte activo multimodal de TOD.	<ul style="list-style-type: none">Basado en SB 1102, la ciudad continuará trabajando con nuestros socios de transporte, la FTA y la comunidad vecina para evaluar alternativas de ruta y desarrollar una LPA que sirva a los objetivos de la comunidad.
Extensión Sur Central / Central de Transporte Centro	
<ul style="list-style-type: none">Construcción completa, con apertura prevista para 2025.Continuar proporcionando programas de asistencia empresarial para las empresas ubicadas a lo largo de la alineación.Comenzar la implementación del Plan Comunitario TOD del Sur Central.	<ul style="list-style-type: none">Evaluar el punto de conexión al proyecto de Extensión Capitolio en función de la alineación revisada.Continuar el desarrollo del plan de uso de tierra y la estrategia de vivienda equitativa de la Extensión Capitolio y la Extensión Oeste I-10.
Extensión Capitolio	Extensión Oeste de Phoenix
<ul style="list-style-type: none">Seleccione contratista Gerente de Construcción en Riesgo.Continuar avanzando en el proyecto hacia el diseño final.Comenzar la evaluación ambiental.Continuar el desarrollo del plan de uso de tierra y la estrategia de vivienda equitativa de la Extensión Capitolio y la Extensión Oeste I-10.	<ul style="list-style-type: none">Continuar coordinando con los proyectos de capital propuestos a lo largo del corredor identificado.
	Línea Principal de Phoenix
	<ul style="list-style-type: none">Continuar los esfuerzos para la implementación de los planes de política Reinventar Phoenix y Norte 19 TOD.
	Implementar el Corredor Inicial de Autobús de Transporte Rápido
	<ul style="list-style-type: none">Completar el análisis de alternativas y comenzar el 15% de los esfuerzos preliminares de diseño e ingeniería para el corredor BRT de 35th Avenue y Van Buren Street.

Tabla 3.4 Transporte de Alta Capacidad T2050 Previsto para el EF 2026-2029

Aumentar el tranvía ligero en Phoenix	
Extensión Noroeste Fase II	
<ul style="list-style-type: none">Completar el plan de uso de la tierra y transporte activo multimodal de TOD.	
Extensión Sur Central / Central de Transporte Centro	
<ul style="list-style-type: none">Implementar el Plan Comunitario TOD	
Extensión Capitolio	
<ul style="list-style-type: none">Comenzar la reubicación de servicios públicos y la construcción de rieles en 2026.Completar el plan de uso de la tierra de TOD y la estrategia de vivienda equitativa para la alineación.Construcción completa, con apertura prevista para 2028.	
Extensión Oeste I-10	
<ul style="list-style-type: none">Revisar el LPA para esta alineación si es necesario (dependiendo de la conexión de Extensión Capitolio) y recibir la aprobación del consejo de la ciudad y de la junta de Valley Metro Rail.Seleccionar un contratista de diseño final y avanzar al diseño final.Seleccionar un contratista de construcción y comenzar la reubicación de servicios públicos y la construcción de rieles.Completar el plan de uso de la tierra de TOD y la estrategia de vivienda equitativa para la alineación.	
Extensión Oeste de Phoenix	
<ul style="list-style-type: none">Continuar coordinando con los proyectos de capital propuestos a lo largo del corredor identificado.	
Línea Principal de Phoenix	
<ul style="list-style-type: none">Continuar los esfuerzos para la implementación de los planes de política Reinventar Phoenix y Norte 19 TOD.	
Implementar el Corredor Inicial de Autobús de Transporte Rápido	
<ul style="list-style-type: none">Planificación, diseño y construcción de uno o más corredores BRT.	

4.0

Mantenimiento y Mejoras de Calles





MANTENIMIENTO Y MEJORAS DE CALLES

AVANCE ACUMULADO
ENE. 1, 2016 – 30 DE JUNIO DE 2024

Tipo de Calle	Millas de pavimento nuevo	Millas de tratamientos de pavimento
COLECTORES ARTERIALES/MAYORES	320	1,157
COLECTORES LOCALES/MENORES	709	3,528

98 MILLAS DE ACERAS NUEVAS

\$77.8 MILLONES EN SUBVENCIONES RECIBIDAS de fuentes federales, estatales y regionales.



MEJORADO/INSTALADO
27,248 RAMPAS ADA



INSTALARON 286.7 MILLAS DE NUEVOS CARRILES PARA BICICLETAS



TOTAL INSTALADO 92 HAWKS (cruces activados de alta intensidad)

POSTES DE SEÑALES PINTADOS en 709 INTERSECCIONES



SE INSTALARON 340 FLECHAS DE GIRO A LA IZQUIERDA



SE INSTALARON 5,246 NUEVAS LUCES DE CALLE



SE REEMPLAZARON 3,642 LETREROS LUMINOSOS



El Departamento de Calles y Transportación trabaja para proporcionar una red de transporte segura y sostenible para todos, incluyendo peatones, ciclistas y automovilistas. Para garantizar que las personas y los bienes se muevan de manera eficiente a través de la red de transporte, el trabajo del departamento incluye el programa de preservación del pavimento, la reparación de asfalto y baches y la instalación de letreros de calles, señales de tráfico, alumbrado público, ciclovías y rampas y aceras que cumplen con la ADA.

La División de Mantenimiento de Calles planifica y ejecuta muchos proyectos de mejora de calles, como la repavimentación y los cambios de trazado,

que tienen alcances de trabajo bien definidos. Los proyectos más complejos y de mayor escala pasan por una fase de evaluación del proyecto antes del diseño y la construcción. Ejemplos de estos proyectos más complejos incluyen mejoras en los carriles de giro, adiciones de carriles y estudios de drenaje.

El Departamento de Calles y Transportación también lleva a cabo revisiones de planes para proyectos de desarrollo privados, inspecciones de construcción, pruebas de materiales e implementación de mejoras tecnológicas como GIS. Visite la [página web del Departamento de Calles y Transportación de la Ciudad de Phoenix](#) para información adicional.



Pavimento de asfalto en la 7th Avenue entre Thomas Road e Indian School Road.

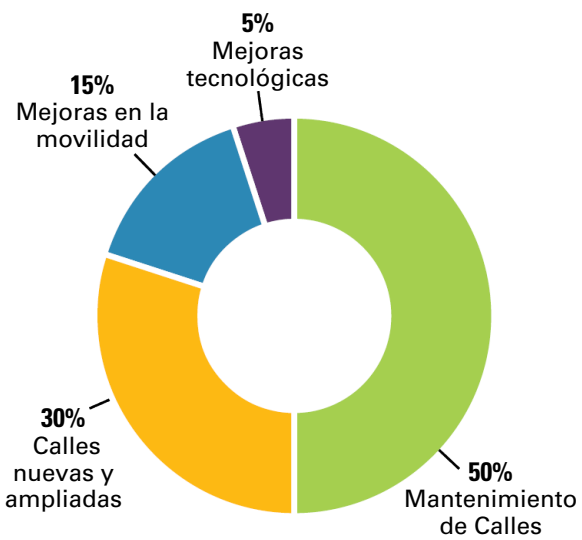


Financiación y Presupuesto

Las calles de Phoenix reciben fondos de una variedad de fuentes, incluyendo el 13.8% del impuesto sobre las ventas T2050, el impuesto estatal sobre el combustible para motores, el fondo general de la ciudad, fondos regionales/ de la Asociación de Gobiernos de Maricopa (MAG por sus siglas en inglés), fondos federales, subvenciones y tarifas de impacto. La Figura 4.1 muestra la distribución general de los fondos T2050 dentro del Departamento de Transporte Urbano.

En el EF 2024, Phoenix presupuestó aproximadamente \$36.9 millones en fondos T2050 para proyectos de construcción y mantenimiento de calles. El plan T2050 incluye casi \$245.8 millones durante los próximos cinco años para mejorar la infraestructura del sistema de transporte, realizar mejoras ADA, evaluar y abordar las necesidades de movilidad y continuar manteniendo las calles de la ciudad.

Figura 4.1 Distribución General del Programa T2050 Para Mejoras en las Calles



Programa de Bonos de Obligación General

En noviembre de 2023, los votantes de Phoenix aprobaron un Programa de Bonos de Obligación General (GO por sus siglas in ingles) de \$500 millones. Los programas de bonos GO ayudan a financiar la infraestructura crítica y las necesidades de rehabilitación de las instalaciones de la ciudad, como parques, bibliotecas, estaciones de bomberos y policía, viviendas asequibles, calles y desagües pluviales. En marzo de 2024, el ayuntamiento priorizó los proyectos durante el período de cinco años de los años fiscales 2025 a 2029.

Incluido en el programa está el Proyecto Suplementario de Mantenimiento del Pavimento, que proporciona fondos adicionales para proyectos de molienda y superposición de calles en el vecindario. El fresado y la superposición de calles locales ayudan a preservar el carácter y la calidad del vecindario. Las carreteras en buen estado son más seguras, más silenciosas y reducen el desgaste de los vehículos. Esto reducirá las necesidades de mantenimiento diferido y la degradación de las calles del vecindario.

El Suplemento de Mantenimiento de Pavimento tiene \$22 millones de fondos totales, planeados para ser utilizados en los primeros tres años del Programa de Bonos GO a partir del año fiscal 2025.

Para suplementar el \$1 millón existentes de Fondos de Movilidad T2050, el Programa de Movilidad de Transporte Basado en Equidad también se incluyó en el Programa de Bonos GO. Como parte de esto, las mejoras de movilidad pueden incluir bordillos, cunetas, aceras, rampas ADA, alumbrado público, calmantes de tráfico, HAWK, semáforos y paisajismo de árboles/sombra. Los proyectos también pueden incluir desarrollo de bajo impacto e infraestructura verde de aguas pluviales.

El Programa de Movilidad de Transporte Basado en Equidad tiene \$12.5 millones de fondos totales, planeados para ser utilizados a lo largo de los cinco años del programa GO Bond.

En septiembre de 2022, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó por unanimidad el Plan de Acción de Seguridad Vial Vision Zero, que tiene el objetivo de reducir los accidentes fatales y con lesiones graves a cero para 2050. Para complementar los \$3 millones de fondos T2050 asignados actualmente, el Bono GO proporciona casi \$16.8 millones durante cinco años para implementar proyectos de mejora de la seguridad para mejorar la seguridad de nuestras carreteras para todos los usuarios. Los proyectos previstos incluyen iluminación de carreteras, semáforos modernizados y semáforos peatonales conocidos como HAWKS.

Autoevaluación y Plan de Transición de ADA

La ciudad ha comenzado un Plan de Autoevaluación y Transición de la ADA para el Departamento de Transporte Urbano de la ciudad. Este proyecto de cinco años es una parte vital para garantizar que la infraestructura de derecho de paso público de la ciudad sea accesible para todos los residentes en pleno cumplimiento de la ADA.

Un Plan integral de Autoevaluación y Transición de ADA garantizará el cumplimiento de las normas federales y demostrará el compromiso con la equidad y la accesibilidad. Este proyecto es un paso significativo para hacer de Phoenix una ciudad más inclusiva para todos sus residentes.

Subvenciones Recibidas

Uno de los objetivos de T2050 es aprovechar los ingresos del impuesto directo sobre las ventas para obtener fondos de subvenciones de fuentes federales, estatales y regionales. El personal de la ciudad identifica oportunidades de financiamiento y desarrolla y evalúa proyectos e ideas competitivas. Esta evaluación proactiva, antes de la publicación del Aviso de Oportunidad de Financiamiento, ayuda a la ciudad a crear solicitudes de subvenciones persuasivas, incluyendo narrativas, gráficos y análisis de costo-beneficio que han resultado en casi \$78 millones en subvenciones otorgadas.

Dado el tiempo y el esfuerzo involucrados en el proceso de solicitud, este trabajo inicial ha permitido a la ciudad responder a más oportunidades de un año a otro. En el EF 2024, la ciudad solicitó cinco subvenciones que aprovechan los esfuerzos de T2050 y se le otorgaron \$1.09 millones para estudiar tres áreas de corredores de seguridad.



La Ciudad de Phoenix recibió una subvención RAISE de \$25 millones para construir un puente peatonal y para bicicletas sobre el Río Salado en alineación con 3rd Street.

Tabla 4.1 Subvenciones recibidas del 1 de enero de 2016 al 30 de junio de 2024

Año	Subvención	Project	Estatus	Solicitado (\$Millones)	Otorgados (\$Millones)
2020	2020- CONSTRUIR	35th Avenue I-10 a Camelback	Otorgado	\$17.40	\$17.40
2022	Subvención CRISIS	Mejora de la seguridad 19th Avenue y McDowell y 43rd Avenue & Camelback	Otorgado	\$7.08	\$7.08
2022	RAISE	Rio Reimaginado Puente para Bicicletas y Peatones	Otorgado	\$44.20	\$25.00
2022	SS4A	Plan de Acción Suplementario Estudio de Velocidad en Toda la Ciudad y Estudio de HIN Peatonal)	Otorgado	\$29.80	\$0.46
2023	Programa de Inversión de Puente	Van Buren Street/40th Street sobre el Grand Canal	No Otorgado	\$13.50	-
2023	SMART	Tecnología de sensores inteligentes en 10 ubicaciones HAWK y 20 intersecciones	Otorgado	\$1.90	\$1.90
2023	RAISE	Rediseño de Ruta Multiuso del Canal de Transportee en el Área de Laveen	No Otorgado	\$5.00	-
2023	Implementación de SS4A	Grant-Indian School Road: 91st Avenue 39th Drive	Otorgado	\$24.90	\$24.90
2023	PROTEGER	Rediseño del Canal de Transporte y Multiuso del Área de Laveen	No Otorgado	\$6.50	-
2023	RCN - Subvención de Planificación	Maryvale Village conectando con la Fase III del Gran Canal a lo largo de 67th Avenue y 51st Avenue	No Otorgado	\$5.00	-
2023	Implementación de RCN	Conectores de Grant- 3rd Street, Rio Salado y Jefferson & Buckeye Road	No Otorgado	\$24.40	-
2023	Programa de Inversión Activa en Infraestructura de Transporte ATIIP	Bulevar Villa de Bicicleta/Filmore Avenue: 7th Street a 24th Street	Pendiente	\$15.00	-
2024	RAISE	Canal de Transporte del Área de Laveen	No Otorgado	\$5.20	-
2024	RAISE	Dobbins Road: Central Avenue a 27th Avenue	No Otorgado	\$4.11	-
2024	RAISE	64th Street: Bell Road a Mayo Blvd	No Otorgado	\$25.00	-
2024	Programa de Inversión Puente	Van Buren Street/40th Street sobre el Grand Canal	Pendiente	\$20.09	-
2024	SS4A	Pasos Hacia Calles Seguras: Un Enfoque de Análisis del Corredor Phoenix	Otorgado	\$1.09	\$1.09
Total de Subvenciones Solicitadas/Monto Total Otorgado				\$250.18	\$77.80



Pavimento y Superposiciones de Calles

En el EF 2024, el programa T2050 financió una cantidad sustancial de mantenimiento y reemplazo de pavimento en toda la ciudad. Se colocaron un total de 17.3 millas de pavimento asfáltico nuevo en las calles principales de la ciudad, con un total de 319.6 millas desde que comenzó el programa. Otras 101.3 millas de sellado de grietas y lechado (preservación del pavimento que mantiene la carretera hasta que requiere reemplazo) se realizaron en las calles principales, con un total acumulado de 1,157.3 millas.

Las calles locales (residenciales) vieron 48.4 millas de nueva pavimentación en el EF 2024, para un total de 709.4 millas desde el inicio del programa. Las calles locales también vieron un sellado significativo de grietas y lechado, con 350.8 millas incluidas, un total de 3,527.8 millas completadas desde que comenzó el programa.

Las fechas de los nuevos proyectos de pavimento y tratamiento de pavimentos se corrigen retroactivamente debido a los retrasos en los datos. Por esa razón y por los errores de redondeo en algunas métricas que se acumulan a lo largo de los años, algunos logros anuales no se suman a los totales acumulados.

Programa de Transportación Activo

El Programa de Transporte Activo (ATP, por sus siglas en inglés) se esfuerza por conectar, mejorar y expandir la red peatonal y ciclista de la ciudad. El transporte activo y transporte están altamente interconectados porque los usuarios dependen del transporte activo para acceder a las rutas de tranvía ligero, BRT y autobús.

A medida que el Departamento de Calles y Transportación repavimenta las calles, la ATP identifica oportunidades para actualizar los planes de trazado para agregar o ampliar los carriles para bicicletas, agregar zonas de amortiguamiento a los carriles para bicicletas existentes y agregar marcas en las intersecciones de las ciclovías principales. Los carriles para bicicletas con amortiguación y los carriles para bicicletas protegidos crean más espacio entre las aceras y los carriles de circulación de vehículos, lo que mejora la experiencia de caminar.

El ATP también se coordina con otros equipos para apoyar los caminos de multiuso y los cruces de calles.

Los proyectos a lo largo de canales y otros senderos fuera de la calle fortalecen la red de transporte activo y crean una mejor calidad de vida para todos.

El Plan de Transportación Activo, que actualizó el Plan Maestro de Bicicletas (2014), fue aprobado por el Concejo Municipal de Phoenix en mayo de 2023. El plan se centra en la actualización de políticas, la orientación en el diseño y el desarrollo activo de la red de transportación.

En el otoño de 2023, el ATP lanzó el programa Vecindarios Activos Conectados (PhxCAN) para implementar las recomendaciones de desarrollo de la red de transporte activo. A través de la participación profunda de la comunidad, PhxCAN identifica e implementa proyectos de construcción rápida para conectar las ubicaciones de la comunidad. El primer año del programa se centró en la participación comunitaria y la planificación en los pueblos de Central City y South Mountain. En el segundo año del programa, la participación comunitaria y la planificación se centrarán en los pueblos Maryvale y Alhambra y en su implementación en Central City y South Mountain.

Con eso en mente, el EF 2024 vio aumentos continuos en la red de bicicletas de la ciudad, agregando 34.2 nuevas millas de carriles para bicicletas, que es 3.2 millas más que el objetivo de 31 millas. Además, la ATP realizó una serie de mejoras de seguridad en los carriles bici existentes, añadiendo amortiguadores o protección vertical:

- Se agregaron 1.5 millas de carril protegido para bicicletas nuevo (un carril para bicicletas protegido tiene un elemento vertical agregado, como delineadores de carril flexibles o un bordillo de concreto, a veces con un amortiguador pintado).
- 17.1 millas de zonas de amortiguamiento agregadas a los carriles para bicicletas existentes (un carril para bicicletas con zona de amortiguación tiene franjas agregadas al pavimento que alertan a los conductores y ciclistas sobre los límites del carril para bicicletas).



Estudios de Movilidad

El Departamento de Calles y Transportación realiza estudios de movilidad para identificar barreras para peatones y ciclistas mientras viajan a los destinos del vecindario. Phoenix identificó 39 ubicaciones para el estudio al inicio de T2050 y ha completado 12 estudios hasta ahora.

Para mejorar la seguridad, la comodidad y la calidad de vida, las recomendaciones de los estudios han incluido oportunidades para construir nuevas aceras, instalar o mejorar las rampas de las aceras ADA e instalar alumbrado público, instalaciones para bicicletas, semáforos, árboles de sombra y conexiones con las paradas de transporte público.

En el EF 2024, la ciudad llevó a cabo una reevaluación integral de las 12 áreas de movilidad que inicialmente se estudiaron entre 2018 y 2020. En la reevaluación se hizo un inventario de las mejoras recomendadas originalmente que se han implementado y se priorizaron las mejoras restantes. Esta evaluación continua garantiza que las casi 350 recomendaciones delineadas en los estudios sigan siendo relevantes para las condiciones actuales y cambiantes.

En el EF 2025, el Departamento de Calles y Transportación continuará buscando oportunidades de asociación y subvenciones para aprovechar los fondos de la ciudad y construir proyectos.

Mejoras de Tecnología en Intersecciones

Phoenix utiliza una variedad de mejoras tecnológicas que van desde balizas circulares de parpadeo e iluminación mejorada hasta la instalación de HAWK. Otras mejoras tecnológicas T2050 incluyen la mejora y el mantenimiento de los equipos de control de tráfico, la actualización de los controladores de semáforos, la implementación de la detección de vehículos no invasiva equipada con análisis avanzados, la adición de flechas de

giro a la izquierda en las intersecciones justificadas, la sustitución de los letreros de nombres de las calles con letreros de nombres de calles iluminados internamente y la instalación de señales actualizadas, señalización, equipos de detección y sistemas de gestión y monitoreo del tráfico.

La ciudad, como parte de un programa continuo de mantenimiento del transporte, está ampliando la red principal de comunicación. Estos proyectos aumentan la red principal de la ciudad y benefician al público viajero al permitir que el Centro de Mantenimiento de Tráfico (TMC por sus siglas en inglés) monitoree mejor el tráfico con cámaras que envían video de transmisión completa al TMC. Además, los dispositivos inteligentes instalados en las intersecciones transmiten medidas automatizadas de rendimiento de las señales de tráfico al TMC, lo que permite al TMC ajustar la sincronización de los semáforos para mejorar el flujo de tráfico y servir mejor al público. Del mismo modo, la red principal ampliada proporciona conexiones mejoradas e integradas entre las estaciones para los servicios de emergencia, como los bomberos y la policía.

Hay dos proyectos en diseño que agregarán infraestructura de fibra óptica cuando estén terminados. El proyecto de 7th Street conectará la infraestructura de fibra óptica en el aeropuerto de Deer Valley con un nuevo centro de fibra en 7th Street y Deer Valley Road. Los proyectos futuros extenderán la infraestructura de fibra óptica y la conectarán a la infraestructura existente en 7th Street y Camelback Road.

El segundo proyecto se conectará a la infraestructura de fibra óptica existente en 83rd Avenue y McDowell Road a 91st Avenue y Lower Buckeye Road. Esto proporcionará conexiones con la fibra del Departamento de Transportación del Condado de Maricopa en MC85, así como una conexión con la ciudad de Tolleson.

Table 4.2
T2050 Mantenimiento y mejoras de calles
completadas en el año fiscal 2024 del 1 de julio de 2023 al 30 de junio de 2024

Proyectos viales
<ul style="list-style-type: none">• Cinco proyectos mayores de calles en diseño.• Cuatro proyectos mayores de calles en construcción.
Pavimento y superposiciones de calles
<ul style="list-style-type: none">• 15.8 millas de pavimento asfáltico nuevo en calles principales.• 102.1 millas de otros tratamientos de pavimento, como sellado de grietas y lechado, en las calles principales.• 48.5 millas de pavimento de calles locales.• 356.9 millas de otros tratamientos de pavimento en calles locales.
Carriles de bicicletas
<ul style="list-style-type: none">• Se instalaron 34.2 millas de nuevos carriles para bicicletas.• Se agregaron 1.5 millas de protección a los nuevos carriles para bicicletas.• Se mejoraron 17.1 millas de carriles para bicicletas existentes a carriles para bicicletas amortiguados.• Se agregaron 12.7 millas de amortiguación a los nuevos carriles para bicicletas.
Alumbrado público
<ul style="list-style-type: none">• Se instalaron 1,750 luces de calle nuevas.
Aceras
<ul style="list-style-type: none">• Se construyeron 6.2 millas de aceras nuevas.
Estudios de movilidad
<ul style="list-style-type: none">• Abrió una Solicitud de Propuestas para que un consultor desarrolle el Plan de Autoevaluación y Transición de la ADA.
Mejoras de tecnología en intersecciones
<ul style="list-style-type: none">• Se reemplazaron 9 letreros de calles en las intersecciones principales con letreros iluminados.• Se han repintado todos los postes de señalización en 71 intersecciones principales para prolongar su vida útil.• Se instalaron 42 nuevas flechas de giro a la izquierda en intersecciones justificadas.• Se instalaron 6 HAWKS peatonales.

Tecnología Informática y GIS

El Departamento de Calles y Transportación digitaliza, valida e informa sobre los bienes. El departamento utiliza la tecnología GIS para catalogar datos de ubicación y registros de mantenimiento en carriles para bicicletas, pavimento, señales de tráfico iluminadas y rampas de acera de la ADA. En última instancia, los datos permiten planificación, análisis e informes más eficientes.

Las mejoras recientes en estos procesos han incluido:

- Creación de aplicaciones de personal de campo para informar la condición y las necesidades de mejora relacionadas con activos tales como señales de tráfico, pavimento, rampas en las aceras, aceras y alumbrado público.
- Mejorar la precisión, utilidad y disponibilidad de los datos de señales de tráfico existentes para todo el departamento.
- Aprovechar los datos de la condición del pavimento, con los datos subyacentes de la condición del suelo, para proporcionar a los ingenieros una comprensión más amplia de las áreas problemáticas.
- Actualización de los datos de las ciclovías, el Plan Maestro de Corredores Clave y los Estudios de Movilidad para brindar al equipo de ATP información precisa para planificar e implementar mejoras.
- Como parte del Plan Maestro de Árboles y Sombra de Phoenix que se implementó en 2022, hay un mapa interactivo disponible para rastrear el progreso del programa del Corredor Fresco.
- Investigar y editar miles de registros de rampas de la ADA para construir y actualizar la base de datos.

Las aplicaciones internas y externas permiten al personal y, en muchos casos, a los residentes acceder a servicios de mapas con esta información SIG. Algunos de estos incluyen un [mapa web de señales de tráfico HAWK](#), the [tablero de mantenimiento del pavimento](#), [servicios de mapas de ciclovías](#), [mapeo de instalaciones de e-scooters](#) and [mapa interactivo de corredores frío](#).

A medida que los miembros del personal en el campo realizan actualizaciones en vivo, los datos acumulados y las herramientas de análisis brindan un flujo de trabajo más eficiente y análisis e informes casi en tiempo real.

Tabla 4.3
T2050 Mantenimiento y Mejoras de Calles
Planificadas para el EF 2025

Proyectos viales
<ul style="list-style-type: none">• Llevar a cabo 8 evaluaciones de proyectos de calles principales.• Diseño de 18 proyectos grandes de calles.• Continuar la construcción de 12 proyectos importantes de calles.
Pavimento y superposiciones de calles
<ul style="list-style-type: none">• Pavimentación de 18.5 millas en calles principales.• Pavimentación de 87.03 millas en calles locales.
Carriles de bicicletas
<ul style="list-style-type: none">• Instalar 30.9 millas de carriles para bicicletas y ciclovías de bajo estrés.
Alumbrado público
<ul style="list-style-type: none">• Instalar 100 luces de calles nuevas.*
Aceras
<ul style="list-style-type: none">• Construir 10 millas de aceras nuevas.
Movilidad y accesibilidad
<ul style="list-style-type: none">• Desarrollar el Plan de Autoevaluación y Transición de ADA.
Mejoras de tecnología en intersecciones
<ul style="list-style-type: none">• Reemplazar 10 letreros de calles en las intersecciones principales con letreros iluminados.• Repintar todos los postes de señalización en 75 intersecciones principales para prolongar su vida útil.• Instalar 12 HAWKs peatonales.

Tabla 4.4
T2050 Mantenimiento y mejoras de calles
planificadas para el año fiscal 2026-2029

Proyectos viales
<ul style="list-style-type: none">• Llevar a cabo 5 evaluaciones de proyectos de calles principales.• Diseñar 3 proyectos grandes de calles.• Continuar la construcción de 16 proyectos importantes de calles.
Pavimento y superposiciones de calles
<ul style="list-style-type: none">• Pavimentación de 94 millas en calles principales.• Pavimentación de 345 millas en calles locales.
Carriles de bicicletas
<ul style="list-style-type: none">• Instalar 123.6 millas de carriles para bicicletas y ciclovías de bajo estrés.
Alumbrado público
<ul style="list-style-type: none">• Instalar 100 luces de calle nuevas cada año para un total de 400 luces de calles nuevos.*
Aceras
<ul style="list-style-type: none">• Construir 42 millas de aceras nuevas.
Movilidad y accesibilidad
<ul style="list-style-type: none">• Revisión del Concejo Municipal del Plan de Autoevaluación y Transición de la ADA.
Mejoras de tecnología en intersecciones
<ul style="list-style-type: none">• Reemplazar 800 letreros de calles en las intersecciones principales con letreros iluminados.• Repintar todos los postes de señalización en 300 intersecciones principales para prolongar su vida útil.• Instalar 32 HAWKs peatonales.

*Estos son los objetivos proyectados para las luces de calles instaladas en la ciudad. No hay planes disponibles para las luces de la calle instaladas por el desarrollador.

5.0

Apéndice





APÉNDICE

Suposiciones de Programación Durante el Ciclo de Vida

Como es el caso con todo plan a largo plazo, la elaboración del modelo financiero para el programa T2050 exigió muchas suposiciones para la estimación de costos, ingresos y calendarización de los proyectos y nuevos servicios. Suposiciones clave del programa T2050 incluyen lo siguiente:

- The implementation of projects and new Se proyecta que la implementación de proyectos y nuevos servicios ocurrirá en el transcurso del plan de 35 años, según lo permita el financiamiento y la demanda del servicio.
- Se estima que los costos de capital y operativos crecerán a tasas de inflación promedio de 3 a 4% anual durante la vigencia del plan. Estas tasas de inflación son algo más altas que los aumentos anuales típicos que la ciudad ha experimentado en los grandes contratos de transporte y proporcionan estimaciones de costos más conservadoras.
- Se estima que los ingresos del impuesto sobre las ventas T2050 crecerán a una promedio de tasa anual 3.6%, que es menor que promedio de tasa de crecimiento anual del 5.2% en el pronóstico más reciente del Departamento de Transporte de Arizona preparado en septiembre de 2020 para el Impuesto Especial de Transporte del Condado de Maricopa de la Proposición 400. Además, a partir del 1 de enero de 2025, los ingresos del impuesto sobre las ventas T2050 verán una reducción en los ingresos debido a la eliminación del impuesto sobre el alquiler residencial.
- Se asume que el impuesto regional de 0.5% de la Proposición 400 existente, actualmente vigente hasta el 31 de diciembre de 2025, se extenderá por al menos 20 años.
- Se asume que los fondos de la fórmula de transporte federal continuarán durante la vigencia del plan, con incrementos muy modestos a lo largo del tiempo, y son consistentes con el Plan de Transporte Regional a largo plazo de MAG.
- El modelo financiero es consistente con los supuestos de Valley Metro, que van del 0% al 39%, para el nivel de financiamiento de las Subvenciones de Inversión de Capital federales discrecionales para los costos de capital del tranvía ligero. Las subvenciones de inversión de capital federal discrecionales, en promedio, financian más del 40% de los costos totales del proyecto para los proyectos ferroviarios actuales en todo el país.
- Se supone que las tarifas de transporte continúan siendo más bajas que el objetivo de la política de tarifas regional de recuperación del 25% de los costos directos de las operaciones de transporte, lo que refleja la tasa actual de recuperación de tarifas. Se supone que la disminución de los ingresos por tarifas debido a la pandemia de COVID-19 se recuperará muy lentamente durante 20 años.
- Se supone que algunos fondos de capital se proporcionarán a través de financiamiento, según sea necesario, con los costos correspondientes estimados utilizando las ofertas típicas de bonos municipales. Se explorarán tipos de financiamiento menos costosos y más flexibles para minimizar los costos de financiamiento.
- Otros ingresos, como la publicidad de transporte y las ganancias por intereses sobre el saldo del fondo, se pronostican utilizando tasas de crecimiento muy bajas.
- Se supone que se mantendrá una reserva operativa equivalente al 15% de los costos operativos anuales del transporte público durante la vigencia del plan.



La inversión en transportación brinda acceso a la recreación, los servicios comunitarios y el empleo, al tiempo que aumenta la cohesión de la comunidad e inspira un sentido de unión.

Proyección del Flujo de Ingresos del Impuesto Sobre Ventas T2050

La siguiente tabla incluye la proyección de ingresos del impuesto sobre ventas por cada año del plan T2050. La tabla además muestra la distribución que se prevé para los departamentos de Transporte Público y de Transporte Vial.

Tabla A.1 Proyección del Flujo de Ingresos del Impuesto Sobre Ventas T2050

Ejercicio fiscal	T2050 total (Pronóstico 2015)	Total Real	Pronóstico Transporte Público (86.2%)	Transporte Público Real	Pronóstico Transporte Vial (13.8%)	Tansporte Vial real
2016	\$89,125,000	\$98,593,240	\$76,826,000	\$85,095,392	\$12,299,000	\$13,497,848
2017	204,006,000	203,352,480	175,853,000	175,430,201	28,153,000	27,922,279
2018	213,696,000	215,805,685	184,206,000	185,998,894	29,490,000	29,806,791
2019	224,401,000	239,179,006	193,434,000	206,200,341	30,967,000	32,978,665
2020	235,642,000	247,592,555	203,123,000	213,437,765	32,519,000	34,154,790
2021	246,835,000	279,348,428	212,772,000	240,800,097	34,063,000	38,548,331
2022	258,559,000	335,608,608	222,878,000	289,313,016	35,681,000	46,295,592
2023	270,841,000	362,473,105	233,465,000	312,478,016	37,376,000	49,995,090
2024	283,706,000	376,179,399	244,555,000	324,266,526	39,151,000	51,912,873
2025	297,182,000		256,171,000		41,011,000	
2026	311,298,000		268,339,000		42,959,000	
2027	326,085,000		281,085,000		45,000,000	
2028	341,574,000		294,437,000		47,137,000	
2029	357,799,000		308,423,000		49,377,000	
2030	374,794,000		323,072,000		51,722,000	
2031	392,597,000		338,419,000		54,178,000	
2032	411,245,000		354,493,000		56,752,000	
2033	430,779,000		371,331,000		59,448,000	
2034	451,241,000		388,970,000		62,271,000	
2035	472,675,000		407,446,000		65,229,000	
2036	495,127,000		426,799,000		68,328,000	
2037	518,646,000		447,073,000		71,573,000	
2038	543,281,000		468,308,000		74,973,000	
2039	569,087,000		490,553,000		78,534,000	
2040	596,119,000		513,855,000		82,264,000	
2041	624,435,000		538,263,000		86,172,000	
2042	654,095,000		563,830,000		90,265,000	
2043	685,165,000		590,612,000		94,553,000	
2044	717,710,000		618,666,000		99,044,000	
2045	751,801,000		648,052,000		103,749,000	
2046	787,512,000		678,835,000		108,677,000	
2047	824,919,000		711,080,000		113,839,000	
2048	864,102,000		744,856,000		119,246,000	
2049	905,147,000		780,237,000		124,910,000	
2050	948,142,000		817,299,000		130,844,000	
Total	\$16,679,368,000		\$14,377,615,000		\$2,301,753,000	

Resumen Financiero EF 2024

La tabla Resumen financiero del EF 2024 resume los ingresos y gastos presupuestados y reales durante el EF 2024.

Tabla A.2 Resumen Financiero del EF 2024 (1 de julio de 2023 - 30 de junio de 2024)

	Presupuesto	Real	Cantidad que Excede / (Menor al Presupuesto)	Porcentaje que Excede / Menor al Presupuesto	Notas al Pie de Página
Origen de los fondos - Ingresos					
Impuestos Sobre Ventas Dedicadas - T2050	\$364,773,000	\$376,179,399	\$11,406,399	3.1%	1
Asistencia Local de Transportación	4,050,000	4,067,212	17,212	0.4%	
Ingresos de Pasaje de Autobús	14,041,903	15,143,578	1,101,675	7.8%	
Ingresos de Pasaje de Dial-A-Ride	835,200	901,279	66,079	7.9%	
Ingresos de Pasaje de Tranvía	4,226,891	4,148,608	(78,283)	-1.9%	
Fondos Federales de Transporte	179,084,653	12,505,796	(166,578,857)	-93.0%	2
Impuesto Regional de Transporte	17,839,409	8,815,070	(9,024,339)	-50.6%	3
Réditos de Deuda	-	-	-	-	4
Otros Ingresos *	28,258,951	37,867,089	9,608,138	34.0%	5
Saldo del Fondo	\$613,110,007	\$459,628,032	\$(153,481,975)	-25.0%	
Origen de los fondos - Saldo del fondo					
	\$189,708,578	\$(84,027,794)	\$(273,736,372)	-144.3%	6
Uso de los Fondos					
Operaciones de Transporte					
Autobús de Ruta Local Fija	\$135,171,927	\$118,955,856	\$(16,216,070)	-12.0%	7
Autobús Interurbano RAPID	3,436,902	3,024,590	(412,312)	-12.0%	8
Circulador Vecinal	3,773,218	3,320,559	(452,659)	-12.0%	9
Autobús de Transporte Rápido	-	-	-	0.0%	
Operaciones DAR	25,317,647	23,161,371	(2,156,276)	-8.5%	10
Operaciones del Tranvía Ligero	58,577,258	53,145,454	(5,431,804)	-9.3%	11
Seguridad	14,026,499	14,097,987	71,488	0.5%	
Administración y Apoyo	32,611,772	28,465,212	(4,146,560)	-12.7%	12
Total de Operaciones	\$272,915,223	\$244,171,029	\$(28,744,194)	-10.5%	
Servicio de Deuda					
	\$8,209,582	\$8,628,925	\$419,343	5.1%	13
Proyectos de Capital					
Autobús y Vehículos DAR	\$101,684,983	\$32,999,004	(68,685,980)	-67.5%	14
Instalaciones Para Pasajeros de Autobús	8,758,898	5,530,232	(3,228,666)	-36.9%	15
Instalaciones Para Operación y Mantenimiento de Autobús	32,409,036	2,113,816	(30,295,220)	-93.5%	16
Tecnología de Autobús y DAR	20,261,534	5,715,027	(14,546,507)	-71.8%	17
Otros Capitales Para Autobús	9,681,145	1,801,026	(7,880,118)	-81.4%	18
LRT Sur Central	90,566,189	10,526,091	(80,040,098)	-88.4%	19
LRT Noroeste Fase II	70,214,892	17,406,036	(52,808,856)	-75.2%	20
Extensión Capitolio de Tranvía Ligero	95,950,540	4,570,962	(91,379,578)	-95.2%	21
LRT Otro	91,000	24,918	(66,082)	-72.6%	
Autobús de Transporte Rápido	55,123,459	5,500,000	(49,623,459)	-90.0%	22
Calles - Mantenimiento Mayor	25,201,00	25,124,988	(76,012)	-0.3%	
Calles - Proyectos Mayores de Transporte	300,000	114,012	(185,988)	-62.0%	
Calles - Proyectos de Movilidad	8,286,135	8,103,679	(182,456)	-2.2%	
Calles - Otro	467,000	427,549	(39,451)	-8.4%	
Calles - Tecnología	2,697,969	2,842,944	144,975	5.4%	
Total de Proyectos de Capital	\$521,693,780	\$122,800,284	\$(398,893,496)	-76.5%	
Total de Gastos	\$802,818,585	\$375,600,238	\$(427,218,347)	-53.2%	

Las notas a pie de página que detallan la tabla de resumen financiero del EF 2024 que se encuentran en la página anterior incluyen:

1. Una actividad económica local mejor de lo esperado resultó en ingresos por impuestos sobre las ventas ligeramente más altos.

2. Se espera que los fondos federales se retiren en los próximos años en consonancia con los costos de los proyectos de capital.

3. Se espera que los fondos federales se retiren en los próximos años en consonancia con los costos de los proyectos de capital.

4. El transporte público no necesitó financiamiento debido a los fondos federales de ayuda por la pandemia recibidos de la FTA y a los ingresos por impuestos sobre las ventas superiores a los esperados.

5. \$202K Streets Recuperación de gastos CIP, \$7.1M Recuperación de gastos PTD.

6. No fue necesario utilizar los fondos del saldo existente debido a que los gastos en general fueron inferiores a los presupuestados, lo que dio lugar a un aumento del saldo de los fondos.

7. Los costos del servicio fueron menores a los estimados.

8. Los costos del servicio fueron menores a los estimados.

9. Los costos del servicio fueron menores a los estimados.

10. Los costos del servicio fueron menores a los estimados.
11. Los costos de las operaciones de Tranvía de Valley Metro fueron menores de lo estimado.

12. Los costos de servicios personales y tecnología fueron menores a los estimados.

13. Calles \$8.4M y Transporte Público \$209K (Insignia, Actualización de Teléfono, Regional Wireles Coop).

14. Retrasos en la producción de los fabricantes de flotas.

15. Bahías de autobuses retrasadas.

16. Proyectos retrasados.

17. Proyectos retrasados.

18. Contingencia no utilizada.

19. Se requieren menos fondos debido al uso de fondos de años anteriores por parte del proyecto y una disponibilidad de fondos federales más rápida de lo previsto.

20. Costo de adquisición pendiente estimado en \$ 20 millones y otros costos pendientes; Traspaso de presupuesto.

21. Retrasos en los proyectos debido a la legislación estatal.

22. Proceso de participación pública/de las partes interesadas más largo de lo esperado debido a la legislación estatal.

Plan Quinquenal de Implementación

En el cuadro del plan quinquenal de aplicación se resume la distribución prevista de los fondos recaudados para los próximos cinco años. La tabla no incluye colecciones reales.

Tabla A.3 Plan quinquenal de implementación (año fiscal 2025-2029)

	EF 2024-2025	EF 2025-2026	EF 2026-2027	EF 2027-2028	EF 2028-2029
Origen de los fondos - Ingresos					
Impuesto sobre las ventas dedicado – T2050	\$320,450,000	\$323,473,000	\$341,278,000	\$359,364,000	\$370,145,000
Asistencia de transporte local	4,050,000	4,050,000	4,050,000	4,050,000	4,050,000
Ingresos por pasajes de autobús	15,597,290	16,065,209	16,547,165	17,043,580	17,554,887
Ingresos por tarifas de Dial-A-Ride	928,317	956,167	984,852	1,014,397	1,044,829
Ingresos de Pasaje de Tranvía	4,273,066	4,273,066	4,273,066	4,273,066	4,273,066
Fondos Federales de Transporte	218,157,164	158,657,707	154,378,641	125,168,000	152,946,000
Impuesto Regional de Transporte	94,219,000	85,218,000	65,416,000	68,903,000	77,115,000
Ingresos de Bonos/Papel Comercial	-	-	-	-	-
Otros ingresos	23,647,473	24,002,185	24,362,218	24,727,651	25,098,566
Ingresos totales	\$681,322,311	\$616,695,334	\$611,289,942	\$604,543,695	\$652,227,349
Origen de los fondos - Saldo del fondo					
	\$151,617,756	\$46,192,802	\$291,894,734	\$(85,804,850)	\$11,794,912
Uso de Fondos - Operaciones de Transporte					
Autobús de Ruta Local Fija	\$176,550,420	\$181,846,933	\$187,302,341	\$192,921,411	\$198,709,053
Autobús Interurbano RAPID	3,680,796	3,791,220	3,904,956	4,022,105	4,142,768
Circulador Vecinal	4,040,973	4,162,202	4,287,068	4,415,680	4,548,151
Autobús de Transporte Rápido	-	-	-	-	-
Operaciones Dial-a-Ride	25,001,984	25,752,044	26,524,605	27,320,343	28,139,953
Operaciones Tranvía Ligero	52,700,601	54,281,619	55,910,068	57,587,370	59,314,991
Seguridad	14,312,614	14,741,992	15,184,252	15,639,780	16,108,973
Administración y Apoyo	4,163,232	4,288,129	4,416,773	4,549,276	4,685,754
Total de Operaciones	\$280,450,620	\$288,864,139	\$297,530,063	\$306,455,965	\$315,649,644
Servicio de Deuda	\$12,352,250	\$23,652,250	\$30,294,500	\$3,495,375	\$3,495,375
Uso de Fondos - Proyectos de Capital					
Autobús y Vehículos Dial-a-Ride	\$97,793,835	\$57,437,200	\$109,297,803	\$56,024,617	\$58,691,908
Instalaciones para pasajeros de autobús	8,285,000	5,630,000	5,630,000	6,250,000	6,250,000
Instalaciones de Operación y Mantenimiento de Autobús	33,839,898	2,200,000	2,200,000	2,550,000	2,600,000
Tecnología de autobús y Dial-a-Ride	15,856,016	820,000	3,420,000	350,000	250,000
Otra capital de autobús	3,012,000	1,000,000	1,000,000	1,500,000	1,500,000
Tranvía ligero central sur	233,334,635	122,583,323	-	-	-
Fase II de la Extensión Noroeste de Tranvía Ligero	9,366,959	-	-	-	-
Tranvía Ligero Capitolio	15,608,291	51,383,556	81,195,473	78,656,551	71,753,997
Tranvía Ligero I-10 West	-	-	-	-	-
Otro Tranvía ligero	-	-	-	-	-
Autobús de Transporte Rápido*	86,088,459	15,000,000	325,000,000	30,000,000	170,375,000
Total de Proyectos Capiales de Transporte Público T2050	\$503,185,093	\$256,054,079	\$527,743,276	\$175,331,168	\$311,420,905
Calles: Mantenimiento Mayor	\$25,201,000	\$38,680,000	\$25,790,000	\$26,790,000	\$26,790,000
Calles: Proyectos Mayores de Transporte	\$300,000	\$925,000	\$10,947,337	\$1,977,337	\$1,977,337
Calles: Proyectos de Movilidad	\$8,286,135	\$39,992,965	\$7,051,501	\$1,066,000	\$1,066,000
Calles: Otro	\$2,697,969	\$13,926,376	\$3,160,000	\$3,160,000	\$3,160,000
Calles: Tecnología	\$467,000	\$793,327	\$668,000	\$463,000	\$463,000
Total Calles T2050 Proyectos Capiales	\$36,952,104	\$94,317,668	\$47,616,838	\$33,456,337	\$33,456,337
Total de Proyectos de Capital	\$540,137,197	\$350,371,747	\$575,360,114	\$208,787,505	\$344,877,242
Total de Gastos	\$832,940,067	\$662,888,136	\$903,184,676	\$518,738,845	\$664,022,261
Saldo de Fondos de Fin de Año: Transporte Público	\$211,760,551	\$225,246,143	\$(44,828,117)	\$46,140,838	\$38,022,253
Saldo de Fondos de Fin de Año: Calles	88,439,721	28,761,327	6,940,853	1,776,748	(1,899,579)
Saldo Total del Fondo	\$300,200,272	\$254,007,470	\$(37,887,264)	\$47,917,586	\$36,122,674

* Se planea incurrir en gastos de capital y operaciones de BRT durante este plan de cinco años, y los montos reflejados son preliminares, a la espera de los resultados del estudio de BRT.

