



**TRANSPORTE
EN PHOENIX
2050**



AVANZANDO
A PHOENIX

**INFORME DE
PROGRESO #1**

ENE 1, 2016 –
JUN 30, 2017



Alcalde Greg Stanton

"El Plan de Transporte 2050 representa una inversión sin igual en nosotros mismos, nuestra economía y nuestro futuro," dijo el Alcalde Greg Stanton. "Nuestros votantes bien eligieron realizar una de las inversiones más grandes de su clase en todo el país en la infraestructura de transporte, y vemos ahora cómo van tomando forma estas inversiones, dando buenos resultados. Los residentes de Phoenix ya encuentran más fácil llegar al trabajo, a la escuela y a más compromisos debido a la extensión de horarios de los autobuses, mejor servicio de Dial-a-Ride y numerosas reparaciones de las calles."



Concejal Thelda Williams

"Al aprobar Transporte 2050, los votantes aprobaron expandir la inversión en la infraestructura de Phoenix por el transcurso de los próximos 35 años. Mejoras a las calles, la expansión del servicio de autobús, mejoras a Dial-a-Ride y la construcción de las prolongaciones del tranvía ligero para South Central y Northwest son prioridades del plan que los residentes apoyaron rotundamente," expresó la Presidente de Transporte e Infraestructura, la Concejal Thelda Williams. "Con el T2050, la expansión de nuestros servicios de transporte es más que cumplimiento con un plan, es prepararnos para el futuro mientras posicionamos a Phoenix en pos de décadas de crecimiento económico."



Presidente de la CTC Ed Pastor

"T2050 ha hecho posible que nuestra ciudad disfrute de mejor acceso gracias a nuevo transporte y mejoras en Phoenix. Creo yo que invertir en transporte público beneficia no solo a los usuarios, sino que nos beneficia a todos," señala el Presidente de CTC Ed Pastor. "Como presidente de la Comisión de Transporte de Ciudadanos, junto con los 14 demás comisionarios seguiremos monitoreando y haremos recomendaciones acerca de la manera en que se disponen los impuestos recaudados para el progreso de esta ciudad."

CONTENIDO

1.0 Descripción General del Programa

2.0 Autobuses y Dial-a-Ride

3.0 Transporte de Alta Capacidad

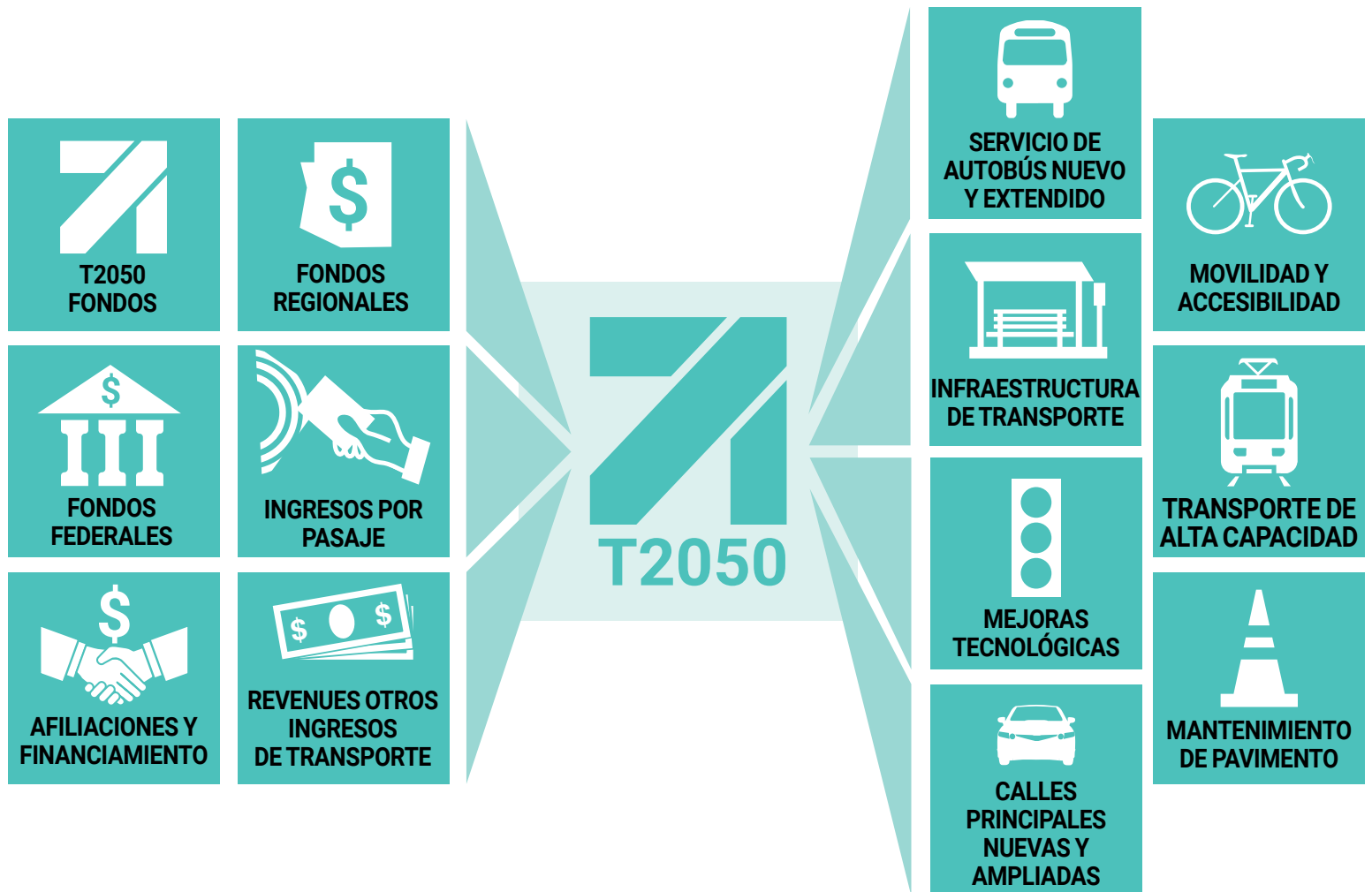
4.0 Mejoras y Mantenimiento de Las Calles

Apéndice



T2050 A SIMPLE VISTA

FINANCIAMIENTO



METAS T2050



AUTOBUSES Y DIAL-A-RIDE

CONTINUAR

autobús, autobús interurbano RAPID, circulador vecinal y servicio Dial-a-Ride por

35
AÑOS



EXTENDER bus and horarios de servicio de autobús y Dial-a-Ride para **COINCIDIR CON HORARIOS DEL TRANVÍA LIGERO**



Frecuencia de cada 15 min en mitad de las rutas de autobús



EXTENDER Y AÑADIR SERVICIO DE AUTOBÚS a calles principales sin servicio



AÑADIR NUEVO Y EXPANSIÓN Servicio RAPID



AÑADIR NUEVO servicio de circuladores



COMPRAR NUEVOS autobuses y vehículos de Dial-a-Ride



CONSTRUIR NUEVOS lotes de park-and-ride



TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD



CONTINUAR

17
MILLAS
servicio de tranvía ligero



SE AÑADIERON

42
MILLAS
servicio nuevo de tranvía ligero en Phoenix



75
MILLAS
de nuevo servicio Autobús de Transporte Rápido



BUILD NEW
estación del tranvía ligero en la Calle 50



CALLES

680
MILLAS
de nuevas superposiciones en calles principales y arteriales

1,080
MILLAS
de nuevos carriles para bicicleta

2,000 nuevas luces de calle

135
MILLAS
de nuevas aceras

\$240
MILLONES
para caminos y puentes nuevos y modernizados



Mejoras Tecnológicas



Construir apartaderos de autobús adicionales

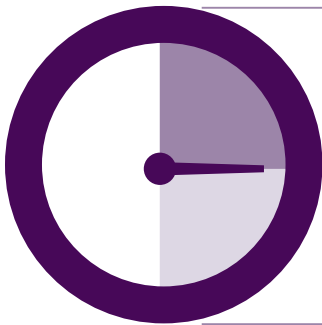
AUTOBÚS Y DIAL-A-RIDE NUEVO O MEJORADO

EXTENSIÓN DE HORAS DE SERVICIO

para autobús y Dial-a-Ride para
**COINCIDIR CON HORARIOS DEL
TRANVÍA LIGERO**



MAYOR FRECUENCIA



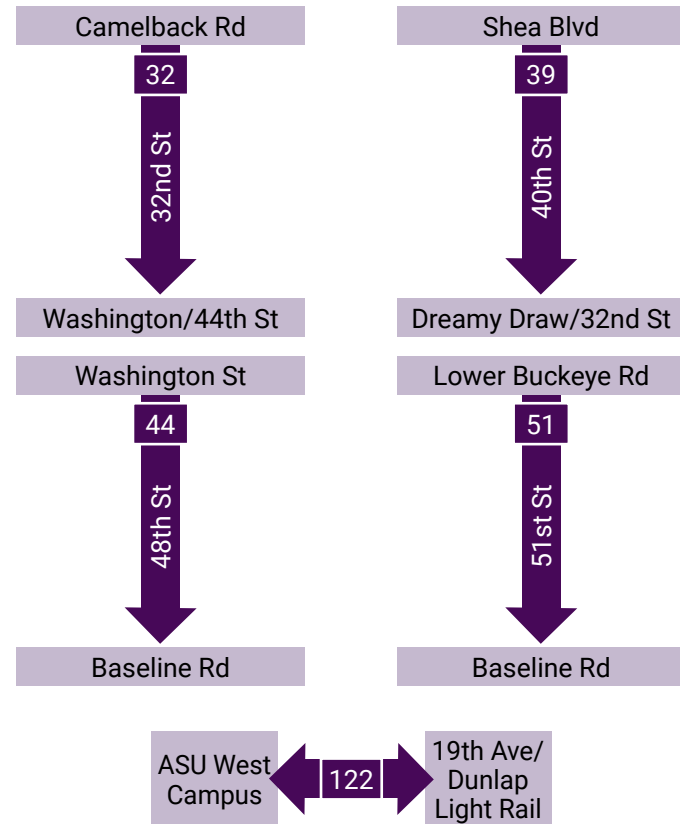

fuera de horas pico
15 MIN
entre semana y en fin
de semana
**30 MIN
O MENOS**

SE AÑADIERON



153
AUTOBUSES

SE EXTENDIERON RUTAS DE AUTOBÚS

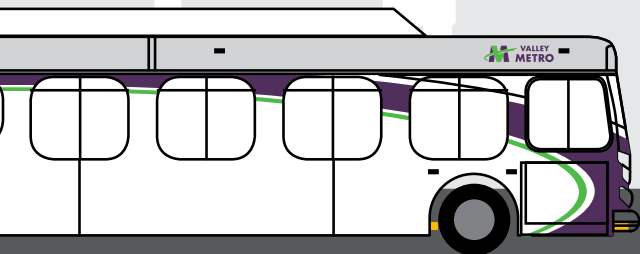


SE AÑADIERON



47

**VEHÍCULOS DE
DIAL-A-RIDE**



AUTOBÚS Y DIAL-A-RIDE NUEVO O MEJORADO

OTRAS MEJORAS CUMPLIDAS



**SE IMPLEMENTÓ
DIAL-A-RIDE REGIONAL**
eliminando transbordos



**CONTINUACIÓN DE RENOVACIONES DE
LA CENTRAL DE TRANSPORTES SUR**



**SUBVENCIÓN PARA
UNIDAD DE SEGURIDAD K-9**



**SISTEMA DE DESPACHO ASISTIDO
POR COMPUTADORA EN CURSO**



**31 CASSETAS DE PARADA DE
AUTOBÚS SOMBREADAS
INSTALADAS**



**LETREROS DIGITALES
INTERACTIVOS**



**5 BAHÍAS DE AUTOBUSES
INSTALADAS**



**AUDIO PARA LETREROS
DIGITALES EN AUTOBUSES**

PROGRESANDO

CUMPLIDO ENE 1, 2016 - JUN 30, 2017



TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD NUEVO O MEJORADO

-  **ACELERACIÓN DE CUMPLIMIENTO POR MÁS DE 10 AÑOS**
South Central
-  **DISEÑO FINAL Y ACTIVIDADES PRE-CONSTRUCCIÓN**
South Central
-  **CUMPLIMIENTO Y APERTURA**
Northwest Fase I
-  **ESTUDIO MEDIOAMBIENTAL E INGENIERÍA PRELIMINAR**
Northwest Fase II
-  **ESTUDIO MEDIOAMBIENTAL**
Capitol/I-10 al oeste Fase I
-  **ESTUDIO DE FACTIBILIDAD DEL CORREDOR**
Corredor Northeast
-  **CONSTRUCCIÓN**
Estación Calle 50
-  **PLANIFICACIÓN PRELIMINAR**
West Phoenix



\$2 M
OTORGAMIENTO DE SUBVENCIÓN
para asistir a comercios en South Central


SE LANZA EL PROGRAMA DE AUTOBÚS DE TRANSPORTE RÁPIDO



CALLES NUEVOS O MEJORADOS

	Millas de nuevo pavimento	Millas de pavimento tratado
RECOLECTORAS PRINCIPALES/ ARTERIALES	45	69
RECOLECTORAS SECUNDARIAS/ LOCALES	116	326

SE COMPLETÓ
PREDISEÑO PARA
18 CORREDORES VIALES
 PRINCIPALES



19 PROYECTOS NUEVOS/
 EXPANSIONES
 PRIORIZADOS
\$57M

7 MILLAS DE
 NUEVAS ACERAS



INICIACIÓN DE

11
 EVALUACIONES
 DE MOVILIDAD
 PEATONAL EN
 VECINDARIOS



79
 MILLAS DE CARRILES
 DE BICI INSTALADOS



POSTES DE
 SEMÁFORO PINTADOS



64

intersecciones

SE AÑADIERON
 SEÑALES DE VUELTA A
 LA IZQUIERDA



54

intersecciones

234 INSTALACIÓN
 DE LUCES DE
 CALLE



REPOSICIÓN

640

LETREROS
 VIALES
 ALUMBRADOS

LOGRANDO PROGRESO

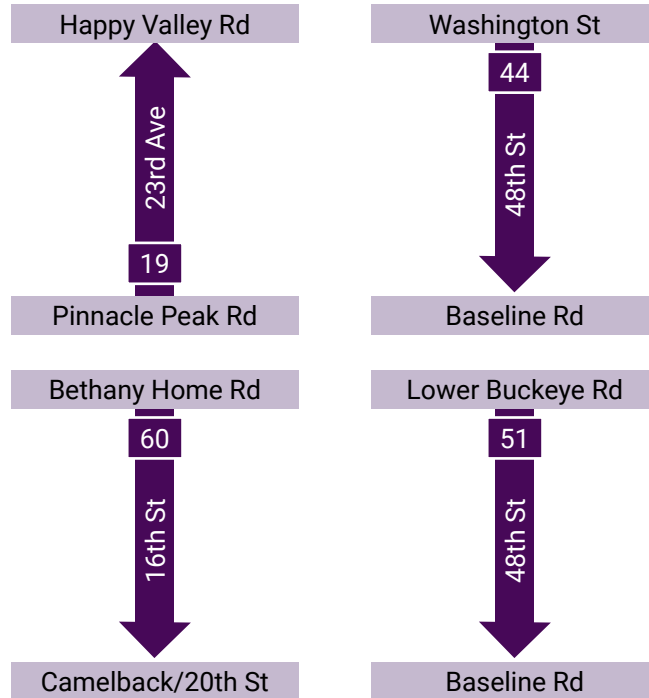
AUTOBÚS Y DIAL-A-RIDE

NUEVOS PROYECTOS Y MEJORAS PLANEADOS PARA EL **2018**

AÑADIR RUTA DE AUTOBÚS



EXTENDER RUTA DE AUTOBÚS



AÑADIR



BAHÍAS DE AUTOBÚS



AUMENTAR LA FRECUENCIA
servicio entre semana fuera de horas pico

AÑADIR
 **30**
VEHÍCULOS DIAL-A-RIDE

MÁS SEGURIDAD



INSTALAR
40 PARADAS DE AUTOBÚS



AÑADIR
 **55**
AUTOBÚSES

SOMBRA PARA
80
PARADAS DE AUTOBÚS



LOGRANDO PROGRESO

AUTOBÚS Y DIAL-A-RIDE

NUEVOS PROYECTOS Y MEJORAS PLANEADOS PARA EL **2019-2022**

ESTUDIO DE
CIRCULADORES

AÑADIR
1
RUTA DE
CIRCULADOR

AÑADIR
12
VEHÍCULOS DE
CIRCULADOR



RUTA DE AUTOBÚS

Deer Valley Rd

56th St

56A

Shea Blvd

SOMBRA PARA

400
PARADAS DE AUTOBÚS



AÑADIR
24 BAHÍAS DE
AUTOBÚS



INSTALAR

56 PARADAS DE
AUTOBÚS



CONSTRUIR

2
PARK-N-RIDES



**AUMENTAR LA
FRECUENCIA**
servicio entre semana
en horas pico

LETREROS
DIGITALES
A BORDO DE
AUTOBUSES



SISTEMA DE
RECAUDO DE
PASAJES



AÑADIR
195
AUTOBÚSES



AÑADIR
100
VEHÍCULOS
DIAL-A-RIDE

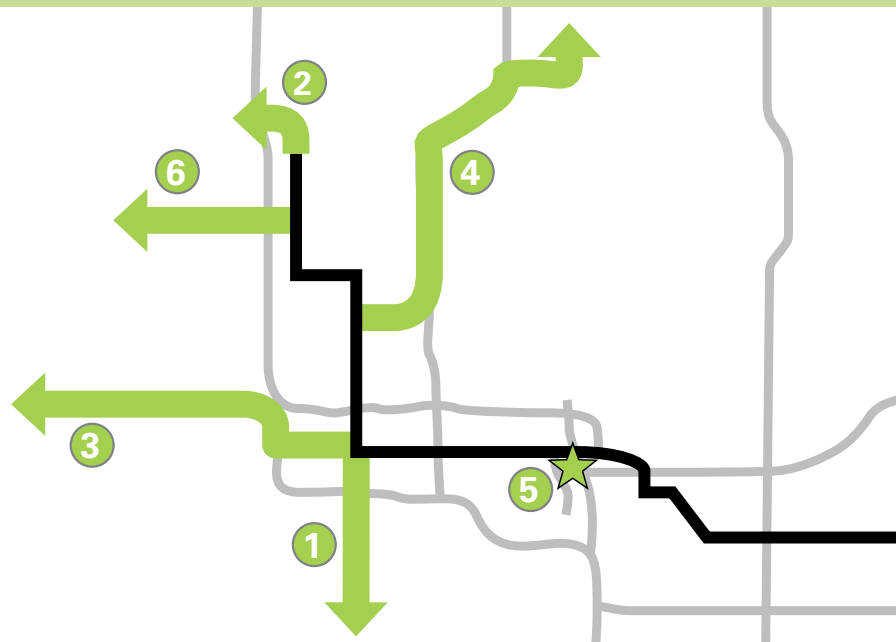
LOGRANDO PROGRESO



TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD

NUEVOS PROYECTOS Y MEJORAS PLANEADAS PARA EL 2018

-  **DISEÑO FINAL Y PRE-CONSTRUCCIÓN**
South Central
-  **DISEÑO FINAL Y PRE-CONSTRUCCIÓN**
Northwest Fase II
-  **ESTUDIO MEDIOAMBIENTAL Y ACTIVIDADES DE PRE-CONSTRUCCIÓN**
Capitolio y la I-10 al oeste
-  **PLANIFICACIÓN PRELIMINAR**
Corredor Northeast
-  **CONTINUAR CONSTRUCCIÓN**
Estación de Calle 50
-  **ESTUDIO MEDIOAMBIENTAL**
West Phoenix



PLANIFICACIÓN PRELIMINAR
Autobús de transporte rápido

NUEVOS PROYECTOS Y MEJORAS PLANEADAS PARA EL 2019-2022



CONSTRUIR EXTENSIONES
South Central
Northwest Fase II
Capitolio y la I-10 al oeste, Fases I y II



APERTURA DE ESTACIÓN CALLE 50



PLANIFICACIÓN DE AUTOBÚS DE TRANSPORTE RÁPIDO

LOGRANDO PROGRESO


CALLES

NUEVOS PROYECTOS Y MEJORAS PLANEADAS PARA EL 2018


	Millas de nuevo pavimento	Millas de pavimento tratado
RECOLECTORAS PRINCIPALES/ ARTERIALES	15	68
RECOLECTORAS SECUNDARIAS/ LOCALES	76	236

4 MILLAS DE NUEVAS ACERAS

COMPLETAR
11 EVALUACIONES DE MOVILIDAD PEATONAL EN VECINDARIOS



INICIAR EL DISEÑO
10 PROYECTOS DE CAMINOS Y PUENTES



INSTALAR
31 MILLAS DE CARRILES DE BICICLETA



PINTAR
110 POSTES DE SEMÁFOROS



intersecciones

AÑADIR
7 SEÑALES DE VUELTA A LA IZQUIERDA



intersecciones

INSTALAR
60 LUCES DE CALLE



REPONER
2,360 LETREROS VIALES ALUMBRADOS

NUEVOS PROYECTOS Y MEJORAS PLANEADAS PARA EL 2019-2022

	Millas de nuevo pavimento	Millas de pavimento tratado
RECOLECTORAS PRINCIPALES/ ARTERIALES	59	271
RECOLECTORAS SECUNDARIAS/ LOCALES	277	742

16 MILLAS DE NUEVAS ACERAS

DESARROLLAR
9 PROYECTOS DE CAMINOS Y PUENTES



CONSTRUIR
5 PROYECTOS DE CAMINOS Y PUENTES



INSTALAR
124 MILLAS DE CARRILES DE BICICLETA



PINTAR
440 POSTES DE SEMÁFOROS



intersecciones

AÑADIR
21 SEÑALES DE VUELTA A LA IZQUIERDA



intersecciones

INSTALAR
240 LUCES DE CALLE



“Me da gusto que hay servicio por más horas, y especialmente que coincide con el tranvía ligero. Tenemos muchas opciones para movernos, para ir la escuela y a divertirnos.”

*– Kaylin K.,
estudiante en Phoenix*



Descripción General del Programa

1.0

The background of the slide is a solid teal color. Overlaid on this is a repeating pattern of various geometric shapes and patterns in a lighter, semi-transparent teal. These patterns include solid rectangles, diagonal lines, grids of dots, and clusters of small triangles. The overall effect is a modern, abstract, and textured background.

1.0 DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA



El 25 de ago., 2015, los votantes de Phoenix pasaron la Proposición 104, aprobando un aumento al impuesto sobre las ventas para mejoras al transporte, de 0.4 por ciento a 0.7 por ciento durante el transcurso de 35 años. La proposición, conocida como Transporte 2050 (T2050), entró en vigor el 1° de ene., 2016.

El alcalde y el concejo municipal nombraron la Comisión de Transporte de Ciudadanos, compuesta por 15 integrantes, para supervisar el programa T2050, asegurar el desembolso responsable de fondos y supervisar su ejecución.

Además del papel de la CTC en la confección del plan, el Subcomité de Transporte e Infraestructura de la Municipalidad de Phoenix proporciona orientación normativa para asuntos de transporte y calles antes de presentarse los conceptos al concejo entero para su aprobación.

Este informe señala el progreso durante los primeros 18 meses del T2050 y destaca las mejoras planeadas para los próximos cinco años.



Integrantes del Comité de Transporte de Ciudadanos, de izq. a der.: William Smith, Quinn Tempest, Jennifer Mellor, Phil Pangrazio, Mario Trejo Romero, Gail Knight, Bret Aldieri, Patrick Brennan y Ed Pastor (Presidente de CTC). No aparecen: David Adame, Sue Glawe, David Martin, Roy Miller y Rick Naimark (un puesto vacante). Para más información, vea: www.phoenix.gov/T2050/Commission

\$31.5 Mil Millones por 35 Años

Se estima que los ingresos del impuesto municipal sobre ventas T2050 sumarán aproximadamente \$16.7 mil millones a lo largo del ciclo de vida de 35 años del programa, o sea una mitad de los costos totales del programa. De este total, aproximadamente el 86 por ciento está destinado al programa de transporte público municipal, con el resto destinado a complementar la dotación de fondos actuales para calles.

Además del impuesto municipal sobre ventas, el plan usará fondos regionales y federales, y pasajes proporcionarán otros \$14.8 mil millones de ingreso. Los ingresos totales proyectados por la duración del programa de 35 años, son \$31.5 mil millones.

Se puede consultar mayor información acerca de programas de financiación regionales y federales en www.phoenix.gov/T2050/Funding.



Concejal Thelda Williams
Presidente del Subcomité de
Transporte e Infraestructura



Vicealcalde Laura Pastor
Subcomité de Transporte e
Infraestructura



Concejal Kate Gallego
Subcomité de Transporte e
Infraestructura



Concejal Daniel Valenzuela
Subcomité de Transporte e
Infraestructura

Ciclo de Vida: Equilibrio de Ingresos y Desembolsos

En ciertos años, se proyecta intencionalmente que los ingresos por concepto del T2050 superarán los desembolsos. Esto es para asegurar la disponibilidad de fondos para los proyectos grandes, tales como las prolongaciones del tranvía ligero, que requerirán grandes desembolsos durante los años de construcción. El plan financiero incluye la reserva de fondos temporalmente para asegurar la disponibilidad de fondos para mayores desembolsos de capital.

La municipalidad continuará explorando oportunidades para reducir costos mediante innovación, ingeniería de valor y demás métodos de financiamiento y entrega de proyectos tales como alianzas público-privadas (P3).

Para mayor información acerca de las suposiciones que se usaron para estimar los costos de proyectos e ingresos del T2050, favor de ver la Tabla 1 del apéndice.

Figure 1.1 Sources of Funds

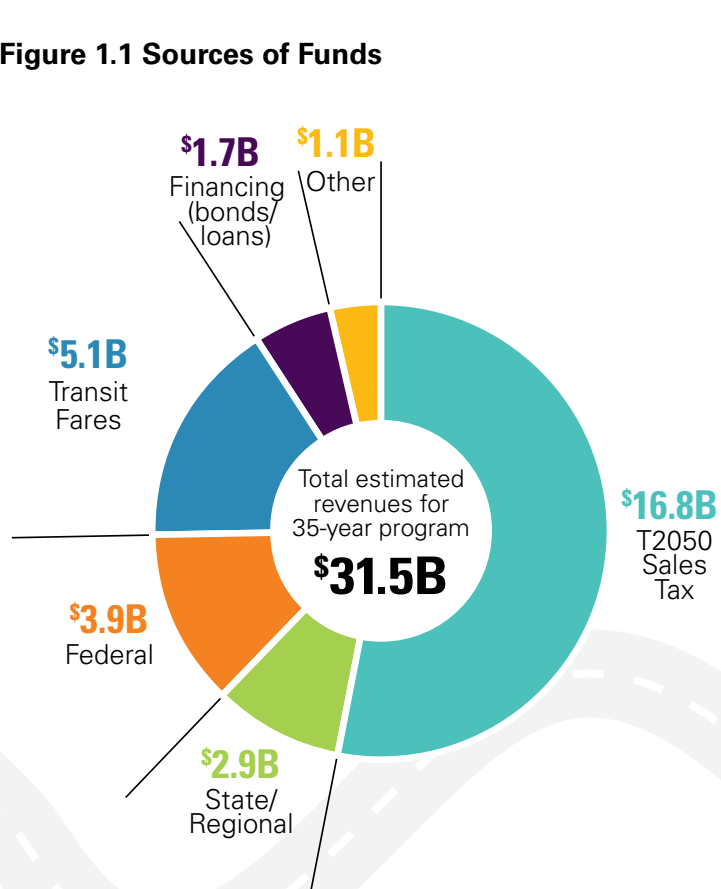
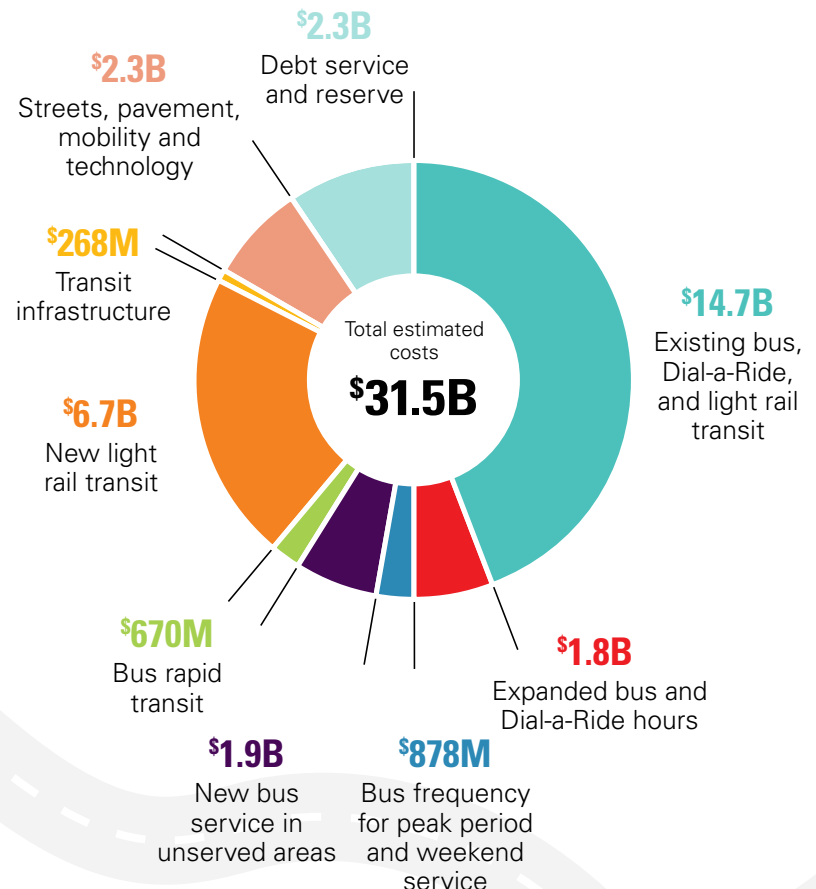


Figure 1.2 Planned Uses of Funds



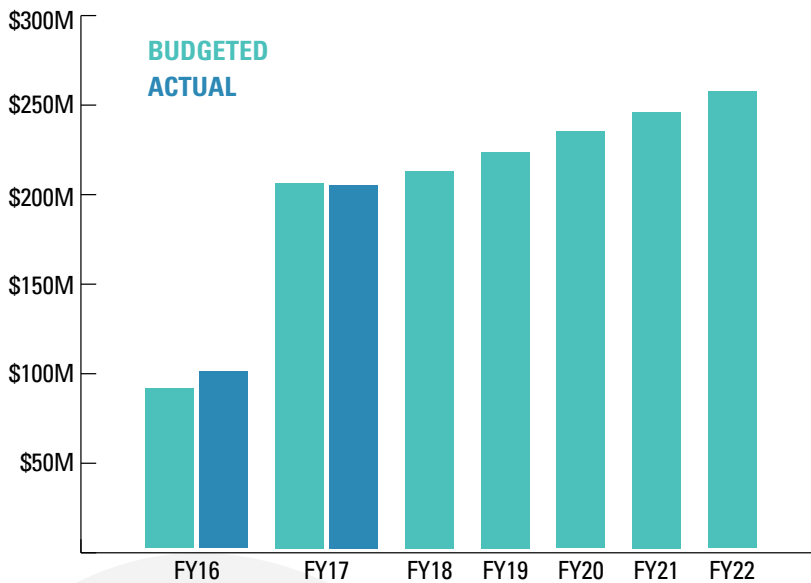
Resumen Financiero Ene. 2016 - Junio 2017

El total presupuestario para ejercicios fiscales (EF) 2016 y 2017 fueron aproximadamente \$186 millones y \$466 millones, respectivamente. Favor de ver las tablas 2 y 3 en el apéndice para información adicional.

Resumen financiero EF 2018 - EF 2022

El período de tiempo para el plan financiero a cinco años para los EF 2018-2022 se muestra en la tabla 4 del apéndice. Se espera que el saldo del fondo aumente durante el EF 2020, cuando los fondos se usarán para los proyectos de construcción de calles principales y el nuevo tranvía ligero.

Figure 1.3 T2050 Sales Tax Revenue Summary

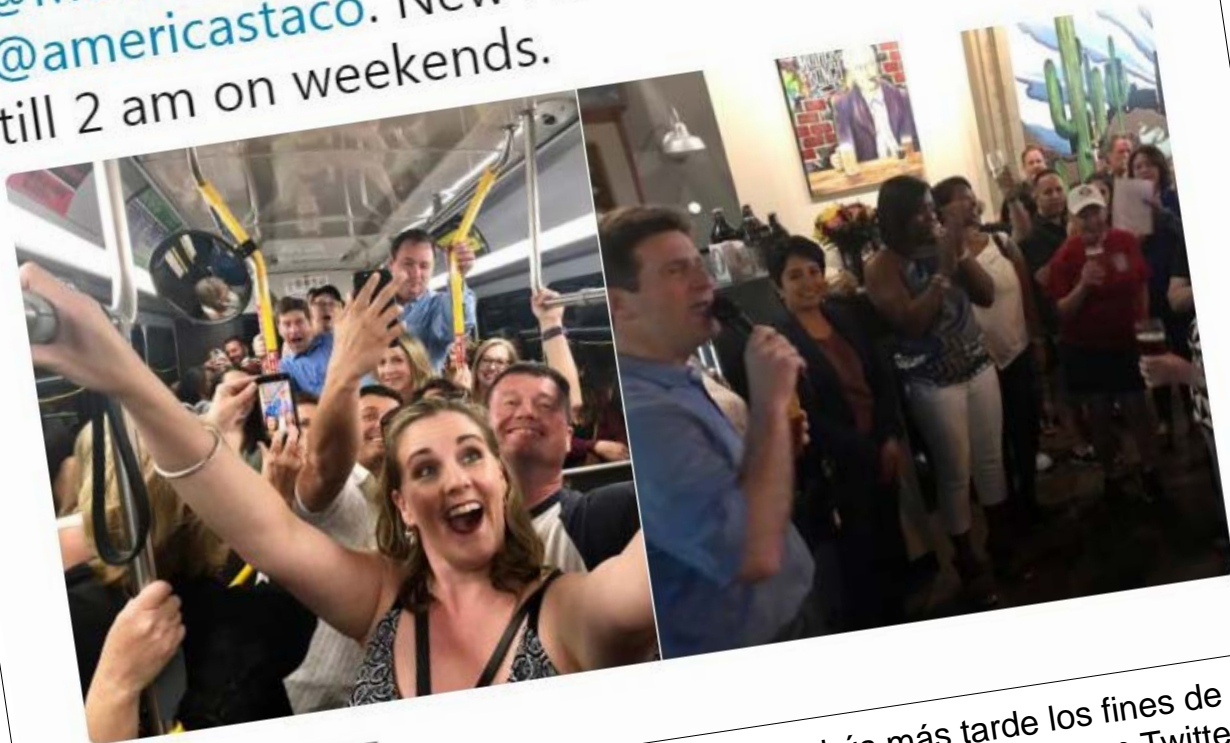




Greg Stanton ✓
@MayorStanton

Following

Sips on 7th Street is underway! Kicked off at @MotherBunchBrew & next stop @americastaco. New Phx bus hours extended till 2 am on weekends.



7:50 PM - 28 Apr 2017

El Alcalde Greg Stanton dio inicio al servicio de autobús más tarde los fines de semana en Sips on 7th Street, el 28 de abril, 2017 y celebró la noche en Twitter. Más de 100 personas acompañaron al alcalde y a la Concejal Kate Gallego en el evento, donde los participantes usaron el autobús de la ruta 7 para visitar varios restaurants a lo largo del popular corredor para sitios donde cenar.

Servicio Dial-a-Ride y Autobús

2.0



2.0 SERVICIO DIAL-A-RIDE Y AUTOBÚS



EIT2050 incluye \$1.2 mil millones durante cinco años para nuevo servicio de Dial-a-Ride y de autobús y extensiones.

Otras fuentes de financiación para estos servicios incluyen fondos locales, el Fondo de Transporte Público Regional (PTF), y subvenciones del estado y federales.



El T2050 continúa mejorando el transporte multimodal en Phoenix, haciendo fácil para los usuarios ir de su bici al autobús o hasta el tranvía.



Según una reciente encuesta de Valley Metro, 20 por ciento de los usuarios de autobús no tienen acceso a un vehículo, lo que señala que mejores horarios cumplen una gran necesidad de la comunidad.

Tablas 2.1 Metas y progreso para autobuses y Dial-a-Ride

Cumplido a la fecha del 30 de Junio, 2017

Financiar servicio existente de autobús, autobús interurbano RAPID, circulador vecinal y Dial-a-Ride por 35 años

- Mantener servicios existentes

Extender horarios de servicio de autobuses y Dial-a-Ride para coincidir con horarios del tranvía ligero

- Se completó; se extendió el horario de servicio en Octubre, 2016 y Abril, 2017

Mejorar la frecuencia de autobuses

- Se aumentó la frecuencia a 30 minutos entre semana y en fines de semana
- Se aumentó la frecuencia en horas fuera de pico a 15 minutos en la Avenida 19 (ruta 19)

Extender y añadir servicio de autobús a calles principales sin servicio

- Se extendió el servicio en la Calle 32, de Camelback Road a la estación del tranvía ligero en las calles 44 y Washington (ruta 32)
- Se extendió el servicio en la Calle 40 para servir el park-and-ride de Dreamy Draw y conectar con el servicio de la Calle 32 (ruta 39)
- Se extendió el servicio de la estación del tranvía ligero de la Calle Washington a Baseline Road (ruta 44)
- Se extendió el servicio de Lower Buckeye Road a Baseline Road (ruta 51)
- Se extendió el servicio a las avenidas 19 y Dunlap para conectar con el tranvía ligero y el plantel ASU West (ruta 122)

Comprar nuevos autobuses y vehículos de Dial-a-Ride

- Se ordenaron 153 autobuses y 47 vehículos de Dial-a-Ride

Aumentar la seguridad

- Se recibió una subvención del Departamento de Seguridad Nacional para una unidad canina (K-9) de seguridad

Sombrear las paradas de autobús

- Se colaboró con el Instituto Herberger para Diseño y las Artes de ASU, para confeccionar estructuras innovadoras para las paradas de autobús con sombra
- Sombrear 31 paradas de autobús

Incorporar la tecnología

- Se instalaron letreros digitales interactivos en los park-and-ride y audio para letreros digitales en autobuses
- Se inició trabajo en un sistema de despacho asistido por computadora y automatización de ubicación de vehículos

Otras mejoras

- Se implementó servicio regional de Dial-a-Ride libre de transbordos, que permite viajar en un mismo vehículo a destinos fuera de los límites de la ciudad
 - Se continuó la remodelación de la Central de Transportes Sur
-



Tablas 2.1 Metas y progreso para autobuses y Dial-a-Ride (continuación)

Planeado para el EF 2018

Financiar servicio existente de autobús, autobús interurbano RAPID, circulador vecinal y Dial-a-Ride por 35 años

- Mantener servicios existentes

Mejorar la frecuencia de autobuses

- Aumentar la frecuencia en horas fuera de pico a 15 minutos en la Avenida 19 (ruta 19)

Extender y añadir servicio de autobús a calles principales sin servicio

- Añadir nueva ruta de autobús en Ray Road entre la Calle 48 y la I-10 para conectar con nuevo servicio a Gilbert
- Expandir el servicio de Pinnacle Peak Road y la Avenida 23 a Happy Valley Road y la Avenida 23, y conectar con servicio en la Avenida 35 (Ruta 19)
- Extender servicio de la Calle 16 y Bethany Home a Camelback Road y Calle 20 (ruta 60)
- Extender servicio de la estación del tranvía ligero de la Calle Washington a la Calle 48 y Baseline Road (ruta 44)
- Extender el servicio de Lower Buckeye Road a Baseline Road (ruta 51)

Comprar nuevos autobuses y vehículos de Dial-a-Ride

- Ordenar 55 autobuses y 30 vehículos de Dial-a-Ride

Aumentar la seguridad

- Ofrecer seguridad adicional en las rutas de autobús locales y el tranvía ligero, y en los lotes de park-and-ride

Sombrear las paradas de autobús

- Sombrear 80 paradas de autobús e instalar 40 nuevas paradas de autobús.



Con más de 33 millones de abordajes de autobús durante el año fiscal en curso, las mejoras del T2050 a los autobuses ya han aumentado el número de usuarios.



Desde el inicio del T2050, las mejoras del Dial-a-Ride incluyen horarios de servicio más largos y vehículos nuevos.

Tablas 2.1 Metas y progreso para autobuses y Dial-a-Ride (continuación)

Planeado para EF 2019-2022

Financiar servicio existente de autobús, autobús interurbano RAPID, circulador vecinal y Dial-a-Ride por 35 años

- Mantener servicios existentes

Mejorar la frecuencia de autobuses

- Aumentar la frecuencia horas pico entre semana a 15 minutos en las rutas 59, 60 y 67

Extender y añadir servicio de autobús a calles principales sin servicio

- Añadir nueva ruta de autobús en la Calle 56, del Bulevar Shea a Deer Valley Road (ruta 56A)

Añadir nuevo servicio de circulador

- Completar un estudio de circuladores vecinales e iniciar servicio en una nueva ruta de circulador

Comprar nuevos autobuses y vehículos de Dial-a-Ride

- Ordenar 195 autobuses y 100 vehículos de Dial-a-Ride
- Comprar autobuses RAPID
- Comprar 12 vehículos circuladores vecinales nuevos

Construir lotes para park-and-ride

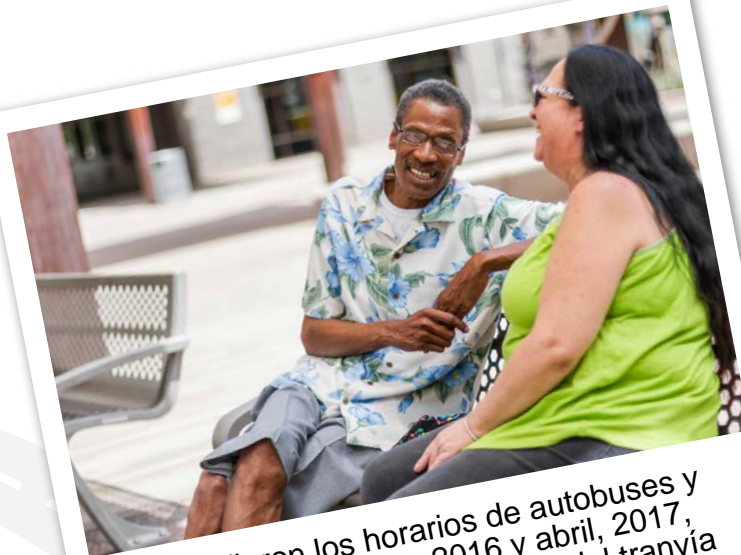
- Construir dos park-and-ride (cerca de la Carretera South Mountain y la Carretera I-17/Carefree)

Sombrear paradas de autobús

- Sombrear 400 paradas de autobús e instalar 56 paradas de autobús nuevas

Incorporar tecnología

- Instalar un sistema de recaudo de pasajes regional
- Instalar letreros digitales a bordo de autobuses



Se extendieron los horarios de autobuses y Dial-a-Ride en octubre, 2016 y abril, 2017, y ahora coinciden con el servicio del tranvía ligero.

Rutas Fijas Locales



Las rutas fijas locales son el elemento central del sistema de transporte de Phoenix. El servicio de autobús local de Phoenix opera en cuadrícula, y conecta con centros laborales, educativos y comerciales clave a través de la región.

EIT2050 ya ha extendido el día de servicio para coincidir con el horario del tranvía ligero, aumentando la frecuencia a 30 minutos o menos en toda la ciudad. Futuras mejoras incluyen rutas nuevas o la extensión de rutas con alto número de pasajeros.

Interurbano RAPID



El servicio RAPID de Phoenix es un servicio de autobús interurbano que conecta las zonas periféricas de Phoenix con el centro, lo que ofrece una solución eficiente a viajar al trabajo o la escuela para quienes están cansados de sentarse tras el volante en su coche propio en el tráfico de las horas pico.

EIT2050 da lugar para la futura expansión de RAPID en el suroeste de Phoenix, después de la apertura del Periférico 202 (la Carretera South Mountain) a finales del 2019.

Circulator Service



Actualmente, Phoenix tiene cuatro circuladores en servicio a través de la ciudad (Ahwatukee, el centro de Phoenix, Maryvale y Sunnyslope). Las rutas conectan destinos comunitarios clave, tales como centros comunitarios y bibliotecas, además de otras rutas de autobús.

Dial-a-Ride



El Dial-a-Ride es un servicio de paratransito que exige el gobierno federal y que complementa el transporte local al brindar una opción de transporte conveniente a quienes no pueden abordar el autobús o el tranvía ligero.

Bajo el T2050, Phoenix ha extendido el horario y ha repuesto más de 40 vehículos de Dial-a-Ride, con planes de continuar mejorando la flotilla.

Seguridad



La seguridad y protección de los pasajeros del transporte es de máxima prioridad de la municipalidad. La Unidad de Vigilancia de Transporte (TEU) del Departamento de la Policía de Phoenix proporciona seguridad y personal y un contratista particular en cuatro centrales de transporte, 10 park-and-ride y las tres operaciones de autobús y garajes de mantenimiento. También hay cámaras instaladas en todos los vehículos, las instalaciones y los park-and-ride. El TEU está compuesto de 16 policías jurados, 23 asistentes de policía y 24 guardias de seguridad municipales, y tres equipos K-9.

Con el T2050, se han añadido ocho oficiales de la Policía de Phoenix de responsabilidades adicionales a quienes se ha asignado vigilancia reforzada a lo largo de la alineación del tranvía ligero, o donde se requiera a través del sistema de transporte de Phoenix. También se desplegarán en el 2017 bicicletas nuevas para los 16 oficiales jurados TEU.

Instalaciones de Pasajeros



La expansión del servicio de autobús significa que harán falta instalaciones para los pasajeros en los años que vienen, incluso centrales de transporte, lotes de park-and-ride y paradas de autobús con sombra. Según van progresando la planificación, el personal trabajará con el CTC para identificar los sitios y la programación para estas nuevas instalaciones. Además, Phoenix recientemente comenzó la construcción de nuevos resguardos con sombra, con la mira de instalar 400 a través de la municipalidad en los próximos cinco años.

Instalaciones de Operaciones y Mantenimiento



La municipalidad es dueño de tres instalaciones de operaciones y mantenimiento de autobús para mantener, dotar de combustible y lavar los autobuses.

Tecnología de Autobuses y Dial-a-Ride



La tecnología es un área clave para el departamento de transporte para modernizar su flota y operaciones bajo el T2050. Nueva tecnología de transporte para el sistema de autobuses incluye un nuevo sistema de comunicación y un sistema de recaudo de pasajes nuevo y mejorado, que serán importantes cuando Phoenix y Valley Metro inicien pago electrónico de pasaje, tales como boletos móviles y pases de transporte recargables. Otra modernización propuesta incluye WiFi en los autobuses y tranvías, datos en tiempo real para Dial-a-Ride y mejoras a la tecnología electrónica de seguridad.

Asimismo, los empleados están trabajando actualmente en mejoras al software para reservaciones de viaje, que incluyen reservaciones y cancelaciones de viajes en línea, reservación de viajes interactiva con reconocimiento de voz, confirmaciones y llamadas de recordatorio automáticas, y la incorporación de tecnologías de aplicaciones de móvil.



Se ha ordenado nuevos autobuses de RAPID, que modernizarán una flota con autobuses de más de 15 años.

“Mejor servicio de autobús me ayuda a estar conectado con mis amigos y con compromisos importantes.”

*– Richard S.,
Veterano en Phoenix*

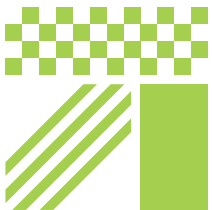


Transporte de alta Capacidad

3.0



3.0 TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD



El programa T2050 incluye aproximadamente \$428 millones a lo largo de cinco para servicios de transporte de alta capacidad que incluyen el tranvía ligero y el autobús de transporte rápido (BRT). Además de los ingresos del impuesto sobre ventas para el T2050, otras fuentes de fondos para estas mejoras incluyen fondos locales, el Fondo de Transporte Público (PTF), pasajes, publicidad, y subvenciones federales y estatales.

Tablas 3.1 Metas y progreso del transporte de alta capacidad

Cumplido a la fecha del 30 de Junio, 2017

Ampliar el tranvía ligero en Phoenix

- Extensión Northwest Fase I (servicio se inició el 19 de marzo, 2016)
- Corredor South Central recibió una subvención federal para asistencia comercial de \$2 millones que acelera el cumplimiento de la extensión por más de 10 años
- Diseño final y pre-construcción de la extensión South Central
- Estudio medioambiental e ingeniería preliminar para la extensión Northwest Fase II
- Estudio medioambiental para la extensión Capitolio y la I-10 al oeste Fase I
- Planificación preliminar del corredor Northeast
- Planificación preliminar de la extensión West Phoenix
- Se iniciaron las obras de la estación de la Calle 50

Inicio del programa de autobús de tránsito rápido

- Se inició el programa de autobús de tránsito rápido

Tablas 3.1 Metas y progreso para transporte de alta capacidad (continuación)

Planeado para el EF 2018

Ampliar el tranvía ligero en Phoenix

- Diseño final y pre-construcción de Corredor South Central
- Diseño final y pre-construcción de la extensión Northwest Fase II
- Estudio medioambiental y pre-construcción para la extensión Capitolio y la I-10 al oeste Fase I
- Planificación preliminar del corredor Northeast
- Planificación preliminar de la extensión West Phoenix
- Continuación de obras de la estación de la Calle 50

Programa de autobús de tránsito rápido

- Planificación preliminar para el programa de autobús de tránsito rápido

Planeado para EF 2019-2022

Ampliar el tranvía ligero en Phoenix

- Construcción de la extensión South Central
- Construcción de la extensión Northwest Fase I
- Construcción de la extensión Capitolio y la I-10 al oeste
- Apertura de la estación de la Calle 50

Programa de autobús de tránsito rápido

- Planificación del programa de autobús de tránsito rápido



Se celebró un inicio de obras en junio, 2017 para el proyecto de la estación del tranvía ligero en la Calle 50, la que se espera abrir al público en el 2019.

Servicio del Tranvía Ligero



El sistema de 26 millas del tranvía ligero de Valley Metro Rail, de las cuales 17 millas quedan dentro de Phoenix, conecta a Phoenix, Tempe y Mesa. El sistema se extiende de la Avenida 19 y la Avenida Dunlap, hasta la Calle Main y Mesa Drive en Mesa, conectando a los centros de las tres ciudades.

Phoenix, Tempe y Mesa comparten la responsabilidad de dotar de fondos las operaciones y costos de mantenimiento en curso del sistema, que incluyen mantenimiento de los vehículos y del sistema, seguridad y recaudo de pasajes y administración.

Estación del Tranvía Ligero de la Calle 50



Se está construyendo actualmente la primera nueva estación a lo largo del sistema de tranvía ligero existente, gracias al T2050. La estación, cerca de las calles 50 y Washington, dará acceso a los negocios locales y a Ability360, un centro de recursos que ofrece múltiples programas e instalaciones para personas con discapacidades.

South Central



Una de las comunidades de Phoenix que más depende del transporte público, la zona del sur de Phoenix, pronto será servida por el tranvía ligero. El proyecto de la extensión del tranvía ligero a South Central prolongará la línea del tranvía ligero actual por cinco millas al sur y conectará el centro de Phoenix con Baseline Road.

Ya se está trabajando entre Phoenix, Valley Metro y socios comunitarios para preparar a la comunidad para las obras de la extensión. A finales del 2016, la Administración Federal de Transporte otorgó al proyecto una subvención de \$2 millones para ayudar con la asistencia comercial y planificación del uso del suelo.

Originalmente, estaba planeado abrir la extensión para 2034, pero el T2050 permitió acelerarse el proyecto por más de diez años. Ahora, se anticipa que las obras se inicien en el 2019 y que la línea que mucha falta hace abra en el 2023.



Desde abril del 2016, los horarios de servicio de autobús local ahora coinciden con el tranvía ligero los siete días de la semana.

Northwest Fase II



En enero del 2016, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó la aceleración de la Northwest Fase II, para abrir en el 2023, tres años más temprano de lo planeado previamente. Esta extensión promoverá la visión de los líderes municipales según lleva al tranvía ligero hacia el oeste en la Avenida Dunlap, norte en la Avenida 25 y atraviesa la I-17 cerca de Mountain View Road, con una terminal al costado oeste de la carretera, cerca de Metrocenter Mall.

Capitolio y la I-10 al Oeste



En enero del 2016, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó la realización en fases para la extensión al Capitolio y la I-10 al oeste, designando la porción del proyecto que proviene del centro de Phoenix a la zona del Capitolio como Fase I y el resto del segmento a lo largo de la I-10 a la Avenida 79 como Fase II.

Actualmente, Valley Metro está realizando una evaluación medioambiental (EA) que exige el gobierno federal en la Fase I, aún por realizarse el diseño. Se espera que la construcción de la Fase I se inicie en el 2020.

Corredor Northeast



La Municipalidad de Phoenix inició un estudio de factibilidad para evaluar las opciones del corredor para conectar el sistema del tranvía ligero actual con la zona del centro comercial Paradise Valley Mall. El estudio incluye dos opciones para el corredor: un corredor de 12 millas que se identificó con el Plan de Transporte Regional (Proposición 400) aprobado por los votantes en el 2004, y un corredor de ocho millas que se identificó bajo el plan T2050.

Extensión West Phoenix



En el 2013, se realizó un estudio de transporte de corredor para identificar opciones de servicio de transporte de alta capacidad al sistema actual del tranvía ligero a la zona oeste de Phoenix. La municipalidad de Phoenix continuará trabajando con la comunidad para determinar la ubicación de una ruta y el tipo de transporte que mejor habrá de servir a la zona.

Para mayores informes acerca de los corredores del tranvía ligero, favor de visitar el sitio www.valleymetro.org/projects_and_planning.

Autobús de transporte rápido



El autobús de transporte rápido (BRT) es un sistema de transporte de autobuses de alta capacidad para viajes rápidos, confortables y económicos en zonas de transporte de alta demanda.

El BRT cuenta con paradas limitadas, sistemas de señalización prioritaria interconectados, recaudo externo de pasajes, estaciones de abordaje a nivel, y demás mejoras para reducir el tiempo de viaje. El BRT es un servicio de transporte común en otras ciudades, pero nuevo para el transporte en Phoenix. La planificación de la red del sistema se enfocará en los corredores con mayor número de pasajeros, una falta de capacidad, y un programa en fases que complemente el programa financiero del T2050.



En su totalidad, el programa de preservación anual del pavimento en Phoenix ahora incluye un promedio de 300 millas de calles por año. Antes del T2050, el programa solo incluía un promedio de 130 millas por año.

Mantenimiento de Calles y Mejoras

4.0



4.0 MANTENIMIENTO DE CALLES Y MEJORAS

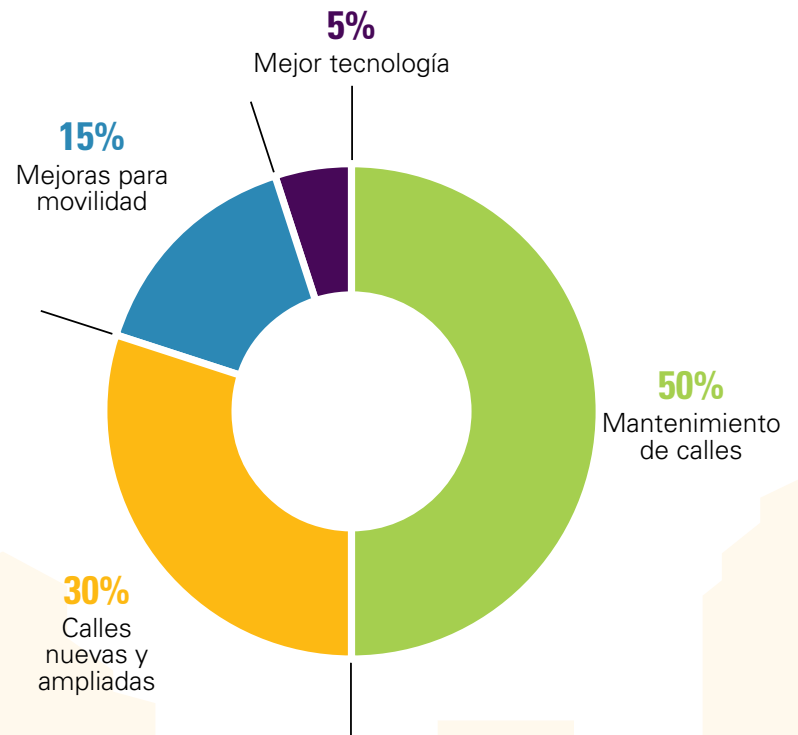


El programa T2050 asigna aproximadamente \$172 millones durante cinco años para complementar los fondos existentes para calles para la construcción y mantenimiento de las calles de Phoenix. Otros

fondos para las calles incluyen el fondo general de la municipalidad, impuestos de la gasolina recaudados por el estado, fondos federales y cuotas de impacto.

Solamente se incluyen en este informe los programas que reciban fondos del T2050. Para mayor información acerca del Programa de Mejoras Capitales (CIP), favor de visitar el sitio web www.phoenix.gov/streets/projects.

Figura 4.1 1 T2050 Mejoras de Calles: Uso de Fondos



Tablas 4.1 Metas y progreso para mantenimiento y mejoras de calles

Cumplido a la fecha del 30 de Junio, 2017	Planeado para el EF 2018
Superposiciones en las calles <ul style="list-style-type: none">• Se aprobó el programa de mantenimiento del pavimento• 45 millas de pavimento de asfalto en calles arteriales/recolectoras principales• Demás tratamiento de pavimento en 69 millas de calles arteriales/recolectoras principales• 116 millas de pavimento de asfalto en recolectoras secundarias/calles locales• Demás tratamiento de pavimento en 326 millas de recolectoras secundarias/calles locales	Superposiciones en las calles <ul style="list-style-type: none">• 15 millas de pavimento de asfalto en calles arteriales/recolectoras principales• Demás tratamiento de pavimento en 68 millas de calles arteriales/recolectoras principales• 76 millas de pavimento de asfalto en recolectoras secundarias/calles locales• Demás tratamiento de pavimento en 236 millas de recolectoras secundarias/calles locales
Carriles de bicicleta <ul style="list-style-type: none">• Se instalaron 79 millas de carriles de bici	Carriles de bicicleta <ul style="list-style-type: none">• Instalación de 31 millas de carriles de bici
Semáforos <ul style="list-style-type: none">• Se instalaron 234 semáforos	Semáforos <ul style="list-style-type: none">• Instalación de 60 semáforos
Aceras <ul style="list-style-type: none">• Se están realizando evaluaciones de movilidad en la zona para 11 sitios• Se instalaron 7 millas de acera	Aceras <ul style="list-style-type: none">• Se cumplieron evaluaciones de movilidad en la zona para 11 sitios• Instalación de 4 millas de aceras
Nuevos caminos y modernización de puentes <ul style="list-style-type: none">• Evaluación de 11 calles• Evaluación de seguridad de 7 calles	Nuevos caminos y modernización de puentes <ul style="list-style-type: none">• Diseñar 10 proyectos
Mejoras de tecnología <ul style="list-style-type: none">• Se repusieron 640 letreros de nombre de calle dañados en intersecciones principales con letreros iluminados• Se repintaron 64 postes de semáforo en intersecciones principales• Se instalaron 54 flechas de vuelta a la izquierda	Mejoras de tecnología <ul style="list-style-type: none">• Reponer 640 letreros de nombre de calle dañados en intersecciones principales con letreros iluminados• Repintar 64 postes de semáforo en intersecciones principales• Instalación de 7 flechas de vuelta a la izquierda



Tablas 4.1 Metas y progreso para mantenimiento y mejoras de calles (continuación)

Planeado para el EF 209-2022

Superposiciones en las calles

- 59 millas de pavimento de asfalto en calles arteriales/recolectoras principales
- Demás tratamiento de pavimento en 271 millas de calles arteriales/recolectoras principales
- 277 millas de pavimento de asfalto en recolectoras secundarias/calles locales
- Demás tratamiento de pavimento en 742 millas de recolectoras secundarias/calles locales

Carriles de bicicleta

- Instalación de 124 millas de carriles de bici

Semáforos

- Instalación de 240 semáforos

Aceras

- Instalación de 16 millas de aceras

Nuevos caminos y modernización de puentes

- Confeccionar 9 proyectos; construir 5 proyectos

Mejoras de tecnología

- Repintar 440 postes de semáforo en intersecciones principales
- Instalación de 21 flechas de vuelta a la izquierda

Mantenimiento de las Calles



Están asignados aproximadamente \$1 mil millones del plan T2050 de 35 años para mantener 680 millas de pavimento de asfalto en las calles principales arteriales, haciendo posible mejoras sustanciales al mantenimiento de todas las calles de la municipalidad.

Otro elemento del plan T2050 es que antes de repavimentar las calles, los obreros repararán los bordes de aceras y cunetas, aceras dañadas y degradadas y rampas para dar mejor accesibilidad y movilidad.

Calles Nuevas y Ampliadas



Por el transcurso de 35 años, T2050 ofrecerá unos \$240 millones estimados para proyectos de mejoras en vías principales, tales como nuevos puentes y nuevos caminos, para ayudar a conectar y completar la red de caminos de la municipalidad y apoyar la ampliación futura del sistema de transporte.

Mejoras de Movilidad



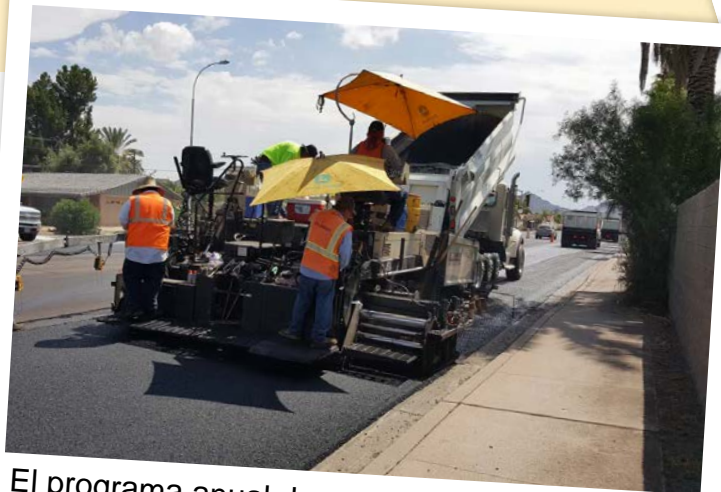
Debido al considerable compromiso para nuevas instalaciones para peatones y bicicletas en el plan T2050, se estableció un programa de mejoras de accesibilidad y movilidad que aumenta la accesibilidad y movilidad conforme a la ADA de las aceras nuevas, y conectividad multimodal mediante nuevas instalaciones para bicicletas.

Mejoras en Tecnología e Intersecciones



EIT2050 permite a la municipalidad invertir de manera considerable en mejorar las señales en intersecciones al agregar flechas para vueltas a la izquierda, repintar postes de semáforos y reponer los letreros de nombre de calle deteriorados con letreros de cara retroreflectiva que incluyen iluminación interna LED.

Este programa empleará tecnología para aliviar la congestión de tránsito e instalar señales, letreros, equipo de detección, y sistemas de gestión y monitoreo de tránsito.



El programa anual de preservación del pavimento en Phoenix ahora incluye un promedio de 300 millas de calles por año.



Antes del T2050, el programa solo incluía un promedio de 130 millas por año.



Desde el inicio del T2050, se han instalado 79 millas de carriles de bicicleta.

**“Soy cocinero de línea.
Más servicio de autobús
me permite trabajar turnos
más tarde o más temprano
en el restaurant.”**

*– Aldemar B.,
Residente de Phoenix*



APÉNDICE



Suposiciones de Programación Durante el Ciclo de Vida

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

1. Se proyecta que se implementarán los proyectos y nuevos servicios durante el transcurso del plan de 35 años, según permita la financiación y según dicte la demanda por los servicios.
2. Se estima que el capital y los costos de operación crecerán a un nivel promedio de inflación de 3 a 4 por ciento anualmente por la vida del plan. Estas tasas de inflación son un tanto más altas que los aumentos anuales típicos que hemos experimentado en los contratos de transporte público mayores, y dan lugar a estimaciones de costos más conservadoras.
3. Se estima que los ingresos de los impuestos de ventas del T2050 crecerán a una tasa anual promedio del 4.75 por ciento, un poco menos de la tasa anual de crecimiento promedio del 5.5 por ciento en el pronóstico más reciente del Departamento de Transporte de Arizona formulado en septiembre, 2016 para la Proposición 400, el Impuesto por el uso de transporte del Condado Maricopa, que supone proporciona una estimación más conservadora.
4. Se asume que se extenderá el impuesto regional de 0.5 por ciento de la Proposición 400, en efecto actualmente hasta el 31 de diciembre, 2025, por lo menos 20 años.
5. Se asume que los fondos de transporte federales de fórmula continuarán durante la vida del plan, con aumentos muy módicos con el tiempo, en concordancia con el Plan de Transporte Regional a largo plazo de la Asociación de Gobiernos de Maricopa.
6. El modelo financiero incluye un nivel de dotación de fondos del 30 por ciento en general de subvenciones federales discrecionales de inversiones de capital para los costos de capital para el tranvía ligero. Las subvenciones federales discrecionales de inversiones de capital están financiando, en promedio, más del 40 por ciento del costo total de proyectos de los proyectos de tranvías actualmente en todo el país, siendo el 30 por ciento el nivel de dotación federal de fondos más bajo para un solo proyecto.
7. Se asume que el pasaje de transporte continuará a la par con la meta normativa regional de pasajes de recuperación del 25 por ciento de los costos directos de operación del transporte.
8. Según se requiera, se asume que se proveerá algunos fondos de capital mediante financiación, con la estimación de los costos correspondientes usando ofertas de bonos municipales típicos. Se explorarán otras vías de financiación más flexibles y menos caras para reducir los costos de financiamiento.
9. Se pronostican ingresos por otros conceptos, tales como publicitarios e intereses devengados sobre el saldo de los fondos, usando tasas de crecimiento muy bajas.
10. Se asume que se mantendrá una reserva para operaciones igual al 33 por ciento de los costos anuales de operación del transporte público a lo largo de la vida del plan.

La siguiente tabla incluye la proyección de ingresos por impuesto de ventas por cada año del plan T2050. Además, la tabla muestra la distribución a los departamentos de Transporte Vial y de Transporte Público que se anticipa.

Tabla 1 Proyección del flujo de ingresos del impuesto sobre las ventas T2050

Ejercicio fiscal	T2050 Total (Pronóstico 2015)	Transporte Público (86.2%)	Transporte Vial (13.8%)
2016	\$89,125,000	\$76,826,000	\$12,299,000
2017	\$204,006,000	\$175,853,000	\$28,153,000
2018	\$213,696,000	\$184,206,000	\$29,490,000
2019	\$224,401,000	\$193,434,000	\$30,967,000
2020	\$235,642,000	\$203,123,000	\$32,519,000
2021	\$246,835,000	\$212,772,000	\$34,063,000
2022	\$258,559,000	\$222,878,000	\$35,681,000
2023	\$270,841,000	\$233,465,000	\$37,376,000
2024	\$283,706,000	\$244,555,000	\$39,151,000
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

La Tabla 2 incluye ingresos y gastos presupuestados y reales durante los primeros seis meses del T2050 (ene. 1, 2016-junio 30, 2016). Notas al pie son como sigue:

1. Proyección original incluyó un mes menos de lo que en efecto se recaudó.
2. Baja en número de pasajeros y pasaje menor al nivel promedio.
3. Mayores ingresos por pasaje de Dial-a-Ride que lo presupuestado debido a más pasajeros de lo proyectado.
4. Reducción debido a la demora de proyectos de capital.
5. Reducción debido a la demora de proyectos de capital.
6. Aumento debido a intereses sobre el saldo del fondo y liquidación temprana de AHUR.
7. Costos de operación de Dial-a-Ride menos del presupuesto debido a menos horas de servicio de lo presupuestado y menos costo por combustible.
8. Park-and-ride de Laveen demorado.
9. Órdenes de cambio para la Central de Transportes Sur sin cumplir a la fecha del cierre del ejercicio fiscal.
10. Demora del sistema de despacho asistido por computadora y automatización de ubicación de vehículos.
11. Presupuesto para contingencias sin utilizar.
12. Presupuesto no programado originalmente para el EF 2016.
13. Equipo de señalización y derecho de paso menos del presupuesto.



Table 2 Financial Overview (Jan. 1, 2016 – June 30, 2016)

	Presupuestado	Real	Cantidad que excede/(menor al presupuesto)	Porcentaje que excede/(menor al presupuesto)	Notas al pie
Fuente de los fondos					
Impto. sobre ventas dedicado: T2050	\$89,125,000	\$98,593,000	\$9,468,000	10.6%	1
Impto. sobre ventas dedicado: T2000 (saldo restante del fondo)	101,030,470	94,573,973	(6,456,497)	-6.4%	
Asistencia local de transporte	2,150,000	2,178,039	28,039	1.3%	
Ingresos de pasaje de autobús	16,721,277	14,705,595	(2,015,682)	-12.1%	2
Ingresos de pasaje de Dial-a-Ride	455,228	530,223	74,995	16.5%	3
Ingresos de pasaje de tranvía	3,926,823	4,192,590	265,767	6.8%	
Fondos federales de transporte	40,196,828	26,822,204	(13,374,624)	-33.3%	4
Impuesto regional de transporte	50,045,567	14,092,006	(35,953,561)	-71.8%	5
Otros ingresos	5,516,320	6,846,947	1,330,627	24.1%	6
Saldo del fondo	(122,381,823)	(104,646,647)	17,735,175	-14.5%	
Total de ingresos	\$186,785,690	\$157,887,930	\$(28,897,760)	-15.5%	
Uso de los fondos					
Operaciones de transporte					
Autobús de ruta local fija	\$57,146,464	\$53,627,770	\$(3,518,694)	-6.2%	
Autobús interurbano RAPID	2,331,270	2,187,726	(143,544)	-6.2%	
Circulador vecinal	1,461,087	1,371,123	(89,964)	-6.2%	
Operaciones Dial-a-Ride	9,011,851	8,095,127	(916,724)	-10.2%	7
Operaciones del tranvía ligero	12,980,566	11,736,769	(1,243,797)	-9.6%	
Autobús de transporte rápido	-	-	-	NA	
Seguridad	3,954,202	3,604,073	(350,129)	-8.9%	
Administración y apoyo	10,203,928	9,593,634	(610,294)	-6.0%	
Total de operaciones	\$97,089,368	\$90,216,222	\$(6,873,146)	-7.1%	
Servicio de deuda	\$25,034,500	\$25,012,974	\$(21,526)	-0.1%	
Proyectos capitales					
Vehículos DAR y autobuses	\$24,248,952	\$23,132,926	\$(1,116,026)	-4.6%	
Instalaciones de pasajeros de autobús	3,928,024	895,544	(3,032,480)	-77.2%	8
Instalaciones de oper. y mantenimiento autobuses	1,700,000	691,208	(1,008,792)	-59.3%	9
Tecnología DAR y autobuses	14,185,076	890,461	(13,294,615)	-93.7%	10
Otro capital de autobuses	2,214,714	401,170	(1,813,544)	-81.9%	11
Transporte tranvía ligero South Central	-	2,352,316	2,352,316	NA	12
Transporte tranvía ligero Northwest Fase I	5,318,200	2,437,771	(2,880,429)	-54.2%	13
Transporte tranvía ligero Northwest Fase II	-	-	-	0.0%	
Transporte tranvía ligero Capitolio y la I-10 al oeste	16,858	11,578	(5,280)	0.0%	
Transporte tranvía ligero Northeast	-	7,114	7,114	NA	
Transporte tranvía ligero West Phoenix/Central Glendale	-	7,114	7,114	NA	
Estación de transporte del tranvía ligero Calle 50	-	83,672	83,672	NA	
Autobús de transporte rápido	-	-	-	NA	
Calles: otro	500,000	500,000	-	0.0%	
Calles: mantenimiento de pavimento	11,050,000	10,812,188	(237,812)	-2.2%	
Calles: calles nuevas y ampliación	1,500,000	435,675	(1,064,325)	-71.0%	
Calles: movilidad y accesibilidad	-	-	-	NA	
Calles: mejoras de tecnología	-	-	-	NA	
Total proyectos capitales	\$64,661,824	\$42,658,737	\$(22,003,087)	-34.0%	
Total de gastos	\$186,785,692	\$157,887,933	\$(28,897,759)	-15.5%	

La Tabla 3 incluye ingresos y gastos presupuestados y reales durante el EF 2016-17 (jul., 2016-junio 30, 2016).
Notas al pie son como sigue:


1. Proyección original incluyó un mes menos de lo que en efecto se recaudó.
 2. Ingresos por viajes regionales de Dial-a-Ride traspasados a Valley Metro.
 3. Pasaje promedio más bajo.
 4. Reducción debido a la demora de proyectos de capital.
 5. Reducción debido a la demora de proyectos de capital.
 6. Aumento debido a intereses del reembolso de Valley Metro por la extensión Northwest Fase I.
 7. Se presupuestó por año entero de servicio adicional, solo se implementó por el año parcial.
 8. Ahorros debido a puestos vacantes.
 9. Se sobreprogramaron los fondos federales en el presupuesto.
 10. Demora del Laveen PNR, demora de las mejoras a las paradas de autobús debido a la adquisición de la extensión del contrato.
 11. Se cumplieron órdenes de cambio para la Central de Transportes Sur en el EF 2016-17, originalmente presupuestados.
 12. Presupuesto sin usar.
 13. Aceleración del proyecto.
 14. Derechos de paso y equipo de señalización menos que el presupuesto.
 15. Aceleración del proyecto.
 16. Menos costos de lo anticipado para este proyecto.
 17. No originalmente presupuestado para el EF 2017.
 18. No originalmente presupuestado para el EF 2017.
- 

Tabla 3 Financiamiento Overview (FY 2016-17)

	Presupuestado	Real	Cantidad que excede/(menor al presupuesto)	Porcentaje que excede/(menor al presupuesto)	Notas al pie
Fuente de los fondos					
Impto. sobre ventas dedicado: T2050	\$204,006,000	\$202,842,480	\$(1,163,520)	-0.6%	
Impto. sobre ventas dedicado: T2000 (saldo restante del fondo)	164,598,305	175,622,738	11,024,433	6.7%	
Asistencia local de transporte	4,300,000	4,241,846	(58,154)	-1.4%	
Ingresos de pasaje de autobús	34,199,809	28,384,294	(5,815,515)	-17.0%	1
Ingresos de pasaje de Dial-a-Ride	1,101,674	833,253	(268,421)	-24.4%	2
Ingresos de pasaje de tranvía	11,600,000	8,658,840	(2,941,160)	-25.4%	3
Fondos federales de transporte	97,728,763	67,285,811	(30,442,952)	-31.2%	4
Impuesto regional de transporte	46,271,796	29,383,474	(16,888,322)	-36.5%	5
Otros ingresos	10,651,870	14,747,821	4,095,951	38.5%	6
Saldo del fondo	(108,053,906)	(150,111,015)	(42,057,109)	38.9%	
Total de ingresos	\$466,404,311	\$381,889,542	\$(84,514,769)	-18.1%	
Uso de los fondos					
Operaciones de transporte					
Autobús de ruta local fija	\$132,371,921	\$114,543,235	\$(17,828,686)	-13.5%	7
Autobús interurbano RAPID	4,696,045	4,063,552	(632,493)	-13.5%	
Circulador vecinal	3,616,991	3,129,832	(487,159)	-13.5%	
Operaciones Dial-a-Ride	19,024,778	17,457,789	(1,566,989)	-8.2%	
Operaciones del tranvía ligero	31,211,449	28,825,925	(2,385,524)	-7.6%	
Autobús de transporte rápido	-	-	-	NA	
Seguridad	8,581,040	8,621,369	40,329	0.5%	
Administración y apoyo	21,285,003	18,494,037	(2,790,966)	-13.1%	8
Total de operaciones	\$220,787,227	\$195,135,739	\$(25,651,488)	-11.6%	
Servicio de deuda	\$61,050,000	\$61,007,398	\$(42,602)	-0.1%	
Proyectos capitales					
Vehículos DAR y autobuses	\$76,756,366	\$49,311,935	\$(27,444,431)	-35.8%	9
Instalaciones de pasajeros de autobús	9,504,442	879,874	(8,624,568)	-90.7%	10
Instalaciones de oper. y mantenimiento autobuses	3,058,648	4,741,592	1,682,944	55.0%	11
Tecnología DAR y autobuses	27,365,053	26,199,341	(1,165,712)	-4.3%	
Otro capital de autobuses	12,804,216	5,613,379	(7,190,837)	-56.2%	12
Transporte tranvía ligero South Central	149,358	282,522	133,164	89.2%	13
Transporte tranvía ligero Northwest Fase I	4,474,000	239,490	(4,234,510)	-94.6%	14
Transporte tranvía ligero Northwest Fase II	25,000	87,007	62,007	248.0%	15
Transporte tranvía ligero Capitolio y la I-10 al oeste	25,000	19,348	(5,652)	-22.6%	16
Transporte tranvía ligero Northeast	15,000	400,000	385,000	2566.7%	17
Transporte tranvía ligero West Phoenix/Central Glendale	-	35,382	35,382	NA	18
Estación de transporte del tranvía ligero Calle 50	22,190,000	20,249,325	(1,940,675)	-8.7%	
Autobús de transporte rápido	-	-	-	NA	
Calles: otro	500,000	446,389	(53,611)	-10.7%	
Calles: mantenimiento de pavimento	14,100,000	13,828,029	(271,971)	-1.9%	
Calles: calles nuevas y ampliación	6,260,000	553,014	(5,706,986)	-91.2%	
Calles: movilidad y accesibilidad	4,230,000	37,436	(4,192,564)	-99.1%	
Calles: mejoras de tecnología	3,110,000	2,822,341	(287,659)	-9.2%	
Total proyectos capitales	\$184,567,083	\$125,746,404	\$(58,820,679)	-31.9%	
Total de gastos	\$466,404,310	\$381,889,541	\$(84,514,769)	-18.1%	

La tabla a continuación incluye la distribución de los fondos recaudados que se proyecta durante los próximos cinco años. La tabla no incluye recaudaciones reales. Favor de notar: se planea incurrir el capital y gastos de operaciones del autobús de transporte rápido (BRT) durante este plan de cinco años; sin embargo, los montos no han sido aún programados, a la espera de los resultados del estudio BRT que se iniciará para el EF 2017-18.

Table 4 Five-Year Implementation Plan (FY 2018–2022)

	EF 2018	EF 2019	EF 2020	EF 2021	EF 2022
Fuente de los fondos					
Impto. sobre ventas dedicado: T2050	\$210,700,000	\$221,264,000	\$232,607,000	\$243,535,000	\$255,189,000
Asistencia local de transporte	4,300,000	4,300,000	4,300,000	4,300,000	4,300,000
Ingresos de pasaje de autobús	29,504,045	32,366,000	33,337,000	35,604,000	38,808,000
Ingresos de pasaje de DAR	1,082,793	1,188,000	1,224,000	1,307,000	1,425,000
Ingresos de pasaje de tranvía	9,362,027	9,717,000	9,905,000	10,096,000	10,292,000
Fondos federales de transporte	57,536,671	33,069,000	34,505,000	51,529,000	34,374,000
Impto. regional de transporte	28,334,124	23,706,000	24,662,000	30,002,000	25,798,000
Otros ingresos	9,582,590	10,062,000	9,257,000	8,794,000	8,706,000
Saldo del fondo	60,047,766	53,548,978	17,637,810	(47,728,545)	(55,055,642)
Ingresos totales	\$410,450,016	\$389,220,978	\$367,434,810	\$337,438,455	\$323,836,358
Uso de los fondos					
Operaciones de transporte					
Autobús de ruta local fija	\$121,943,679	\$125,602,000	\$129,370,000	\$135,669,000	\$139,739,000
Autobús interurbano RAPID	4,670,183	4,810,000	4,954,000	5,103,000	5,256,000
Circulador vecinal	3,113,456	3,207,000	3,303,000	7,957,000	8,196,000
Operaciones DAR	19,610,000	20,198,000	20,804,000	21,428,000	22,071,000
Operaciones tranvía ligero	32,160,500	33,125,000	34,119,000	35,143,000	36,197,000
Seguridad	9,495,000	9,780,000	10,073,000	10,375,000	10,686,000
Administración y apoyo	23,263,700	23,962,000	24,681,000	25,421,000	26,184,000
Total de operaciones	\$214,256,518	\$220,684,000	\$227,304,000	\$241,096,000	\$248,329,000
Servicio de deuda	\$64,050,000	\$67,246,000	\$70,608,000	\$74,000	\$-
Proyectos capitales					
Vehículos DAR y autobuses	\$36,798,396	\$31,240,000	\$27,376,000	\$25,475,000	\$33,410,000
Instalaciones de pasajeros de autobús	11,587,885	3,421,978	3,435,000	3,463,000	3,492,400
Instalaciones de oper. y mantenimiento autobuses	1,620,378	1,070,000	430,000	400,000	415,000
Tecnología DAR y autobuses	13,466,790	1,840,000	140,000	30,390,000	340,000
Otro capital de autobuses	11,692,049	3,129,000	2,101,810	2,120,455	2,149,958
Transporte tranvía ligero South Central	16,410,000	29,290,000	3,040,000	250,000	500,000
Transporte tranvía ligero Northwest Fase I	150,000	200,000	200,000	250,000	250,000
Transporte tranvía ligero Capitolio y la I-10 al oeste	50,000	100,000	200,000	200,000	250,000
Transporte tranvía ligero Northeast	200,000	-	-	-	-
Calles: otro	660,000	-	-	-	-
Calles: mantenimiento de pavimento	14,810,000	15,500,000	16,300,000	17,100,000	17,350,000
Calles: calles nuevas y ampliación	12,799,000	9,300,000	9,780,000	9,780,000	10,410,000
Calles: movilidad y accesibilidad	8,570,000	4,650,000	4,890,000	5,130,000	5,205,000
Calles: mejoras de tecnología	3,329,000	1,550,000	1,630,000	1,710,000	1,735,000
Total proyectos capitales	\$132,143,498	\$101,290,978	\$69,522,810	\$96,268,455	\$75,507,358
Total de gastos	\$410,450,016	\$389,220,978	\$367,434,810	\$337,438,455	\$323,836,358
Saldo de fondo					
- Transporte Público	\$182,490,234	\$128,941,256	\$111,303,446	\$159,031,991	\$214,087,633
- Calles	1,891,344	2,161,344	2,161,344	2,161,344	2,161,344
Total saldo de fondo *	\$184,381,578	\$131,102,600	\$113,464,790	\$161,193,335	\$216,248,977

Terminología y Demás Factores Metodológicos

- **Objetivos de contabilidad** – La intención de este informe es identificar el progreso general y las tendencias futuras proyectadas del plan T2050, no ofrecer documentación financiera detallada. Se entrega un informe contable detallado conforme a las normas de contabilidad generalmente aceptadas dentro de los informes financieros totales anuales de la municipalidad para los ejercicios fiscales 2015-16 y 2016-17. Se incluyen los gastos realizados, los costos futuros y la recaudación de ingresos para ayudar en la evaluación del progreso y el panorama del plan. Estas cifras no deberán interpretarse como un registro contable financiero de año a año.
 - **Concordancia de los datos** – Se ha hecho todo esfuerzo en la elaboración de este informe para usar datos que concuerdan con otros documentos que publican datos similares. Sin embargo, ya que estos informes se publican a distintas fechas y cumplen distintos propósitos, cada informe podrá no contener el mismo grupo de datos que se presenta en otros informes. Por lo tanto, podrán reflejarse diferencias mínimas en los datos.
 - **Dólares nominales vs. reales** – Las proyecciones de ingresos y desembolsos se expresan en dólares “año del desembolso” (YOE, por sus siglas en inglés), que reflejan el número de dólares efectivamente recaudados o desembolsados en un año dado (dólares nominales). Por lo tanto, no hay corrección ni descuento por inflación; estos se contabilizan por separado al comparar los costos e ingresos del proyecto.
 - **Declaración de desembolsos del transporte público** – El programa T2050 incluye todo el capital y gastos de operación del transporte público de la municipalidad de Phoenix; por consiguiente, se declara todo capital y gastos de operación del transporte público. Estos desembolsos reflejan los costos totales e incluyen todas las fuentes de fondos que compensan tales costos, inclusive el impuesto sobre ventas T2050, fondos de transporte público regionales y federales, ingresos de pasaje y demás fuentes de ingresos del transporte público.
 - **Declaración de desembolsos de calles** – El plan T2050 incluye solo una pequeña porción de las actividades totales de la municipalidad por concepto de transporte vial, por lo que solo se declaran los desembolsos por mejoras financiadas por el T2050. Los desembolsos financiados por otras fuentes, tales como el Fondo de Ingresos de Usuarios de los Caminos de Arizona (AHUR), el Fondo de Capital de Construcción (CCF), y demás fuentes para el transporte vial, no aparecen en este informe.
- 