

INFORME ANUAL DE AVANCE EJERCICIO FISCAL 2023

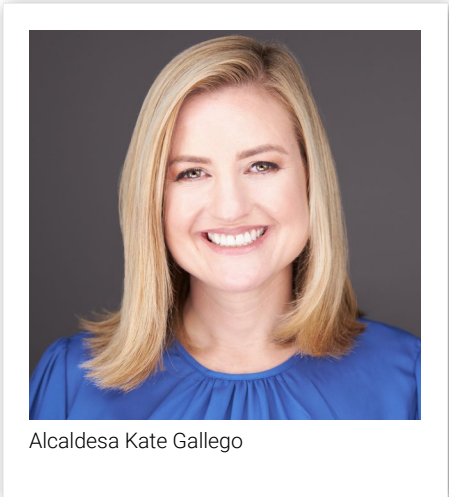
JULIO 1, 2022 A JUNIO 30, 2023



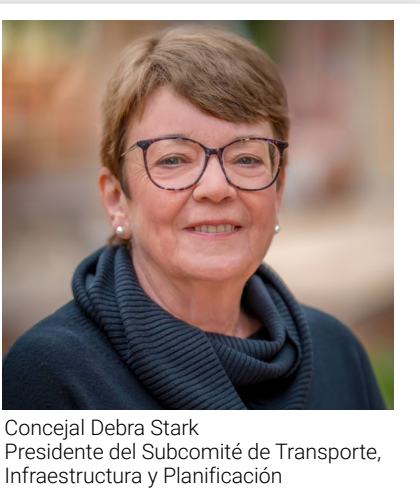
**TRANSPORTE
EN PHOENIX
2050**  **AVANZANDO
A PHOENIX**



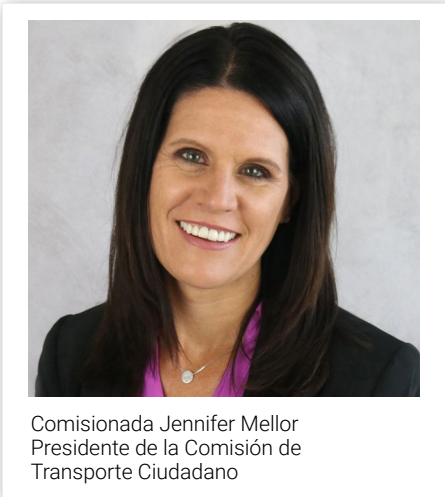
MENSAJE DEL LIDERATO



Alcaldesa Kate Gallego



Concejal Debra Stark
Presidente del Subcomité de Transporte,
Infraestructura y Planificación



Comisionada Jennifer Mellor
Presidente de la Comisión de
Transporte Ciudadano

“Cuando los votantes aprobaron nuestro plan Transporte 2050 (T2050) en 2015, pusieron un pago inicial histórico en nuestra economía, nuestra comunidad y nuestro futuro”, dijo la alcaldesa Kate Gallego. “A medida que continuamos haciendo un progreso increíble ocho años después, estamos comenzando a ver que estas inversiones rinden frutos a través de opciones de transporte público ampliadas, carreteras más nuevas y carriles para bicicletas más seguros. Nuestro plan T2050 no solo está posicionando a Phoenix como un modelo para los sistemas de transporte y transporte masivo en todo el país, sino que también está teniendo un impacto positivo en tiempo real para las familias de Phoenix”.

“Al tener una carrera larga en el servicio público, he aprendido que ser una ciudad con visión de futuro requiere una planificación estratégica para el futuro”, dijo la concejal Debra Stark. “Transporte 2050 (T2050) traza ese plan e invierte en la infraestructura de la ciudad para que los residentes actuales y las generaciones futuras puedan tener una vida exitosa en Phoenix, y los visitantes puedan disfrutar de nuestra gran ciudad. Es nuestro trabajo convertir esa visión en acción al avanzar T2050 para mejorar la calidad de vida de nuestros residentes y proporcionar calles de calidad y acceso al servicio de transporte público”.

“T2050 continúa mejorando el transporte tanto para los residentes como para los visitantes de Phoenix. El progreso realizado en los sistemas de transportación y transporte de la ciudad ha llevado a un crecimiento económico continuo. Este enfoque multifacético ha creado formas más sostenibles y costeables de moverse por la ciudad. Con mejoras en las calles, estudios de transporte de alta capacidad y expansiones de trenes ligeros en marcha, estamos orgullosos del progreso y esperamos con ansias la nueva infraestructura que se avecina”.

CONTENIDO



1.0 Descripción General del Programa



2.0 Autobús y Dial-a-Ride



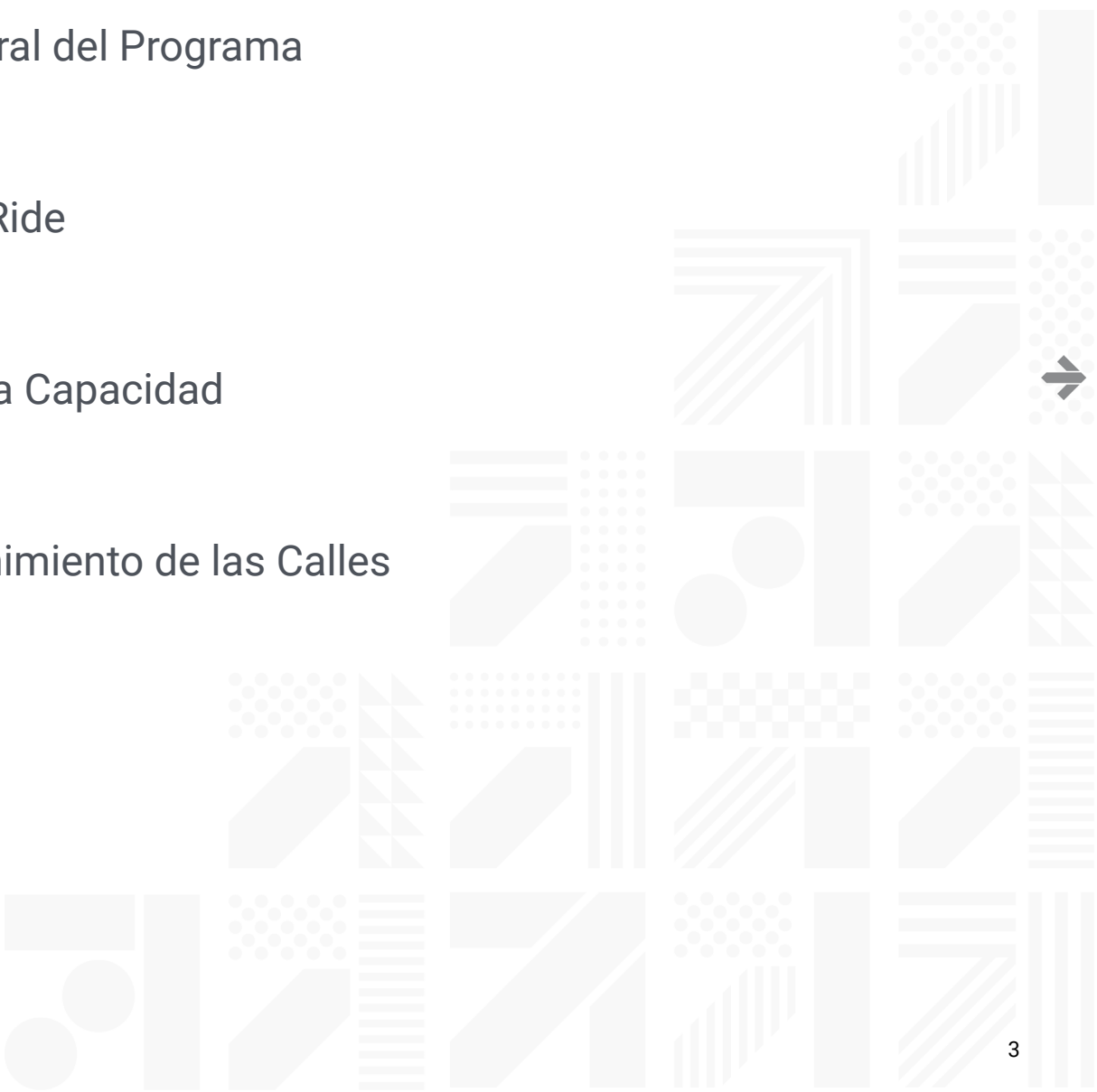
3.0 Transporte de Alta Capacidad



4.0 Mejoras y Mantenimiento de las Calles



5.0 Apéndice





1.0

Descripción General del Programa

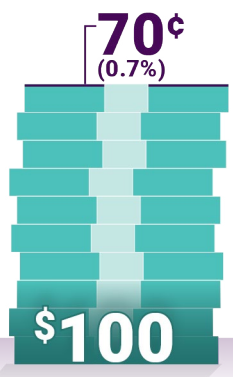


DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA



Transporte 2050 (T2050) es el plan a 35 años de Phoenix dedicado a mejorar múltiples modos de transporte en Phoenix, incluyendo autobús, tren ligero, Dial-a-Ride (DAR), calles, carriles para bicicletas y transporte activo. Los votantes de Phoenix hicieron posible el T2050 cuando aprobaron **Proposición 104** el 25 de agosto de 2015, que entró en efecto el 1 de enero de 2016, asignando 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% complementan los fondos de mantenimiento y mejora de las calles.

Los ingresos de T2050 complementan otras fuentes de financiamiento de transporte, lo que permite a la ciudad lograr más. Este informe resume los logros de T2050 del 1 de julio de 2022 al 30 de junio de 2023 (año fiscal 2023). Además, el informe identifica el progreso acumulado, desde el inicio del programa, y proporciona una visión general de las mejoras planificadas durante los próximos cinco años.



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

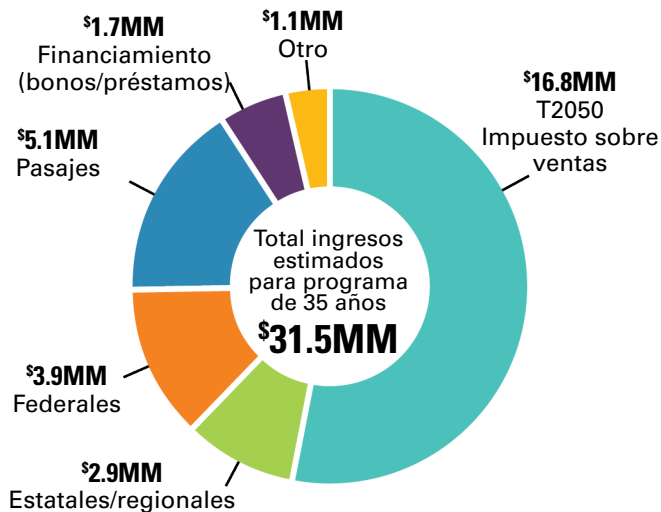
Ingresos del Ciclo de Vida

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.

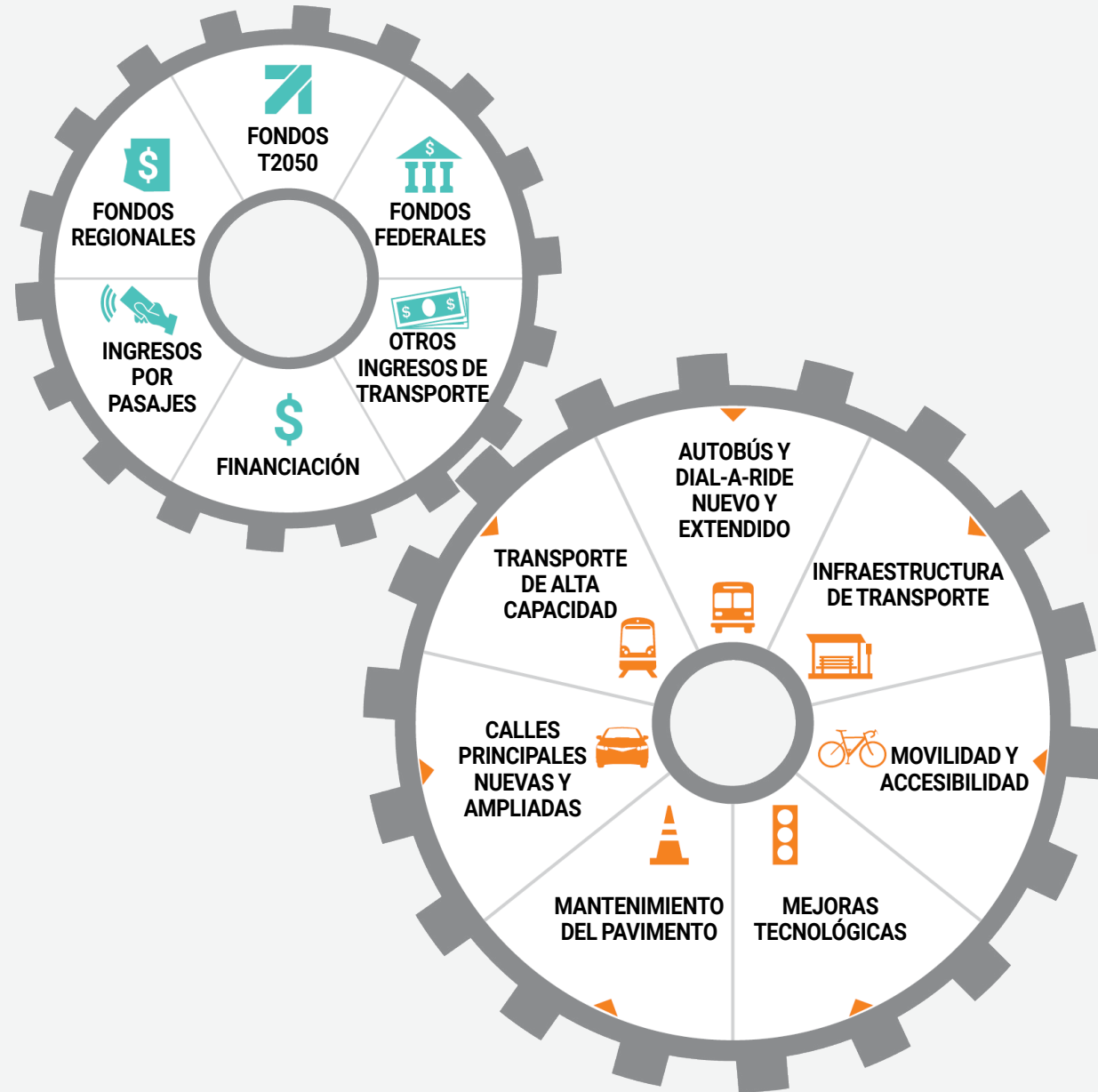
Además de estos fondos, el personal del Departamento de Calles y Transporte Público busca oportunidades para reducir costos a través de la innovación y métodos eficientes de ejecución de proyectos.

En el apéndice se puede encontrar más información sobre los supuestos del programa, con los ingresos previstos y reales del impuesto sobre las ventas que se muestran en [la tabla A.1](#). Para más información sobre la financiación regional y federal visite [la página web de financiamiento T2050 de la Ciudad de Phoenix](#).

Gráfica 1.1 Fuentes de Recursos Financieros



FINANCIAMIENTO DEL T2050



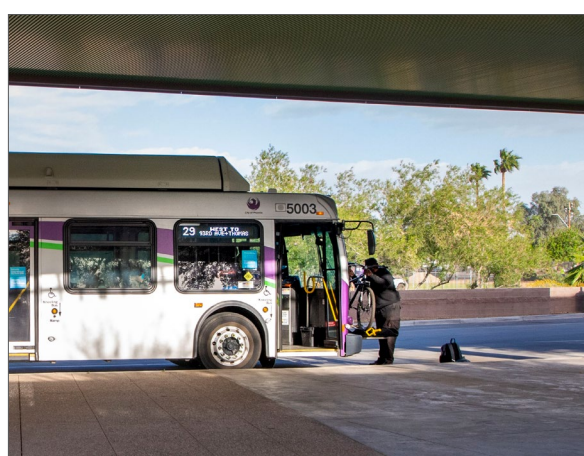
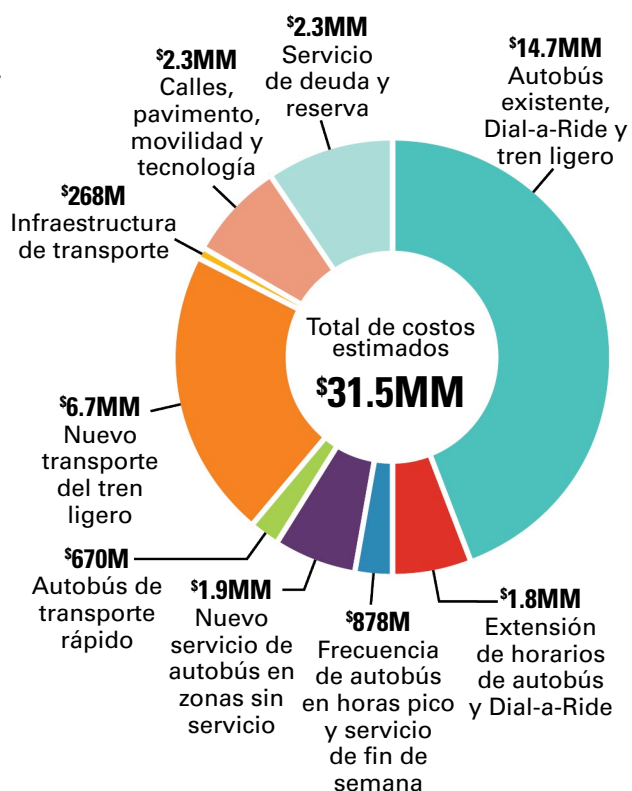
ÁREAS DE PROGRAMAS

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 trenes ligeros, instalaciones de estacionamiento y transporte, y para garantizar que se mantenga un saldo de fondos siempre que sea posible durante la vigencia del plan. La gráfica 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



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.

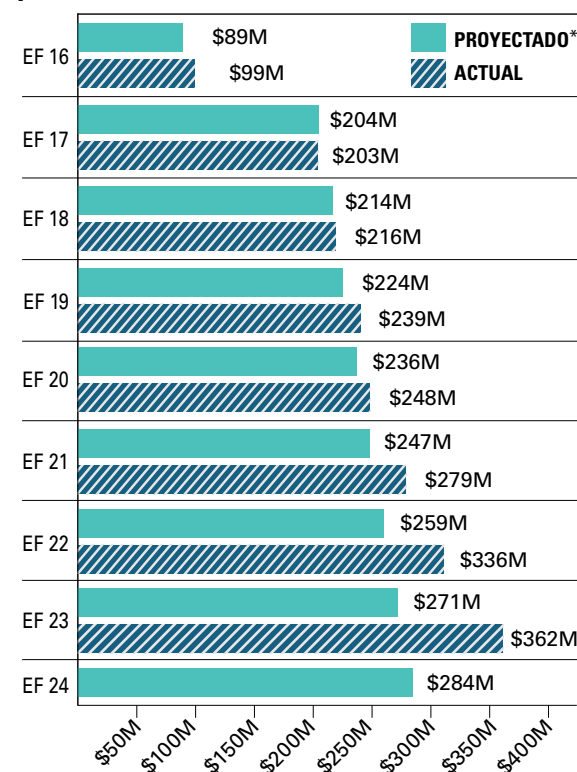
Impacto de COVID-19

El virus COVID-19 provocó una pandemia mundial a partir de 2020 y modificó significativamente las demandas de los consumidores. El número de pasajeros disminuyó drásticamente en toda la industria debido a los requisitos de distanciamiento social y los impactos en la fuerza laboral. Los cambios en los patrones de viaje de los pasajeros y las prácticas de trabajo en diversas industrias también continúan evolucionando.

Resumen Financiero y Proyección Para el EF 2023

El total de los presupuestos operativos y de capital para el EF 2023 es de \$930,780,769 millones. [En la tabla A.2](#) del apéndice se detallan los ingresos y gastos presupuestados y efectivos. La gráfica 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 2023-2028.

Gráfica 1.3 Resumen de Ingresos de Impuestos Sobre Ventas del 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, el personal del Departamento de Calles y Transporte Público interactúa regularmente de forma virtual y en persona con el público en reuniones de puertas abiertas y reuniones públicas. También asisten a eventos comunitarios, proporcionando información y recolectando opiniones sobre una variedad de temas, incluido el aumento del acceso al transporte público; planificación de rutas y extensiones de autobuses, ubicaciones futuras de estaciones de tren ligero, posibles rutas de transporte rápido de autobuses; la construcción y mejora de carreteras; y la creación y mejora de carriles bici.

Metas a 35 Años Establecidos al Inicio de T2050

El impuesto a las ventas de 35 años aprobado por los votantes entró en efecto el 1 de enero de 2016. El siguiente panel proporciona una descripción general del progreso del 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 objetivos de T2050 en la página siguiente

Supervisión Formal

La Comisión Ciudadana de Transporte (CTC por su siglas en inglés) fue establecida en 2015 por el alcalde y el Concejo Municipal de Phoenix para supervisar el programa T2050. El Concejo Municipal designa un total de 15 miembros de la comisión para abordar las necesidades de las calles y 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. A partir del 30 de junio de 2023, los miembros de CTC incluyen:

- Presidente Jennifer Mellor
- Vicepresidente Rick Naimark
- Gail Knight
- David Martin
- Phil Pangrazio
- Brookelynn Nisenbaum
- Sanjay Paul
- Christina Panaitescu
- Joan Berry
- David Moody
- Gabriel Loyola
- Shannon McBride
- Carolyn Chatman
- Jess Bristow



“El CTC desempeña un papel importante en la entrega de los muchos elementos del plan T2050 de Phoenix, y ha sido un honor servir como vicepresidente de la Comisión desde que se formó a fines del 2015. Aunque mi tiempo en la Comisión ha llegado a su fin, espero seguir el progreso de T2050 a medida que continúa mejorando las vidas de todos los que usan las calles y banquetas de Phoenix y se benefician del sistema de transporte de la ciudad”.

—Rick Naimark

El Subcomité de Transporte, Infraestructura y Planificación del Concejo Municipal de Phoenix proporciona orientación política sobre temas relacionados con infraestructura, transportación, transporte, calles, aviación/aeropuerto, agua, tecnología, ciudades inteligentes, innovación y sostenibilidad. El Concejo Municipal de Phoenix proporciona supervisión adicional, y sus reuniones también brindan oportunidades para que el público ofrezca información adicional sobre el programa.








Miembros del Subcomité de Transporte, Infraestructura y Planificación: (fila superior, de izquierda a derecha): Concejal Debra Stark, Presidenta; la concejal Laura Pastor; (segunda fila, de izquierda a derecha): la concejal Betty Guardado; Concejal Ann O'Brien.

Este panel representa el avance desde el 1 de enero de 2016 hasta el 30 de junio de 2023.

METAS T2050 ESTABLECIDAS AL INICIO DEL PROGRAMA

PROGRESO ANTICIPADO A LOS 7.5 AÑOS

AUTOBUSES Y DIAL-A-RIDE	 35 AÑOS	CONTINUAR autobús local, autobús interurbano RAPID circulador vecinal y servicio Dial-a-Ride POR 35 AÑOS	 Más Información
	 15 MIN	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 autobuses y Dial-a-Ride PARA COINCIDIR CON HORARIO DEL TREN 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 <i>park-and-ride</i>	 Más Información
		CONSTRUIR bahías de autobús adicionales	 Más Información
TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD		CONTINUAR MILLAS EXISTENTES de servicio de tren ligero	 Más Información
		PROVEER 75 MILLAS nuevas del servicio de autobús de transporte rápido	 Más Información
		AÑADIR 42 MILLAS de tren ligero nuevo en Phoenix	 Más Información
		CONSTRUIR NUEVA estación del tren 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 nuevos caminos y modernización de puentes	 Más Información
		1,080 MILLAS de nuevos carriles de bicicletas	 Más Información
		135 MILLAS de banquetas nuevas	 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 7.5 años.



2.0

Autobuses y Dial-a-Ride

AUTOBUSES Y DIAL-A-RIDE PROGRESO ACUMULATIVO 1 DE ENERO DE 2016 A 30 DE JUNIO DE 2023

EXTENSIÓN DE HORAS DE SERVICIO

para autobús y Dial-a-Ride para **COINCIDIR CON HORARIOS DEL TREN 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 ASU West Campus a 19th Avenue/ Ten Ligerio en 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	Circulador Vecinal MARY Se extendió en 59th Avenue para dar servicio a los vecindarios cerca de Sunridge Park	(EF 2022)
43	43rd Avenue Avenue se extendió de Buckeye Road a Lower Buckeye Road	(EF 2022)
28	Lower Buckeye Road de 75th Avenue a 99th Avenue	(EF 2023)
61	Southern Avenue se extiende de 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)

AUMENTO DE LA FRECUENCIA

Mejorar la frecuencia a **15 minutos o más** en ocho rutas:

Ruta	Descripción	Fuera de las horas pico	Horas pico
19	19th Avenue	(EF 2018)	
3	Van Buren Street	(EF 2018)	
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)
156	48th Street a Gilbert Road		(EF 2022)

Se restablecen los niveles de servicio entre semana en cinco días festivos (anteriormente en un horario dominical)

Aumenta la frecuencia del servicio RAPID

Días laborables y fines de semana a 30 MINUTOS o más

SE ORDENARON

Cantidad	Descripción
493	Autobuses locales
44	Autobuses RAPID
150	Vehículos Dial-a-Ride
9	Autobuses circuladores

SE INSTALARON

Cantidad	Descripción
7	Bahías para autobús
91	Paradas de autobús
545	Estructuras de sombra para marquesinas de autobús

AUTOBUSES Y DIAL-A-RIDE AVANCE ACUMULADO 1 DE ENERO DE 2016 A 30 DE JUNIO DE 2023


OTRAS MEJORAS CUMPLIDAS

\$491 MILLONES RECIBIDOS
 en subvenciones de fórmula de la Administración Federal de Transporte (FTA) para el transporte de Phoenix (total de 7.5 años)

\$41 MILLONES RECIBIDOS en subvenciones competitivas para la compra de autobuses (total de 7.5 años)


 **GAS NATURAL LICUADO**
 contrato que ahorra \$2M en combustible cada año (EF 2018)


 **CENTRAL DE TRANSPORTE OESTE**
 contrato adjudicado (EF 2019)

 **INSTALACIONES NORTE Y SUR**
 contrato adjudicado (EF 2020)

 **SERVICIO DE TRANSPORTE ALTERNATIVO**
 Las mejoras tecnológicas incluyen: ADA Ride, Senior Ride y Senior Center Shuttle, Transporte de empleados y viajes médicos (EF 2019)

 **EL DEPARTAMENTO DE TECNOLOGÍA DE PTD**
 implemento notificaciones para los pasajeros que usan DAR (EF 2022)

 **TRIPSPARK**
 portal web del cliente para reservas Dial-a-Ride (EF 2018)

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

 **DIAL-A-RIDE IMPEMENTADO 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 LETREOS DE AUTOBUSES DIGITALES**
 (EF 2018)

 **SISTEMA DE COBRO DE TARIFAS**
 contrato adjudicado (EF 2020)

 **CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES**
 contrato adjudicado (EF 2020)





AUTOBÚSES Y DIAL-A-RIDE



El Departamento de Transporte Público de Phoenix (PTD) 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. Con los servicios disponibles, los pasajeros son capaces de llegar a escuelas, centros de salud, trabajos, supermercados, farmacias y muchos otros conexiones críticas. El departamento trabaja en asociación con Valley Metro, la agencia regional de transporte público que proporciona servicios de transporte coordinados para los pasajeros en el área metropolitana.

Los residentes de Phoenix tienen acceso a una amplia gama de opciones de transporte público, incluyendo rutas de autobús fijo y servicio de tren ligero, circuladores de vecindarios, autobuses expresos de cercanías y servicios de transporte

alternativos como Dial-a-Ride (DAR) para personas que no pueden para utilizar 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 público regional Fondo de Transporte.

Empleando todos esos recursos, PTD utilizo \$217.5 millones en el EF 2023 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 utilizar \$2.4 mil millones en los próximos cinco años para continuar las operaciones de autobuses y DAR, hacer Inversiones capitales para garantizar que el sistema permanezca en buen estado y ampliándose aún más y mejorar el sistema.



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



Restablecimiento del Servicio

Aunque el COVID-19 y sus efectos han quedado atrás en gran medida, el número de pasajeros no ha vuelto a los niveles pre-pandemia. PTD ha continuado monitoreando, modificando y aumentando el servicio donde vemos una mejora en el número de pasajeros. Desde la reducción inicial del servicio a principios de 2021, PTD ha restaurado constantemente el servicio previamente suspendido, lo que incluye restaurar los viajes escolares, agregar más viajes RAPID y aumentar el alcance del servicio de autobuses.



En el EF 2023, se produjeron un total de 21,505,271 abordajes de transporte en Phoenix, que es aproximadamente la mitad del nivel pre-pandemia.

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. Los servicios de autobús estaban disponibles casi las 24 horas del día antes de las reducciones en el servicio debido a la pandemia.

Servicios de Transporte Alternativo y Dial-a-Ride

Phoenix ofrece una variedad de opciones de transporte alternativo que incluyen Dial-a-Ride, ADA Cab, Senior Cab y Senior Center Shuttle, Viajes de Empleo y Viajes Médicos. El Dial-A-Ride proporciona el servicio de transporte requerido por el gobierno federal a las personas que no pueden viajar en autobús o tren ligero. Este servicio complementa el servicio de autobús de ruta fija al operar durante el mismo horario de servicio. Los pasajeros del DAR pueden programar un viaje por teléfono o TripSpark, una herramienta de reserva en línea.

Hemos continuado extendiendo los horarios de servicio de autobuses y Dial-a-Ride para que coincidan con los horarios del tren ligero. Sin embargo, el impacto de la pandemia en el número de pasajeros y la fuerza laboral ha impedido hasta ahora que PTD reanude por completo el período de servicio pre-pandemia. Los últimos viajes durante las horas de la noche comienzan alrededor de las 11 p.m. y viajan hasta el final de cada ruta.



DASH (Downtown Area Shuttle) es una de las cuatro rutas de autobuses circuladores que 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 Estudio de Transporte Vecinal (NTS, por sus siglas en inglés) es un componente importante del programa T2050, cuyo objetivo es continuar expandiendo y mejorando las rutas de circulación de los vecindarios de Phoenix. El NTS comenzó en el 2019 con un proyecto de investigación integral sobre las ofertas de servicios de transporte en el vecindario, titulado *'Memorándum Sobre el Estado de la Práctica'*. Esta investigación incluyó una revisión de otras ciudades como Phoenix (llamadas ciudades pares).

La investigación también señala las soluciones de servicios innovadoras que las ciudades pares han implementado, sus pros y sus contras, y qué tan factibles serían tales soluciones en una ciudad como Phoenix.

En 2020, se desarrolló el *'Memorándum del centro de Phoenix - Mirando hacia el futuro'* para proporcionar un inventario de los desarrollos recientes y futuros, las mejoras en las calles, los servicios de transporte planificados y los cambios en el servicio de transporte que ocurren en el centro de Phoenix. Se llevó a cabo un análisis de todos los proyectos conocidos próximos y planificados para determinar los desafíos que la red de transporte puede enfrentar debido al paisaje cambiante del centro de la ciudad. En respuesta a estos desafíos, se identificaron impactos potenciales dentro del centro de la ciudad y PTD los está monitoreando para comprender la demanda cambiante de transporte. Además, se recomendaron soluciones de alto nivel para aliviar los desafíos futuros relacionados con el crecimiento continuo del centro de la ciudad.

En 2022, se inició el Downtown NTS con un área de enfoque que actualmente es atendida por el circulador DASH. Para garantizar la participación de la comunidad, se elaboró un *Plan de Educación y Participación Comunitaria* (CEEP) en el que se describe la participación de la comunidad en tres fases. Se documentaron y revisaron las condiciones socioeconómicas, demográficas existentes y las operaciones actuales de DASH, seguidas de la Fase 1 de Alcance Comunitario (septiembre de 2022) para comprender las necesidades actuales y futuras. Los hallazgos técnicos y las respuestas de divulgación pública se utilizaron para desarrollar

cuatro alternativas de rutas DASH que ampliaron la alineación actual de DASH y las horas de servicio. La Fase 2 de Alcance Comunitario (enero de 2023) se centró en comprender la alternativa preferida. De acuerdo con la respuesta del público, se seleccionó una alternativa y se llevó a cabo una divulgación adicional con las partes interesadas internas (departamentos dentro de la Ciudad de Phoenix) y externas a lo largo de la alternativa preferida. En abril de 2023, se llevó a cabo la Fase 3 de Alcance Comunitario a través del proceso de Cambio de Servicio de Valley Metro. A medida que el centro de la ciudad continúa evolucionando y el sitio de la estación central de la ciudad está programado para reabrir en 2025, continuarán las discusiones sobre los cambios propuestos en la ruta de DASH en el centro de la ciudad.



Las rutas RAPIDAS incluyen I-10 EAST RAPID, I-10 WEST RAPID, I-17 RAPID, South Mountain East RAPID, South Mountain West RAPID y SR 51 RAPID.

Viajero RAPID

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

En octubre de 2021, se restablecieron algunos viajes RAPID que se habían reducido como resultado de la pandemia. En enero de 2023, se restablecieron más viajes RAPID a medida que más pasajeros del transporte público regresaron al sistema.

Park-and-Ride

PTD mantiene y opera nueve instalaciones park-and-ride instalaciones, incluyendo el Sunnyslope, Centros de transporte Metrocenter y Desert Sky, que proporcionan estacionamiento gratuito para los usuarios de transporte. Además, Valley Metro maneja cinco ubicaciones park-and-ride del tren ligero a lo largo del Phoenix parte de la alineación del tranvía ligero. Además, Valley Metro administra cinco estacionamientos para el tren ligeros a lo largo de la porción de Phoenix de la alineación del tren ligero.

Paradas de Autobús y Marquesinas

PTD agregó 100 estructuras de sombra a las existentes paradas de autobús durante el último ejercicio fiscal. Sobre los próximos cinco años fiscales, Phoenix planea instalar en al menos 80 estructuras de sombra adicionales en las paradas de autobús cada año, con un total de 400 nuevas sombras estructuras para el EF 2028.



Las estructuras de sombra de las marquesinas de autobús brindan protección contra elementos ambientales locales comunes en las paradas, como el calor extremo y los monzones estacionales.

Tecnología

El proyecto de mejora del cobro de tarifas ha entrado en la fase de implementación oficial. Durante este período, se instalaron los validadores de autobuses y los validadores de la plataforma del tren ligero, y se verificó la funcionalidad en el campo. En diciembre de 2022, la agencia y el público estaban probando la aplicación piloto de venta de boletos móviles. Había tipos de tarifas limitadas disponibles y participaron más de 300 probadores piloto.

El lanzamiento de la aplicación móvil de venta de boletos comenzó el 1 de febrero de 2023, coincidiendo con la llegada del Super Bowl al Valle. En el otoño de 2023 se lanzará un nuevo sitio web de cara al público para que los pasajeros elegibles se registren y obtengan la certificación de tarifas reducidas mientras utilizan el sistema de transporte. La Fase 2 se lanzará a principios de 2024 y proporcionará una nueva opción de cuenta de tarifa utilizando tarjetas inteligentes recargables que son individualizadas (basadas en la cuenta), además de más opciones de emisión de boletos de tarifa para la aplicación móvil de boletos.



La aplicación móvil de boletos permite a los pasajeros comprar tarifas utilizando sus dispositivos móviles.

Tabla 2.1 T2050 Autobuses y Dial-a-Ride

Completado EF 2023 (del 1 de julio de 2022 al 30 de junio de 2023)

Financiar el autobús existente, el autobús de viajeros RAPID, el circulador del vecindario y el servicio Dial-a-Ride durante 35 años

- Continuó brindando servicios seguros y confiables.
- Se mantuvieron los horarios de servicio de autobuses y Dial-a-Ride para que coincidan con los horarios del tren ligero.

Mejorar la frecuencia de autobuses

- En enero de 2023, los Planeadores PTD restauraron viajes selectos en seis rutas RAPID en Phoenix. Estos viajes se eliminaron previamente durante la pandemia.
- En mayo de 2023, PTD realizó actividades de alcance al público para mejorar la frecuencia de los autobuses en las rutas 3, 7, 16, 19, 27, 35 y 70. Con la implementación de los cambios de servicio propuestos, la red de servicio frecuente de Phoenix aumentaría de 8 rutas a 11 rutas, cubriendo el 47% de los residentes de Phoenix dentro de su servicio. Más de 217,000 residentes, así como 133,000 empleos más, estarían cubiertos dentro del área de servicio de la red de servicio frecuente.

Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride

- Ordenaron 50 autobuses (18 a GNC y 20 híbridos-eléctricos, 6 eléctricos de batería, 6 eléctricos de pila de combustible [hidrógeno]), 4 autobuses circuladores y 25 vehículos Dial-a-Ride.

Extender y añadir servicio de autobús a calles principales sin servicio

- En octubre de 2022, PTD implementó una extensión de ruta en la Ruta 43 extendiendo la ruta una milla al sur de Buckeye Road a Lower Buckeye Road.
- En noviembre de 2022, PTD llevó a cabo actividades de alcance al público sobre la propuesta de extender la Ruta 28 en Lower Buckeye Road de 75th Avenue a 99th Avenue, extender la Ruta 61 de 43rd Avenue a 51st Avenue, así como extender el servicio de transporte al norte de Phoenix dividiendo la Ruta 35 en la Ruta 35 y la Ruta 36.
- En abril de 2023, PTD implementó una extensión de ruta en la Ruta 28 en Lower Buckeye Road de 75th Avenue a 99th Avenue y extendió la Ruta 61 desde

43rd Avenue a 51st Avenue. Las propuestas de las rutas 35 y 36 fueron rechazadas por la opinión pública.

- En mayo de 2023, PTD llevó a cabo actividades de alcance al público sobre la extensión del servicio DASH en el centro de Phoenix, así como la adición de servicios de fin de semana en la ruta.

Bahías de autobuses

- Se construyó una bahía de autobuses en la intersección de 75th Avenue y Van Buren. Las mejoras en esta intersección también incluyeron la actualización de la señal adyacente con rampas que cumplen con la Acta para Americanos con Discapacidades (ADA por su siglas en inglés) y botones de presión para Señales Peatonales Accesibles (APS por su siglas en inglés) para ayudar a facilitar el movimiento seguro de vehículos y peatones a través de la intersección.

Paradas de autobús

- Se instalaron 100 marquesinas nuevas en las paradas de autobús existentes. Además, se instalaron 39 nuevas paradas de autobús.

Incorporar tecnología

- Proyecto de modernización del sistema regional de cobro de tarifas continúa en su 3er año.
- Funciones lanzadas hasta la fecha:
 - En julio de 2021 se lanzó un planificador de viajes con funciones limitadas y una aplicación móvil de información en tiempo real.
 - En diciembre de 2022 se probó una solución de venta de entradas con una aplicación móvil de compra de tarifas limitadas y se lanzó antes de la Super Bowl en febrero de 2023.

Seguridad

- Esfuerzos continuos para trabajar con la Unidad de Policía del Transporte en temas de seguridad en centros de transporte, park-and-rides, y paradas de autobús. Aumento de la frecuencia de limpieza en determinadas paradas de autobús en respuesta a problemas de basura.

Operaciones y Mantenimiento

Phoenix utiliza tres instalaciones para el mantenimiento de los autobuses, abastecimiento de combustible y limpieza: las Instalaciones de Transporte Oeste, Norte, y Sur. First Transit comenzó a proporcionar servicios de transporte desde la Instalación oeste bajo un nuevo acuerdo que comienza el 1 de julio de 2018. Transdev comenzó a proporcionar servicios de transporte desde las instalaciones Norte y Sur bajo un nuevo acuerdo que comienza el 1 de julio, 2020. Transdev también comenzó a prestar servicios en el Centro de Control de Operaciones el 1 de julio, 2020, agregando tres nuevos controladores para proporcionar un mayor soporte y supervisión del sistema.

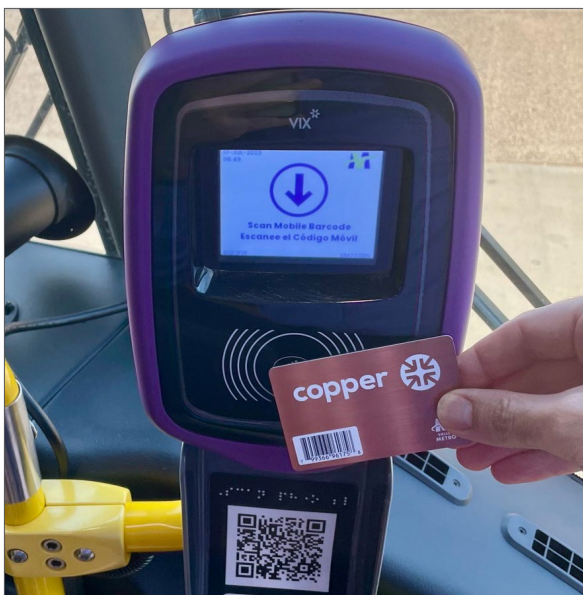
Transdev completó la adquisición de First Transit en marzo de 2023. Sin embargo, First Transit continúa operando bajo el nombre de First Transit y se espera que el cambio de nombre entre en vigencia a fines de septiembre de 2023. El contrato de First Transit continuará operando como un contrato separado.



Con el servicio restaurado al 97% de los niveles Pre-COVID en abril de 2023, Phoenix operó alrededor de 403,500 millas de servicio de autobús semanalmente.

Tabla 2.2 T2050 Autobuses y Dial-a-Ride

Planeado para el EF 2024	
Financiar servicio de autobús existente, autobús interurbano RAPID, circulador vecinal y Dial-a-Ride por 35 años. <ul style="list-style-type: none"> Continuar brindando servicios seguros y confiables. Mantener el horario de servicio de autobuses y DAR para que coincida con el horario del tren ligero. 	Paradas de autobús <ul style="list-style-type: none"> Instalar 100 nuevas estructuras de sombra en las paradas de autobús existentes. Se asignaron fondos para 20 nuevas estructuras de sombra adicionales más allá de la meta de 80 nuevas estructuras de sombra en los ejercicios fiscales 2023 y 2024.
Mejorar la frecuencia del bus <ul style="list-style-type: none"> Continuar con el restablecimiento de los servicios de transporte que se habían cortado debido a la pandemia de COVID-19. Expandir la Red de Servicios Frecuentes (servicio que funciona cada 15 minutos o más rápido de al menos 6 a.m. a 6 p.m. de lunes a viernes) agregando más frecuencia en las rutas 3, 7, 16, 19, 35 y 70. Agregue la frecuencia de las horas pico en la Ruta 27. 	Incorporar tecnología <ul style="list-style-type: none"> A finales de 2023 y 2024 se incorporarán nuevos proyectos regionales de modernización del sistema de cobro de tarifas. El sitio web de registro de tarifas reducidas se lanzará en el otoño de 2023. Aquellos que reúnan los requisitos para la tarifa reducida podrán completar la solicitud en línea y tener opciones de tarifa reducida disponibles en la aplicación móvil de emisión de boletos. A principios de 2024, las tarjetas inteligentes recargables estarán disponibles para los pasajeros de los programas de tarjetas platino (corporativos, estatales, municipales, del condado). Diseñar una nueva infraestructura de abastecimiento de combustible de cero emisiones en los Garajes de Operación y Mantenimiento Oeste y Norte. El plan de transición de la flota de servicio pesado, según lo aprobado por el Concejo Municipal de Phoenix, a autobuses de cero emisiones incluirá la compra de autobuses eléctricos de batería y autobuses eléctricos de pila de combustible (hidrógeno).
Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride <ul style="list-style-type: none"> Ordenaron 54 autobuses (17 a GNC y 25 híbridos-eléctricos, 6 eléctricos de batería, 6 eléctricos de pila de combustible [hidrógeno]), 2 autobuses circuladores y 25 vehículos Dial-a-Ride. Solicite de propuesta emitida para autobuses pesados de cero emisiones. 	
Extender y añadir servicio de autobús a calles principales sin servicio <ul style="list-style-type: none"> Continúe investigando el cambio de servicio que extendería el servicio DASH en el centro de Phoenix y agregaría el servicio de fin de semana en la ruta. 	
Bahías de autobuses <ul style="list-style-type: none"> Coordinar el diseño y la construcción de la bahía de autobuses con el Departamento de Calles de Phoenix, ya que los proyectos de calles brindan la oportunidad de incluir bahías de autobuses en las intersecciones de las calles arteriales. 	Seguridad <ul style="list-style-type: none"> Continuar los esfuerzos para trabajar con la Unidad de Policía de Transporte en temas de seguridad en los centros de transporte, estacionamientos y paradas de autobús. Aumente la frecuencia de limpieza en determinadas paradas de autobús.



La Fase 2 de la aplicación móvil de boletos, brindará a los pasajeros más opciones de tarifas utilizando tarjetas inteligentes recargables.

Tabla 2.3 T2050 Autobuses y Dial-a-Ride
Planeado para EF 2025 - 2028
Financiar servicio de autobús existente, autobús interurbano RAPID, circulador vecinal y Dial-a-Ride por 35 años.

- Continuar brindando servicios seguros y confiables.
- Mantener el horario de servicio de autobuses y DAR para que coincida con el horario del tren ligero.

Mejorar la frecuencia de los autobuses

- Mantener la red de servicio frecuente existente en Phoenix, monitorear las tendencias de pasajeros y evaluar la viabilidad de modificar la frecuencia de la línea de ruta para expandir la red de servicio frecuente en los próximos cinco años fiscales.

Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride

- Ordenar autobuses: 28 (EF 2025), 28 (EF 2026), 40 (EF 2027), 40 (EF 2028).
- Ordenar autobuses circuladores: 0 (EF 2025), 3 (EF 2026), 3 (EF 2028).
- Ordenar 25 vehículos DAR cada ejercicio fiscal.
- Ordenar 20 autobuses BRT para el EF 2028.

Extender y añadir servicio de autobús a calles principales sin servicio

- 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.

Bahías de autobuses

- Coordinar el diseño y la construcción de la bahía de autobuses con el Departamento de Calles de Phoenix, ya que los proyectos de calles brindan la oportunidad de incluir bahías de autobuses en las intersecciones de las calles arteriales.

Paradas de autobús

- Instalar al menos 80 nuevas estructuras de sombra en las paradas de autobús existentes sin sombra en cada uno de los próximos cinco ejercicios fiscales.

Incorporar tecnología

- Proyecto de modernización del sistema regional de cobro de tarifas.
- En el tercer trimestre de 2024, las tarjetas inteligentes recargables estarán disponibles para el público en general, se introducirá un tope de tarifas y se implementará una red comercial para comprar tarjetas recargables.
- Se instalarán nuevas máquinas expendedoras de boletos en la alineación del tren ligero.
- Todas las cajas de tarifas de los autobuses serán reemplazadas por nuevas cajas de tarifas de solamente efectivo.
- Diseño y construcción de nueva infraestructura de abastecimiento de combustible cero emisiones en los Garajes de Operación y Mantenimiento Oeste y Norte.
- El plan de transición de la flota de servicio pesado, según lo aprobado por el Concejo Municipal de Phoenix, a autobuses de cero emisiones incluirá la compra de autobuses eléctricos de batería y autobuses eléctricos de pila de combustible (hidrógeno).
- Se completará el diseño y se iniciará la construcción de una nueva infraestructura de abastecimiento de combustible con una fecha de finalización de mediados de 2025.

Seguridad

- Continuar los esfuerzos para trabajar con la Unidad de Policía de Transporte en temas de seguridad en los 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

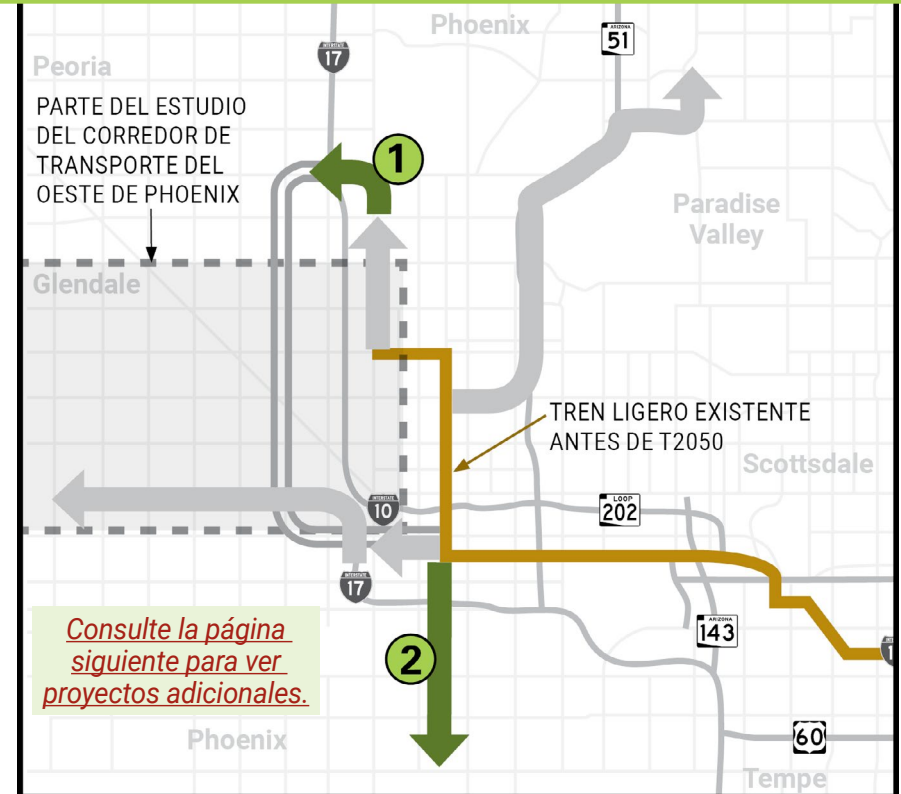
PROGRESO ACUMULADO

1 DE ENERO DE 2016 A 30 DE JUNIO DE 2023

Proyectos en Curso de LRT - Construcción

1 FASE II DE LA EXTENSIÓN NOROESTE

- Se inició la construcción en agosto de 2020.
- Se otorgaron tres asignaciones para el programa FTA Capital Investment Grants (\$50,6 millones en agosto de 2020, \$49,4 millones en diciembre de 2020 y \$58 millones en mayo de 2021).
- En noviembre de 2021, se otorgó \$1 millón para la Subvención Piloto de Planificación de Desarrollo Orientado al Transporte (TOD) de la FTA.
- En junio de 2023, el Programa de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas alcanzó un hito de más de \$130,000 en fondos distribuidos a pequeñas empresas y microempresas a lo largo del corredor.
- En junio de 2023, alcanzó el 90% de finalización total de la construcción.



2 EXTENSION SUR CENTRAL / CENTRAL DE TRANSPORTE CENTRO

- La construcción comenzó en octubre de 2019.
- En enero de 2021, recibió un Acuerdo de Subvención de Financiamiento Completo de \$638 millones del Departamento de Transporte de EE. UU.
- Se le otorgaron dos asignaciones del programa CIG de la FTA (\$232.1 millones en mayo de 2022 y \$21.1 millones en diciembre de 2022) y \$81.3 millones en fondos de la Ley del Plan de Rescate Estadounidense (ARPA) en mayo de 2022.
- En noviembre de 2022, recibió una subvención de \$1 millón de FTA TOD Planning Projects para la implementación del Plan Comunitario TOD.
- En junio de 2023, el Programa de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas alcanzó un hito de \$750,000 en fondos distribuidos a pequeñas empresas y microempresas a lo largo del corredor.
- En junio de 2023, se alcanzó más del 65% de finalización total de la construcción.

TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD

PROGRESO ACUMULADO

1 DE ENERO DE 2016 A 30 DE JUNIO DE 2023

Proyectos LRT en Curso – Planeados

3 EXTENSIÓN DEL CAPITOLIO

- En junio de 2021, se le otorgó una subvención de \$2.4 millones para realizar la planificación de TOD a lo largo de Capitol y las extensiones oeste de la I-10 de la FTA.
- En septiembre de 2022, logró un 15% de diseño de ingeniería preliminar y comenzó a avanzar en el diseño hacia un 30% de finalización.
- En marzo-mayo de 2023, se llevaron a cabo reuniones públicas para recopilar información sobre el diseño preliminar del 15%.
- En mayo de 2023, se le otorgó la entrada en la fase de desarrollo del proyecto de FTA.
- En mayo de 2023, se puso en marcha la contratación del contratista de diseño final.
- En junio de 2023, la contratación del contratista de construcción está en marcha.

4 ESTUDIO DEL CORREDOR DE TRANSPORTE DE OESTE DE PHOENIX

- En junio de 2022, FTA otorgó una subvención de \$514,045 del Programa de Restauración de Planificación de Rutas del Plan de Rescate Estadounidense para realizar un estudio de transporte de alta capacidad (HCT) en el oeste de Phoenix.
- En febrero de 2023, se completó el informe de condiciones existentes, así como la declaración de propósito y necesidad.

- En marzo y abril de 2023, se llevó a cabo la primera fase de reuniones públicas para recopilar información sobre diez alineaciones propuestas.
- En junio de 2023, se llevó a cabo la segunda fase de reuniones públicas para recopilar información sobre dos alineaciones propuestas.

5 I-10 EXTENSIÓN OESTE

- En 2021, se comenzó la planificación preliminar y la evaluación del corredor.
- En junio de 2021, se le otorgó una subvención de \$ 2 millones para realizar la planificación de TOD a lo largo de las extensiones del Capitolio y al oeste de la I-10 de la FTA.

Proyectos Completados de Light Rail Transit (LRT)

6 ESTACIÓN DE 50TH STREET

- Inaugurado el 25 de abril de 2019.
- Se recibió el Premio a la Infraestructura Sostenible del Metis Center de la Universidad Estatal de Arizona.

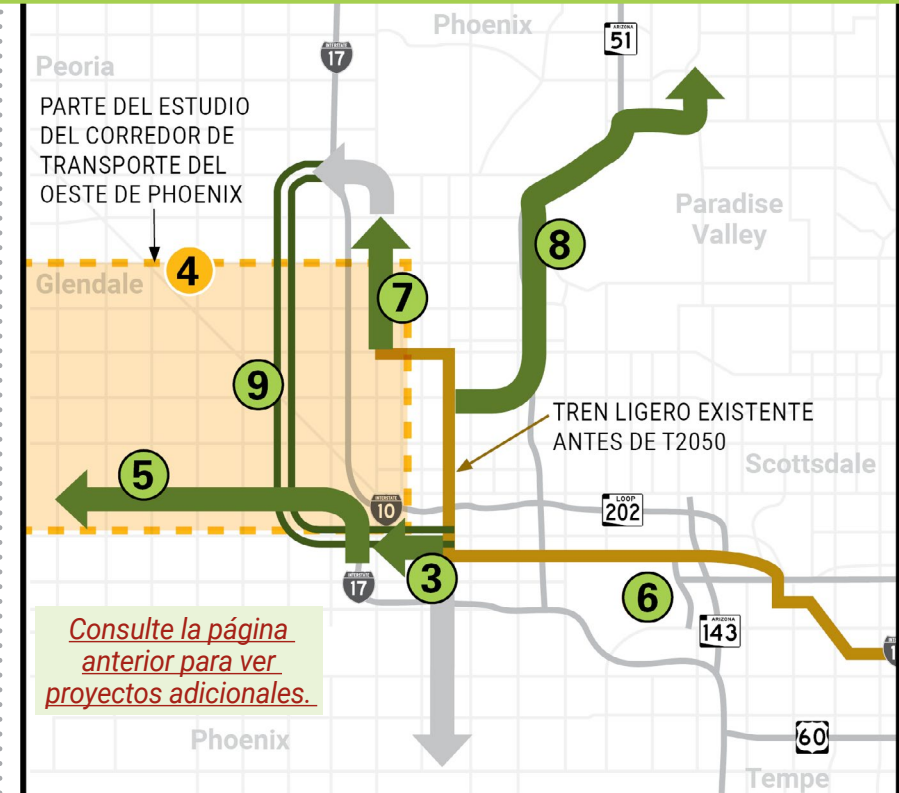
7 EXTENSION NOROESTE FASE 1

- El servicio comenzó el 19 de marzo de 2016.

LRT Proyectos Diferidos

8 EXTENSION NOROESTE

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



Proyectos en Curso de BRT - Planificación

9 CORREDOR DE 35TH AVENUE / VAN BUREN STREET

- El 6 de octubre de 2021, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó el corredor inicial de BRT de 35th Avenue/Van Buren Street.
- El 20 de abril de 2022, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó una enmienda para que AECOM proporcione planes de diseño del 15% para el corredor BRT inicial de 35th Avenue / Van Buren Street.
- El 31 de mayo de 2023, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó un contrato de \$5.5 millones con HDR Engineering para brindar servicios profesionales para los Servicios de Apoyo y Planificación del Programa BRT.



TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD

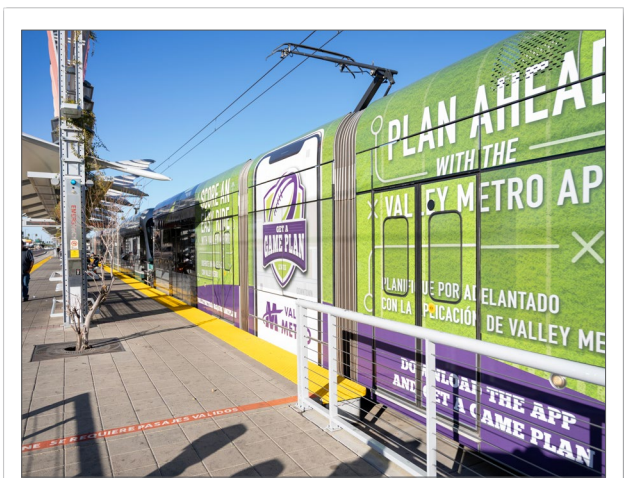


El transporte de alta capacidad (HCT) atiende a más clientes que el servicio de autobús tradicional porque utiliza vehículos de mayor capacidad. HCT también ofrece viajes más rápidos porque evita el tráfico de vehículos.

Por ejemplo, el servicio de tren ligero de Phoenix puede operar a velocidades de viaje más rápidas porque funciona en una guía exclusiva con señalización de tráfico priorizada. Las 16.5 millas de servicio de tren ligero dentro de la ciudad de Phoenix es una porción sustancial de las existentes de 28.2 millas del sistema del tren ligero de Valley Metro. Los residentes usan el sistema para conectarse

entre las áreas del centro de Phoenix, Tempe y Mesa, así como el aeropuerto Sky Harbor y muchos otros destinos clave en el medio.

Además del tren ligero, el autobús de transporte rápido (BRT) es un componente clave para continuar expandiendo la red HCT de la ciudad. BRT se enfoca en la mejora de la velocidad, la fiabilidad, conveniencia y la experiencia general de transporte. Los elementos comunes de los sistemas BRT exitosos incluyen estaciones mejoradas, cobro avanzado de tarifas, autobuses personalizados, marca única, carriles exclusivos y mejoras en los puntos de transporte, como prioridad de señales de transporte y carriles de salto de cola.



En febrero de 2023, aproximadamente 250,000 pasajeros utilizaron el tren ligero para asistir a los eventos del Super Bowl LVII en el centro de Phoenix.

Financiamiento y Presupuesto

Las ciudades de Phoenix, Tempe y Mesa comparten las obligaciones de financiamiento para las operaciones continuas y el mantenimiento del tren ligero. Los gastos incluyen la operación de vehículos, seguridad y cobro de tarifas, y mantenimiento y administración de vehículos y sistemas.

Phoenix asignó \$231.1 en el EF 2021 para respaldar las operaciones y la expansión del tren ligero en curso. T2050 incluye una inversión de más de \$2.4 mil millones para expandir y mejorar la red de HCT de la ciudad durante los próximos cinco años. El plan incluye mejoras al tren ligero y expansión y desarrollo del BRT. Además de los ingresos generados por el impuesto a las ventas T2050 de la ciudad, otras fuentes de financiamiento incluyen subvenciones federales, el Fondo de Transporte Público Regional, tarifas y publicidad.

Restauración del Número de Pasajeros

En el ejercicio fiscal 2020, Valley Metro modificó los horarios del tren ligero en respuesta a la pandemia de COVID-19. Debido a que el número de pasajeros sigue estando por debajo de los niveles anteriores a la pandemia, el tren ligero comienza aproximadamente a las 4:45 a.m. y el último viaje comienza a las 11 p.m.

Desarrollo Orientado al Transporte (TOD)

El Programa Piloto de Planificación TOD [transit.dot.gov] de la FTA proporciona fondos a las comunidades para integrar el uso de la tierra y el transporte a través de estudios de planificación. La FTA financia estudios a través de este programa para examinar formas de desarrollar estrategias de vivienda cerca del transporte público, mejorar el desarrollo económico y el potencial de pasajeros, fomentar la conectividad multimodal y la accesibilidad, mejorar el acceso al transporte público para el tráfico peatonal y ciclista, involucrar al sector privado, identificar las necesidades de infraestructura y permitir el desarrollo de uso mixto cerca de las estaciones de transporte. El Programa Piloto para la Planificación TOD es una subvención competitiva. Los siguientes son tres proyectos activos que recibieron fondos de subvenciones de la FTA:

- La Fase II de la Extensión del Noroeste recibió una subvención de \$1 millón. HCT utilizará la subvención para desarrollar un Plan de Poliza TOD y un plan de transporte activo multimodal 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.
- La Extensión Capitol/Oeste recibió una subvención de \$2 millones, que se utilizará para desarrollar Plane de Poliza TOD y Estrategias de Vivienda Equitativa para los corredores del proyecto Capitol y el proyecto Oeste del I-10. Estos planes y estrategias se desarrollarán a través de una evaluación de

las condiciones existentes, el desarrollo de perfiles comunitarios, la participación pública y de las partes interesadas, y la creación de una visión comunitaria.

- La Extensión Sur Central/Central de Transporte Centro recibió una subvención de \$1 millón en noviembre de 2022, que se utilizará para implementar la visión comunitaria compartida del Plan Comunitario Sur Central TOD recientemente adoptado para comunidades ambientalmente equitativas, compactas y conectadas, y para ayudar a lograr un progreso significativo hacia un uso más equitativo de la tierra, transporte e inversiones en infraestructura.



Agosto de 2023: Fase II de la Extensión Noroeste, Centro de Transporte Thelda Williams.

Servicio de Tren Ligero

Extensión Noroeste Fase II

La Fase II de la Extensión Noroeste llevará el tren ligero al oeste de la I-17. La extensión de 1.6 millas se extenderá hacia el oeste en Dunlap Avenue desde 19th Avenue, hacia el norte en 25th Avenue y hacia el oeste en Mountain View Road a través de la I-17, terminando en el Centro de Transporte Thelda Williams.



La construcción comenzó en agosto de 2020 y alcanzó el 90% de avance en junio de 2023. Actualmente, la ampliación está programada para abrir en 2024, es decir, tres años antes de lo previsto originalmente.

Extension Sur Central / Central de Transporte Centro

Esta extensión agrega 5.5 millas al sistema de tren ligero mientras conecta a los residentes del sur de Phoenix con el centro de Phoenix y la red del tren ligero. El proyecto incluye un centro de transporte en el centro de Phoenix, un park-and-ride y arte público.

La construcción de la Extensión Sur Central comenzó en octubre de 2019 y alcanzó el 65% de competencia del proyecto en junio de 2023. Se espera que la nueva línea esté operativa en 2025.

Extensión del Capitolio

La Extensión del Capitolio de 1.4 millas, originalmente conocida como Capitol/ Oeste I-10 Fase I, conectará el sistema de tren ligero existente en el centro de Phoenix con el capitolio del estado de Arizona.

La Evaluación Ambiental (EA) y el diseño preliminar del proyecto comenzaron en 2020. El EA evalúa los aspectos ambientales del proyecto y proporciona un análisis detallado de cómo funcionaría el tren ligero a lo largo de la ruta.

Extensión Oeste I-10

La extensión del tren ligero Oeste I-10 conectará el centro de Phoenix con el Desert Sky Transit Center. Se espera que el proyecto finalice en 2030.

La planificación preliminar y la evaluación del corredor comenzaron en 2020. Los próximos pasos incluyen finalizar el análisis del proyecto y continuar con el alcance comunitario.

Tabla 3.1 T2050 de Transporte de Alta Capacidad

Completado EF 2023 (del 1 de julio de 2022 al 30 de junio de 2023)	
Aumentar el tren ligero en Phoenix	
Fase II Extensión Noroeste	
<ul style="list-style-type: none"> Continúa la plataforma de la estación elevada Metro Parkway Center y la construcción de park-and-ride. En abril de 2023, se premio un contrato de servicios de consultoría para ayudar con el desarrollo del Plan de Poliza de Desarrollo Orientado al Transporte (TOD) de la Fase II del Tren Ligero de la Extensión Noroeste. En mayo de 2023, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó el cambio de nombre de Centro an transporte Metrocenter a Centro de Transporte Thelda Williams. En junio de 2023, el Programa de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas alcanzó un hito de más de \$130,000 en fondos distribuidos a pequeñas empresas y microempresas a lo largo del corredor. En junio de 2023, alcanzó el 90% de finalización total de la construcción. 	<p>inversiones en infraestructura para lograr el Plan Comunitario TOD del Centro Sur.</p> <p>Extensión Capitolio</p> <ul style="list-style-type: none"> En septiembre de 2022, se logró un 15 % de diseño de ingeniería preliminar y comenzó a avanzar en el diseño hacia un 30 % de finalización. En octubre de 2022, se determinó el Gerente de Construcción en Riesgo (CMAR) como el método de entrega del proyecto. Comience a implementar CMAR en el calendario del proyecto. En marzo-mayo de 2023, se llevaron a cabo reuniones públicas para recopilar información sobre el 15% del diseño preliminar de ingeniería. En mayo de 2023, se le otorgó la entrada en la fase de desarrollo del proyecto de FTA. En mayo de 2023, se inició la contratación del contratista de diseño final. En junio de 2023, la contratación del contratista de construcción está en marcha. En junio de 2023, el proceso de adquisición de consultores de Planificación del Uso del Terreno y Proyecto de Vivienda Equitativa de la Extensión del Capitolio y la Extensión Oeste I-10 pasó a la fase de evaluación de la propuesta. Levantamiento topográfico de la alineación para identificar la ubicación de los servicios públicos subterráneos. Continuar los trabajos preparatorios para apoyar la redacción de la Evaluación Ambiental.
Extensión Sur Central / Central de Transporte Centro	
<ul style="list-style-type: none"> En noviembre de 2022, recibió una subvención de \$1 millón de FTA TOD Planning Projects para la implementación del Plan Comunitario TOD del Sur Central. En diciembre de 2022, completó el curso final de pavimentación en la Central de Transporte Centro para cumplir con los requisitos de Mobility Matters. En diciembre de 2022, recibió una asignación de \$21.1 millones del programa FTA CIG. En junio de 2023, el Programa de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas alcanzó un hito de \$750,000 en fondos distribuidos a pequeñas empresas y microempresas a lo largo del corredor. En junio de 2023, se alcanzó más del 65% de finalización total de la construcción. Continuación con todos los trabajos civiles (servicios públicos subterráneos y carreteras) a lo largo del área central sur de la alineación. Continuar con todos los trabajos civiles (servicios públicos subterráneos y carreteras) a lo largo del área central sur de la alineación. Continuar con el esfuerzo de implementación para el uso equitativo de la tierra, el transporte y las 	<p>Extensión Oeste I-10</p> <ul style="list-style-type: none"> Continuaron la planificación preliminar y la evaluación del corredor. En junio de 2023, el proceso de adquisición de consultores de Planificación del Uso del Terreno y Proyecto de Vivienda Equitativa de la Extensión del Capitolio y la Extensión Oeste I-10 pasó a la fase de evaluación de la propuesta.

Autobús de Transporte Rápido

En 2021, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó el corredor inicial de Autobús de Transporte Rápido (BRT por su siglas en inglés) 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 ingeniería.

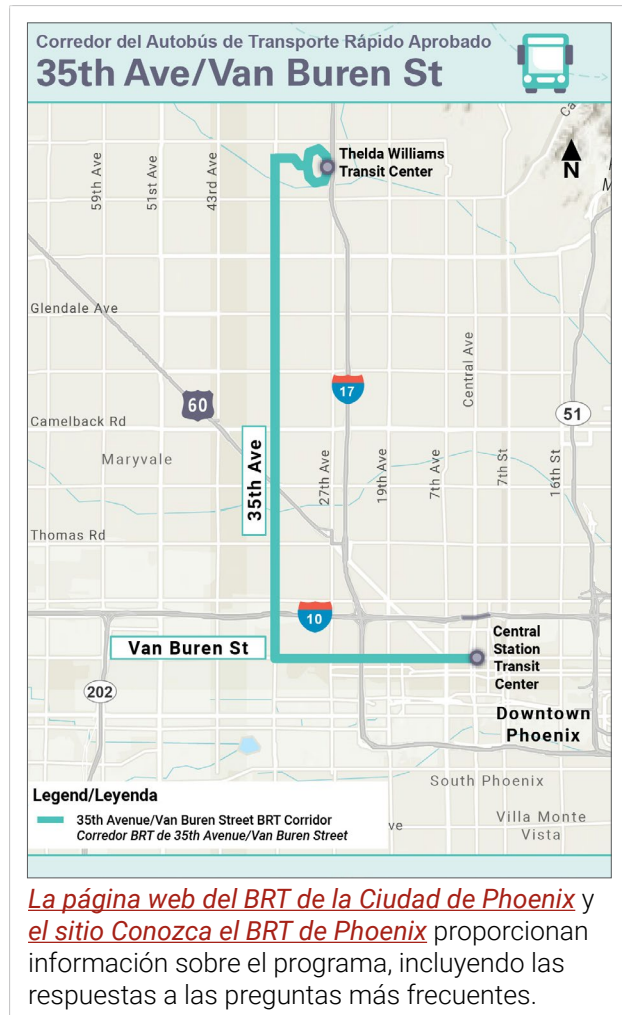


Tabla 3.2 T2050 de Transporte de Alta Capacidad

Completado EF 2023 (del 1 de julio de 2022 al 30 de junio de 2023)

Aumentar Autobús de Transporte Rápido

- En julio de 2022, el Programa BRT de Phoenix comenzó su contrato de diseño preliminar con AECOM para realizar un análisis de alternativas y desarrollar conceptos de diseño y planes de diseño del 15% para el corredor BRT inicial de 35th Avenue/Van Buren Street.
- En agosto de 2022, el Programa BRT de Phoenix estableció un Comité Asesor Técnico (TAC por su siglas en inglés) y un Comité de Liderazgo Ejecutivo (ELC por su siglas en inglés) para juntar información técnica y perspectiva sobre las decisiones clave para el desarrollo del Corredor BRT de 35th Avenue y Van Buren Street. El TAC y el ELC incluyen representantes del equipo del Programa BRT, los departamentos de la Ciudad de Phoenix, las agencias gubernamentales regionales y estatales y los distritos del consejo.
- En el otoño de 2022, el programa BRT de Phoenix comenzó la Fase I del Análisis de Alternativas para el Corredor de 35th Avenue/Van Buren Street. Durante esta fase, el equipo evaluó las condiciones existentes y junto información de la comunidad sobre sus necesidades para el corredor BRT.
- En octubre de 2022, el Programa BRT de Phoenix facilitó un Taller de Metas con el TAC y el ELC para establecer prioridades que son la base para el desarrollo del corredor BRT de 35th Avenue/Van Buren Street.
- El 3 de octubre de 2022, el Programa BRT de Phoenix lanzó la Encuesta del Corredor BRT y [el sitio Conozca el BRT de Phoenix](#). El programa BRT se comprometió con más de 1,200 miembros de la comunidad a través de la encuesta y el sitio web. Gracias a estos esfuerzos, se recibieron 340 respuestas a la encuesta. Las respuestas ayudaron a guiar el desarrollo del BRT a lo largo del Corredor 35th Avenue y Van Buren Street. Los resultados resumidos se pueden encontrar aquí: [Resumen de participación de BRT en Phoenix](#).
- Entre el 21 de octubre y el 23 de diciembre de 2022, el programa BRT de Phoenix lanzó el Alcance Comunitario del Corredor de 35th Avenue y Van Buren Street como parte del Análisis de Alternativas de la Fase I para buscar opiniones sobre las preferencias para el BRT a lo largo del corredor aprobado y para continuar educando a la comunidad sobre el BRT.
- El 9 de diciembre de 2022, el Programa BRT de Phoenix coordinó un recorrido por el sistema BRT de la Línea Plateada de Houston METRO. La alcaldesa de Phoenix, Kate Gallego, y los Concejales de la Ciudad de Phoenix, Laura Pastor, Ann O'Brien y Yassamin Ansari, fueron invitados a experimentar y viajar en el sistema BRT de la Línea Plateada de METRO de Houston; conocer y aprender de los líderes de Houston METRO y Uptown Houston sobre la planificación e implementación del BRT; y participó en un taller de BRT.
- En febrero de 2023, se completó el Informe de Participación Comunitaria – Análisis de Alternativas de la Fase I. Este Informe documentó y destacó los aportes recibidos sobre las preferencias para BRT a lo largo del corredor aprobado. Los resultados resumidos se pueden encontrar aquí: [Resumen de participación de BRT en Phoenix](#).
- En marzo de 2023, el Programa BRT de Phoenix comenzó a realizar el Análisis de Alternativas de la Fase II y una Campaña integral de Participación Comunitaria y Empresarial para el Corredor BRT aprobado de 35th Avenue/Van Buren Street. Durante esta fase, el equipo de BRT evaluó las condiciones existentes, desarrolló secciones transversales conceptuales de BRT y coordinó proyectos de infraestructura correlacionados en 35th Avenue y Van Buren Street.
- En marzo de 2023, el Programa BRT lanzó la página web de la reunión en línea de BRT y la Encuesta Preliminar de la Sección Transversal del BRT en el sitio Conozca el BRT de Phoenix BRT. La reunión en línea de BRT proporcionó una descripción general de los hitos del programa, el proceso de análisis de alternativas y las oportunidades para interactuar con el equipo del proyecto en eventos y reuniones públicas virtuales y presenciales.
- Desde el 21 de marzo de 2023 a el 16 de junio de 2023, la Encuesta Preliminar de Secciones Transversales de BRT recibió 502 respuestas públicas sobre las preferencias de secciones transversales de BRT para el Corredor BRT de 35th Avenue/Van Buren Street.
- El Concejo Municipal de Phoenix aprobó una modificación, por un monto de \$5.5 millones, al Contrato de Servicios de Apoyo a la Planificación de Transporte del Programa BRT de Phoenix con HDR Engineering, que proporcionará más administración de proyectos, participación comunitaria y comercial, planificación de transporte y supervisión de ingeniería para el corredor BRT aprobado de 35th Avenue / Van Buren Street.

Tabla 3.2 T2050 de Transporte de Alta Capacidad

Planeado para el EF 2024	
Aumentar el tren ligero en Phoenix	
Fase II Extensión Noroeste	
<ul style="list-style-type: none"> Continuar proporcionando programas de asistencia comercial para las empresas ubicadas a lo largo de la alineación. Construcción completa, con apertura prevista en 2024. 	<ul style="list-style-type: none"> Realizar la evaluación técnica de alineaciones alternativas; luego, presentar rutas alternativas a la comunidad para comentarios públicos. Otorgar un contrato para el consultor del Proyecto de Planificación del Uso del Terreno y Vivienda Equitativa de TOD para ayudar con la creación de un plan de TOD que se centre en el uso de la tierra y las estrategias de vivienda.
Extensión Sur Central / Central de Transporte Centro	
<ul style="list-style-type: none"> Continuar con la reubicación de servicios públicos y la construcción de riel. Continuar proporcionando programas de asistencia comercial para las empresas ubicadas a lo largo de la alineación. Iniciar el proceso de adquisición para la implementación del Plan Comunitario TOD del Sur Central. 	<p>Extensión Oeste I-10</p> <ul style="list-style-type: none"> Basado en SB 1102, la ciudad continuará trabajando con nuestros socios de transporte, la FTA y la comunidad vecinal para evaluar alternativas de rutas y desarrollar una alternativa preferida localmente que sirva a los objetivos de la comunidad. Evaluar el punto de conexión con el proyecto de la Extensión Capitolio dependiente en la alineación revisada. Otorgar un contrato para el consultor del Proyecto de Planificación del Uso del Terreno y Vivienda Equitativa de TOD para ayudar con la creación de un plan de TOD que se centre en el uso del terreno y las estrategias de vivienda.
Extensión Capitolio	
<ul style="list-style-type: none"> Basado en SB 1102, legislación habilitante que pondrá a disposición de los votantes la Extensión de la Proposición 400, el impuesto regional de medio centavo a las ventas de transporte, la ciudad continuará trabajando con nuestros socios de transporte, la FTA y la comunidad vecinal para evaluar alternativas de rutas y desarrollar una alternativa preferida localmente que sirva a los objetivos de la comunidad y se conecte con el futuro Proyecto de Extensión del Tren Ligero Oeste I-10. 	<p style="background-color: #e0e0e0;">Implementar el Corredor Inicial de Autobuses de Transporte Rápido</p> <ul style="list-style-type: none"> Completar el Análisis de Alternativas y comenzar el 15% de los esfuerzos de Ingeniería Preliminar para el Corredor BRT de 35th Avenue y Van Buren Street.

Tabla 3.4 T2050 de Transporte de Alta Capacidad

Planeado para el EF 2025-28	
Aumentar el tren ligero en Phoenix	
Fase II Extensión Noroeste	
<ul style="list-style-type: none"> Completar el Plan de Poliza de TOD. 	
Extensión Sur Central / Central de Transporte Centro	
<ul style="list-style-type: none"> Construcción completa con apertura prevista en 2025. Implementar el Plan Comunitario TOD. 	
Extensión Capitolio	
<ul style="list-style-type: none"> Recomendar una Alternativa Preferida Localmente para la alineación, y recibir la aprobación del Concejo Municipal y de la mesa directiva de Valley Metro Rail. Seleccionar un contratista de diseño inicial y avanzar al diseño inicial. Seleccionar un contratista de construcción y comenzar la reubicación de servicios públicos y la construcción de rieles. Completar el Plan de Poliza TOD y la Estrategia de Vivienda Equitativa para la alineación. 	
Extensión Oeste I-10	
<ul style="list-style-type: none"> Revisar la Alternativa Preferida Local para esta alineación si es necesario (dependiendo de la conexión de Capitol Extension) y recibir la aprobación del consejo de la ciudad y de la mesa directiva de VMR. Seleccionar un contratista de diseño final y avanzar al diseño final. Seleccionar un contratista de construcción y comenzar la reubicación de los servicios públicos y la construcción de rieles. Seleccione un contratista de construcción y comience la reubicación de los servicios públicos y la construcción de ferrocarriles. 	
Implementar el Corredor Inicial de Autobuses de Transporte Rápido	
<ul style="list-style-type: none"> Planificación, diseño y construcción de uno o más corredores BRT. El tiempo y el horario serán determinados por el CTC y el Concejo Municipal de Phoenix. 	



4.0

Mejoras y Mantenimiento de las Calles

MEJORAS Y MANTENIMIENTO DE LAS CALLES

PROGRESO ACUMULATIVO A LA FECHA
ENE. 1 2016-JUN. 30, 2023

Tipo de calle	Millas de pavimento	Millas de pavimento tratadas
COLECTORAS ARTERIALES/ PRINCIPALES	303*	1,056*
COLECTORAS SECUNDARIAS /LOCALES	661*	3,177*

MEJORADAS/INSTALADAS
22,896
RAMPAS ADA



INSTALADAS
253.5*
MILLAS DE
NUEVOS CARRILES
PARA BICICLETAS



TOTAL INSTALADAS
86*
SEÑALES HAWK
(cruces de activación
peatonal de alta intensidad)

POSTES DE SEÑAL PINTADOS
638* INTERSECCIONES



INSTALADAS
298* FLECHAS
A LA IZQUIERDA



INSTALADAS
3,496 NUEVAS LUCES DE
CALLE



REEMPLAZARON
3,633 SEÑALES
ILUMINADOS
EN LAS CALLES

92* MILLAS DE BANQUETAS NUEVAS

SELECCIONADO
12 LUGARES DE ESTUDIO DE MOVILIDAD de
39 ÁREAS DE ESTUDIO POTENCIALES

12 ESTUDIOS COMPLETADOS

* Número acumulado actualizado debido a errores administrativos anteriores.



MEJORAS Y MANTENIMIENTO DE LAS CALLES



El Departamento de Calles y Transportación trabaja para proporcionar una red de transporte segura y sostenible para todos, incluidos 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, reparación de asfalto y bacheo e instalación de señales de calles, semáforos, alumbrado público, carriles para bicicletas y rampas que cumplen con la Ley de Estadounidenses con Discapacidades (ADA) y banquetas.

Debido a un alcance bien definido, la División de Mantenimiento de Calles planifica y ejecuta muchos proyectos de mejoramiento de calles,

como cambios de repavimentación y trazado de líneas. Sin embargo, los proyectos más complejos y de mayor escala requieren 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 realiza revisiones de planes para proyectos de desarrollo privados, inspecciones de construcción, pruebas de materiales e implementación de mejoras tecnológicas como Sistemas de Información Geográfica (GIS). Visite [la página web del Departamento de Calles y Transportación de la Ciudad de Phoenix](#) para obtener información adicional.



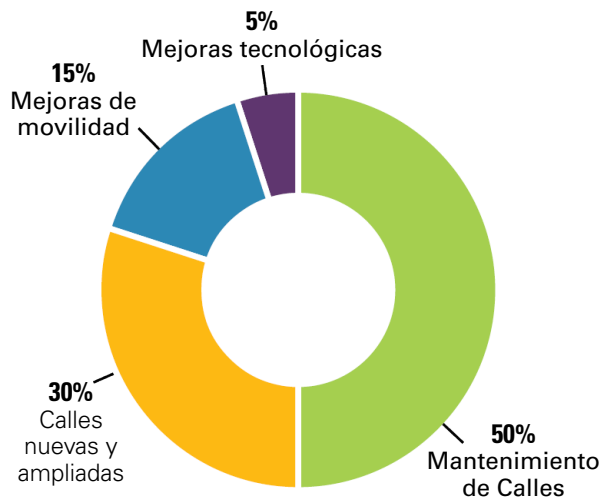
Pavimentación de asfalto en 43rd Avenue y Thomas Road.

Financiamiento y Presupuesto

Las calles de Phoenix reciben fondos de una variedad de fuentes, incluido el 13.8% del impuesto a las ventas T2050, el impuesto al combustible de motor recaudado por el estado, el fondo general de la ciudad, los fondos regionales / de la Asociación de Gobiernos de Maricopa (MAG), fondos federales, subvenciones y tarifas de impacto. La gráfica 4.1 muestra la distribución de los fondos T2050 dentro del Departamento de Calles y Transportación.

En EF 2023, Phoenix presupuestó aproximadamente \$54.7 millones en fondos T2050 para proyectos de construcción y mantenimiento de calle. El plan T2050 incluye casi 282 millones de dólares en los próximos cinco años para mejorar la infraestructura del sistema de transporte, realizar mejoras de ADA, evaluar y abordar las necesidades de movilidad y continuar con el mantenimiento de las calles de la ciudad.

Gráfica 4.1 Distribución General del Programa T2050 Para el Mejoramiento de Calles



Participación Comunitaria

Durante la pandemia COVID-19, el El Departamento de Calles y Transportación desarrolló un proceso para utilizar plataformas virtuales para la participación comunitaria. El cambio al alcance virtual dio como resultado mayores niveles de participación de los residentes y una mayor cantidad de comentarios valiosos para los equipos del proyecto. Con las restricciones de COVID-19 levantadas en gran medida durante el EF 2023, los equipos del proyecto utilizaron un enfoque híbrido de opciones virtuales y presenciales para la participación de la comunidad. Durante ese tiempo, el departamento facilitó 16 procesos de participación comunitaria para proyectos de transporte importantes o activos que fueron posibles a través de T2050.

Programa de Mantenimiento Acelerado de Pavimentos

En 2018, el Ayuntamiento de Phoenix creó el Programa de Acelerado de Mantenimiento de Pavimentos (APMP) y asignó \$200 millones de fondos adicionales durante cinco años.

En junio de 2022, APMP ya había alcanzado su objetivo de 630 millas de tratamientos de fresado y superposición en solo cuatro años, un año antes que su objetivo original. En el EF 2023, bajo el programa APMP el departamento realizado tratamientos de fresado y superposición en 97 millas de calles, preservación del pavimento en 298 millas y sello de grieta en 259 millas en preparación para trabajo futuro. Además, se instalaron 3,000 rampas de banquetas ADA. La temporada de pavimentación actualmente tiene 74 millas de superposición planificadas.

El Informe anual del estado del pavimento detalla el proceso de evaluación del pavimento, los tratamientos del pavimento y las condiciones actuales. Los informes están disponibles en el [sitio web del Programa de Mantenimiento Acelerado de Pavimentos](#).

Pavimento y Revestimiento en las Calles

En el EF 2023, el programa T2050 financió una cantidad sustancial de mantenimiento del pavimento y reemplazo en toda la ciudad. Se colocaron un total de 21.6 millas de pavimento de asfalto nuevo en las calles principales de la ciudad, con un total de 303 millas de pavimentación nuevo desde que comenzó el programa. Otro 131 millas de sellado de grietas y lechado (preservación de pavimento que mantiene las calles hasta que requieren reemplazo) se realizó en calles, con un total acumulado de 1,056 millas.

Calles (residenciales) locales vieron 75 millas de pavimentación nuevo en EF 2023, para un total de 661 millas desde el inicio del programa. Las calles locales también vieron significativo sellado de grietas y sellado con lechado, con 425 millas incluidas, totalizando 3,177 millas completado desde que comenzó el programa.

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

Programa de Transporte Activo

El Programa de Transporte Activo (ATP) se esfuerza por conectar, mejorar y expandir la red peatonal y ciclista de la ciudad. La transportación activa y el transport están altamente interconectados porque los usuarios dependen del transporte activo para acceder a las rutas de tren 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 de líneas para agregar o ampliar carriles para bicicletas, agregar amortiguadores a los carriles para bicicletas existentes y agregar marcas en las intersecciones en las principales ciclovías. Los carriles para bicicletas con amortiguación y los carriles para bicicletas protegidos crean más espacio entre las banquetas y los carriles de circulación de vehículos, lo que mejora la experiencia de caminar.

La ATP también coordina con otros equipos para apoyar senderos de usos múltiple y cruces de calles.



Un carril bici protegido reduce los conflictos entre bicicletas y vehículos al proporcionar separación física y protección vertical entre las personas que van en bicicleta y las que conducen.

Los proyectos a lo largo de los 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 Transporte 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 de diseño y el desarrollo activo de la red de transporte.

Con eso en mente, el EF 2023 vio aumentos continuos en la red de bicicletas de la ciudad, agregando 30.3 nuevas millas de carriles para bicicletas, que es 0.6 millas menos que el objetivo de 30.9 millas. Además, la ATP realizó una serie de mejoras de seguridad en los carriles bici existentes, añadiendo amortiguadores o protección vertical:

- Se agregaron 0.9 millas de carril protegido para bicicletas (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).
- Amortiguadores – 38.7 millas (Un carril para bicicletas amortiguado tiene franjas agregadas al pavimento que alertan a los conductores y ciclistas sobre los límites del carril para bicicletas).
- 17.6 millas de amortiguadores agregados a los carriles para bicicletas existentes.
- 21.1 millas de amortiguadores agregados a los nuevos carriles para bicicletas.

Al compilar los datos de la ciclovía del EF 2023, el personal descubrió 1.0 millas de carriles para bicicletas que se instalaron en el EF 2022 pero que no se registraron en el sistema de seguimiento. El total de millas de carril bici para el programa T2050 se ha actualizado en este informe.

Estudios de Movilidad

El Departamento de Calles y Transportación realiza estudios de movilidad para identificar barreras para peatones y ciclistas cuando viajan a destinos del vecindario. Phoenix identificó 39 ubicaciones para estudiar al inicio de T2050 y ya ha completado 12 estudios.

Para mejorar la seguridad, la conveniencia y la calidad de vida, las recomendaciones de los estudios han incluido oportunidades para construir nuevas banquetas, instalar o mejorar rampas en las banquetas de la ADA e instalar farolas, instalaciones para bicicletas, semáforos, árboles de sombra y conexiones a paradas de transporte.

En EF23 instalamos 54 rampas de movilidad en asociación con los Departamento de Servicios Vecinales y su Financiación de Subvenciones para el Desarrollo Comunitario (CDBG).

En el EF 2024, Departamento de Calles y Transportación buscará oportunidades de asociación y subvenciones para aprovechar los fondos de la ciudad y construir proyectos.



Los equipos de construcción están instalando cientos de rampas con bordillos ADA en toda la ciudad en colaboración con el Programa ADA del Departamento de Calles y Transportación que eliminará las barreras para las personas con discapacidades y problemas de movilidad.

Tabla 4.1
T2050 Mantenimiento y Mejora de Calles

Completo EF 2023 (1 de julio, 2021 al 30 de junio, 2023)

Proyectos viales

- Un proyectos urbano grande en diseño.
- Tres proyectos grandes de calles en construcción.

Pavimento y revestimiento en las calles

- Se completó el APMP, para el cual el Concejo Municipal de Phoenix autorizó \$200 millones adicionales para acelerar el mantenimiento del pavimento hasta el EF 2023.
- 21.5 millas de pavimento asfáltico nuevo en las calles principales.
- 131.3 millas de otros tratamientos de pavimento, como sellado de grietas y niebla, en las principales calles de colectores.
- 74.7 millas de pavimentación de calles locales
- 425.2 millas de otros tratamientos de pavimento en las calles locales.

Carriles de bicicletas

- Se instalaron 30.3 millas de carriles.
- Se agregaron 0.9 milla de protección a los nuevos carriles para bicicletas.
- Se mejoraron 17.6 millas de carriles para bicicletas a carriles para bicicletas con amortiguamiento.
- Se agregaron 21.1 millas de amortiguamiento a carriles para bici nuevos

Alumbrado público

- Se instalaron 127 luces de calle nuevas.

Banquetas

- Construida 10 millas de banquetas.

Estudios de movilidad

- Se instalaron 305 rampas ADA basadas en estudios de movilidad.

Mejoras de tecnología en intersecciones

- Se reemplazaron 66 letreros en las intersecciones principales con letreros iluminados.
- Se han repintado todos los postes de los semáforos en 59 intersecciones principales para extender sus ciclos de vida.
- Se instalaron 74 nuevas flechas para vueltas a la izquierda en intersecciones justificadas.
- Se instalaron 11 cruces peatonales activados de alta intensidad (HAWK).

Mejoras de Tecnología en Intersecciones

Phoenix utiliza una variedad de mejoras tecnológicas, que van desde balizas de parpadeo rápido e iluminación mejorada hasta la instalación de CrossWalks activados de alta intensidad (HAWK). Otras mejoras de la tecnología T2050 incluyen mejorar y mantener el equipo de control de tráfico, agregar flechas de giro a la izquierda en intersecciones justificadas, reemplazar los letreros con el nombre de las calles con letreros retrorreflectantes que cuentan con iluminación de diodos emisores de luz (LED) e instalar señales, señalización y detección actualizadas equipos y sistemas de control y gestión del tráfico.

Se han corregido errores administrativos en la recopilación de datos para el informe del año pasado. Por lo tanto, algunos logros anuales no se suman a los totales acumulados.

La Ciudad, como parte de un programa continuo de manejo, está ampliando la comunicación del sistema troncal para permitir el monitoreo, control y optimización de señales de tráfico. En el EF 2023, se instalaron 13 millas de infraestructura de fibra óptica y cable a lo largo de Baseline Road de South Mountain Freeway (Loop 202) a la Interestatal 10. Este proyecto proporcionó conexiones entre el Departamento de Transporte de Arizona, la Ciudad de Tempe y la Ciudad de Phoenix para el monitoreo remoto, el control y la optimización de las señales de tráfico a lo largo del corredor. Hay dos proyectos en diseño que agregarán infraestructura de fibra óptica en el

EF 2025. 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. El cable de fibra óptica se extenderá hacia el sur hasta la estación de bomberos en 7th Street y Paradise Lane. 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. El proyecto se extenderá a lo largo de McDowell Road a 91st Avenue y se extenderá hacia el sur por 91st Avenue a Lower Buckeye Road. Esto proporcionará conexiones a la fibra MCDOT en MC85, así como una conexión a Tolleson.

Estos proyectos aumentan la red troncal de fibra de la ciudad y benefician al público que viaja al permitir que el El Centro De Mantenimiento de Tráfico (TMC) monitoree mejor el tráfico con cámaras que envían video completo al TMC. Además, los dispositivos inteligentes instalados en las intersecciones transmiten las métricas de rendimiento del tráfico a la TMC, lo que permite a la TMC ajustar la sincronización de las señales de tráfico para mejorar el flujo de tráfico y servir mejor al público. Del mismo modo, la red troncal de fibra ampliada proporciona conexiones mejoradas e integradas entre las estaciones para los servicios de emergencia, como los bomberos y la policía.



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 semáforos, pavimento, rampas en las aceras, banquetas 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.

- Usar fuentes de datos de la ciudad, el condado y la Universidad Estatal de Arizona para identificar y mapear áreas de priorización de árboles y sombra.
- 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.
- 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 los servicios y aplicaciones de mapas con esta información GIS. Algunos de estos incluyen un [mapa web de señales de tráfico HAWK](#) activo en vivo, el [tablero de mantenimiento del pavimento](#), [servicios de mapas de ciclovías](#) y [mapas de instalaciones de e-scooter](#).

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.

Table 4.2 T2050 Mantenimiento y Mejora de Calles

Planeado para el EF 2024	
Proyectos viales <ul style="list-style-type: none"> • Diseñar 10 grandes proyectos urbanos. • Continuar la construcción de 24 proyectos importantes de calles. 	Banquetas <ul style="list-style-type: none"> • Construir 4 millas de banquetas nuevas.
Pavimento y revestimiento en las calles <ul style="list-style-type: none"> • Pavimentar 19 millas en las calles principales. 	Estudios de movilidad <ul style="list-style-type: none"> • Instalar 8 rampas ADA basadas en estudios de movilidad.
Carriles de bicicletas <ul style="list-style-type: none"> • Instalar 31 millas de carriles para bicicletas y ciclovías de bajo estrés. 	Mejoras de tecnología en intersecciones <ul style="list-style-type: none"> • Reemplazar 240 letreros de calles en las principales intersecciones con letreros iluminados. • Repintar todos los postes de señales en 80 intersecciones principales para extender su ciclo de vida. • Instalar 15 HAWK para peatones.
Alumbrado público <ul style="list-style-type: none"> • Instalar 100 luces de calle nuevas. 	

Tabla 4.3 T2050 Mantenimiento y Mejoras de Calles

Planeación para el EF 2025–2028
Proyectos viales <ul style="list-style-type: none"> • Realizar una evaluación importante de un proyecto de calle. • Diseñar 11 proyectos grandes de calles. • Continuar la construcción de 20 proyectos importantes de calles.
Pavimento y revestimiento en las calles <ul style="list-style-type: none"> • Pavimentar al menos 80 millas de pavimento nuevo en las calles principales.
Carriles de bicicletas <ul style="list-style-type: none"> • Instalar 124 millas de carriles para bicicletas y ciclovías de bajo estrés.
Alumbrado público <ul style="list-style-type: none"> • Instalar 400 Luces de calle nuevas.
Banquetas <ul style="list-style-type: none"> • Construir 15 millas de banquetas nuevas.
Estudios de movilidad <ul style="list-style-type: none"> • Instalar 32 rampas ADA basadas en estudios de movilidad.
Mejoras de tecnología en intersecciones <ul style="list-style-type: none"> • Reemplazar 960 letreros de las calles en las intersecciones principales con letreros iluminados. • Repintar todos los postes de señales en 320 intersecciones principales para extender su ciclo de vida. • Instalar 25 HAWKs peatonales.



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 programación de los proyectos y nuevos servicios. Suposiciones clave del programa T2050 incluyen lo siguiente:

- 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.
- Se estima que los ingresos por impuestos a las ventas de T2050 crecerán a una tasa anual promedio de 4.75%, que es ligeramente más baja que la tasa de crecimiento anual promedio de 5.2% en el pronóstico más reciente del Departamento de Transporte de Arizona preparado en septiembre de 2020 para la Proposición 400 del Impuesto de Transporte del Condado de Maricopa.
- Se asume que el impuesto regional de 0.5% de la Propuesta 400 existente, actualmente vigente hasta el 31 de diciembre de 2025, se extenderá por al menos 20 años.
- Se supone que los fondos federales de la fórmula de transporte continuarán durante la vigencia del plan, con aumentos 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 tren 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



A medida que las infecciones de COVID-19 disminuyeron, los ingresos por tarifas comenzaron a recuperarse, aunque todavía están por debajo de los niveles de 2019.

Impacto de COVID-19

Phoenix esperaba que la pandemia global, que comenzó en 2020 como resultado del contagioso virus COVID-19, reduciría las proyecciones de ingresos para los próximos años porque el número de pasajeros disminuyó significativamente en 2020. Sin embargo, hubo algunos impulsores económicos que tuvieron un impacto positivo en la proyección de ingresos, que los líderes de la ciudad continúan monitoreando.

Este informe señala los cambios experimentados debido a la pandemia dentro de cada área del programa.



Proyección del Flujo de Ingresos del Impuesto Sobre Ventas T2050

La Tabla A.1 resume los ingresos proyectados por impuestos sobre las ventas para cada año del plan T2050 y la asignación anticipada a los departamentos de Transporte Público y 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 Actual	Pronóstico Transporte Vial (13.8%)	Transporte Vial Actual
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		\$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	



EF 2023 Resumen Financiero

La tabla Resumen financiero del año fiscal 2023 resume los ingresos y gastos presupuestados y reales durante el EF 2023.

Tabla A.2 Resumen Financiero del EF 2023 (1 de julio de 2022 a 30 de junio de 2023)

	Presupuesto	Real	Cantidad que Excede/ (Menor al Presupuesto)	Porcentaje que Excede/ enor al Presupuesto	Notas al pie de página
Fuentes de Recursos Financieros					
Impuestos Sobre Ventas Dedicadas - T2050	326,455,000	362,473,105	36,018,105	11.0%	1
Asistencia Local de Transporte	4,100,000	4,067,212	(32,788)	-0.8%	
Ingresos de Pasaje de Autobús	18,018,129	17,097,449	(920,680)	-5.1%	2
Ingresos de Pasaje de Dial-A-Ride	711,790	803,902	92,112	12.9%	3
Ingresos de Pasaje de Tren Ligero	3,852,674	4,214,956	362,282	9.4%	
Fondos Federales de Transporte	496,434,040	152,222,419	(344,211,621)	-69.3%	4
Impuesto Regional de Transporte	86,721,200	88,984,100	2,262,900	2.6%	
Réditos de Deuda	-	-	-	-	5
Otros Ingresos*	9,554,946	17,217,689	7,662,743	80.2%	6
Saldo del Fondo	(12,982,411)	(105,510,419)	(92,528,008)	712.7%	7
Total de Ingresos	\$932,865,368	\$541,570,414	\$(391,294,954)	-41.9%	
Operaciones de Transporte					
Autobús de Ruta Local Fija	\$159,711,621	\$132,692,345	\$(27,019,276)	-16.9%	
Autobús Interurbano RAPID	3,851,573	2,682,001	(1,169,572)	-30.4%	8
Circulador Vecinal	3,911,960	3,524,663	(387,297)	-9.9%	
Autobús de Transporte Rápido	-	-	-	-	
Operaciones Dial-A-Ride	22,182,792	22,106,587	(76,205)	-0.3%	
Operaciones del Tren Ligero	44,979,980	28,633,812	(16,346,168)	-36.6%	9
Seguridad	13,468,302	13,024,369	(443,933)	-3.3%	10
Administración y Apoyo	27,995,400	26,034,782	(1,960,618)	-7.0%	11
Total de Operaciones	\$276,101,628	\$228,698,559	\$(47,403,069)	-17.2%	
Servicio de Deuda	\$2,501,000	\$6,085,440	\$3,584,440	-143.3%	12
Proyectos de Capital					
Autobuses y Vehículos Dial-A-Ride	53,557,503	14,750,573	\$(38,806,930)	-72.5%	13
Instalaciones Para Pasajeros de Autobús	24,082,534	4,919,566	(19,162,968)	-79.6%	14
Instalaciones Para Operación y Mantenimiento de Autobuses	24,268,036	1,348,260	(22,919,776)	-94.4%	15
Tecnología de Autobuses y Dial-A-Ride	26,054,178	2,428,874	(23,625,304)	-90.7%	16
Otros Capitales Para Autobuses	17,812,366	1,794,259	(16,018,107)	-89.9%	17
LRT Sur Central	251,334,000	148,735,989	(102,598,011)	-40.8%	18
LRT Noroeste Fase II	136,161,000	69,132,078	(67,028,922)	-49.2%	19
Extensión Capitolio de Tren Ligero	23,318,000	3,628,187	(19,689,813)	-84.4%	20
LRT, Otro	2,225,599	2,045,497	(180,102)	-8.1%	
Autobús de Transporte Rápido	40,790,000	4,201,708	(36,588,292)	-89.7%	21
Calles - Mantenimiento Mayor	45,209,578	42,525,589	(2,683,989)	-5.9%	
Calles - Proyectos Mayores de Transporte	577,737	1,822,214	1,244,477	215.4%	
Calles - Proyectos de Movilidad	3,219,510	5,042,890	1,823,380	56.6%	
Calles - Otro	912,780	307,138	(605,642)	-66.4%	
Calles - Tecnología	4,739,919	4,103,592	(636,327)	-13.4%	
Total de Proyectos de Capital	\$654,262,740	\$306,786,415	\$(347,476,325)	-53.1%	
Total de Gastos	\$932,865,368	\$541,570,414	\$(391,294,954)	-41.9%	

* Incluye Recuperación de Gastos del Informe de Saldo de Fondos

Las notas a pie de página que detallan la tabla de resumen financiero del EF 2023 (Tabla A.2) que se encuentran en la página anterior incluyen:

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Una actividad económica local mejor de lo esperado resultó en mayores ingresos por impuestos a las ventas. 2. El embarque en la puerta principal y el uso de cajas de tarifas se reanudaron el 10/11/21. 3. El embarque en la puerta principal y el uso de cajas de tarifas se reanudaron el 10/11/21. 4. Disminución debido a retrasos en proyectos de capital. 5. El transporte no necesitó financiación debido a los fondos federales de ayuda pandémica recibidos de FTA y los ingresos por impuestos a las ventas más altos de lo esperado. 6. \$129M Gasto recuperado por el CIP, \$1.4M gastos recuperado por el PTD, \$4.7M Ingresos por publicidad de transporte más altos de lo esperado. 7. El saldo de los fondos aumentó debido a los fondos federales de alivio pandémico recibidos de FTA y los ingresos por impuestos a las ventas más altos de lo esperado. 8. Aumento de las millas de ingresos programados sobre la estimación anterior. 9. Reducción de los pagos a Valley Metro Rail debido a niveles de servicio más bajos y fondos federales de ayuda pandémica recibidos de FTA. | <ol style="list-style-type: none"> 10. Contrato de Seguridad inferior al presupuestado inicialmente 11. Servicios Personales y Tecnología menos de lo presupuestado. 12. \$5.9M Calles y \$204K Transporte Público (Actualizaciones de Teléfonos, Insignias, Regional Wireless Coop). 13. Retrasos en la producción de de los fabricantes de fletes. 14. El Park-and- Ride la 19th Avenue, las marquesinas de los autobuses y las paradas de autobuses se retrasan. 15. Proyectos retrasados. 16. Proyectos retrasados 17. El estudio de contingencia y disparidad no utilizado se trasladó al EF 23-24. 18. Aplazamiento de los fondos necesarios de Phoenix para el proyecto. 19. Aplazamiento de los fondos necesarios de Phoenix para el proyecto. 20. Retrasos en los proyectos. 21. Se requieren gastos adicionales para un proceso más amplio de participación pública y de partes interesadas. |
|---|--|





Plan Quinquenal de Implementación

La Tabla A.3 resume la distribución prevista de los fondos recaudados en los próximos cinco años. La tabla no incluye las colecciones reales.

Tabla A.3 Plan de Implementación Quinquenal (EF 2024-2028)

	EF 2023-2024	EF 2024-2025	EF 2025-2026	EF 2026-2027	EF 2027-2028
Fuentes de Recursos					
Impuesto Sobre Ventas Dedicado - T2050	\$364,773,000	\$382,809,000	\$402,675,000	\$424,426,000	\$446,548,000
Asistencia Para el Transporte Local	4,050,000	4,050,000	4,050,000	4,050,000	4,050,000
Ingresos de Pasaje de Autobús	15,173,000	16,276,693	16,439,460	17,648,336	19,646,522
Ingresos de Pasaje Dial-a-Ride	831,941	847,512	941,680	941,680	1,045,960
Ingresos de Pasaje de Tranvía	6,485,335	9,953,069	10,052,600	12,010,726	13,407,322
Fondos Federales de Transporte	341,573,299	208,429,291	181,117,288	487,470,415	450,011,912
Impuesto Regional de Transporte	165,624,212	148,630,481	159,766,419	192,706,228	192,070,881
Réditos de Deuda	-	-	30,570,000	99,655,000	-
Otros Ingresos	13,121,937	13,318,766	13,518,548	13,721,326	13,927,146
Saldo del Fondo	198,059,536	72,574,011	134,894,763	(21,939,394)	(44,713,415)
Total de Ingresos	\$1,109,692,261	\$856,888,822	\$954,025,757	\$1,230,690,316	\$1,095,994,327
Uso de los Fondos					
Operaciones de Transporte					
Autobús de Ruta Local Fija	\$182,817,061	\$172,266,949	\$196,588,393	\$210,788,015	\$219,115,841
Autobús Interurbano RAPID	4,727,347	4,437,703	4,569,156	4,707,294	5,983,575
Circulador Vecinal	7,981,344	8,315,551	8,603,092	8,897,826	9,250,030
Autobús de Transporte Rápido	2,331,296	7,897,656	8,172,944	8,464,560	8,798,400
Operaciones Dial-a-Ride	24,452,880	25,186,466	25,942,060	26,720,322	27,521,932
Operaciones del Tren Ligero	52,506,000	67,626,168	70,331,214	76,652,642	79,718,747
Seguridad	15,199,000	15,655,000	16,124,000	16,608,000	17,106,000
Administración y Apoyo	32,093,000	33,057,000	34,049,000	35,060,000	36,122,000
Total de Operaciones	\$322,107,928	\$334,442,493	\$364,379,860	\$387,898,659	\$403,616,525
Servicio de Deuda	\$10,000,000	\$10,000,000	\$21,300,000	\$21,300,000	\$21,300,000
Capital Projects					
Autobuses y Vehículos Dial-a-Ride	\$101,767,617	\$77,158,181	\$58,681,425	\$75,756,378	\$76,523,670
Instalaciones Para Pasajeros de Autobús	6,256,898	8,030,000	5,630,000	5,630,000	6,250,000
Instalaciones de Operación y Mantenimiento de Autobuses	31,921,036	3,451,000	2,200,000	2,200,000	2,550,000
Tecnología Dial-a-Ride	20,261,534	1,200,000	520,000	3,220,000	200,000
Otros Capitales Para Autobuses	16,380,511	3,623,906	3,179,120	2,619,120	3,070,120
Tren ligero central sur	304,124,826	123,609,165	27,191,253	-	-
Fase II de la Extensión Noroeste de Tren Ligero	87,958,000	6,901,000	-	-	-
Extensión Capitolio de Tren Ligero	40,082,900	57,275,503	97,109,394	135,434,909	118,757,515
Extensión Traen Ligero Oeste I-10	12,298,739	25,335,402	274,002,369	403,174,914	415,270,161
Otro Tren Ligero	136,713	-	-	-	-
Bus Rapid Transit	86,588,459	160,000,000	55,000,000	160,000,000	15,000,000
Total de Proyectos Capitales de Transporte Público T2050	\$707,777,233	\$466,584,157	\$523,513,561	\$788,035,321	\$637,621,466
Calles - Mantenimiento Mayor	\$26,601,000	\$36,790,000	\$25,790,000	\$26,790,000	\$26,790,000
Calles - Proyectos Mayores de Transporte	\$527,000	\$1,420,000	\$10,947,337	\$1,977,337	\$1,977,337
Calles - Proyectos de Movilidad	\$31,440,100	\$3,313,828	\$4,472,000	\$1,066,000	\$1,066,000
Calles - Otro	\$488,000	\$463,000	\$463,000	\$463,000	\$463,000
Calles - Tecnología	\$10,751,000	\$3,875,345	\$3,160,000	\$3,160,000	\$3,160,000
Total Calles T2050 Proyectos Capitales	\$69,807,100	\$45,862,173	\$44,832,337	\$33,456,337	\$33,456,337
Total de Proyectos de Capital	\$777,584,333	\$512,446,330	\$568,345,898	\$821,491,658	\$671,077,803
Total de Gastos	\$1,109,692,261	\$856,888,822	\$954,025,757	\$1,230,690,316	\$1,095,994,327
Saldo de Fondos de Fin de Año: Transporte Público	\$192,595,464	\$130,859,734	\$3,033,033	\$19,163,101	\$59,871,103
Saldo de Fondos de Fin de Año: Calles	43,232,295	32,394,014	25,325,952	31,135,278	35,140,690
Saldo Total del Fondo	\$235,827,759	\$163,253,748	\$28,358,985	\$50,298,379	\$95,011,793

