

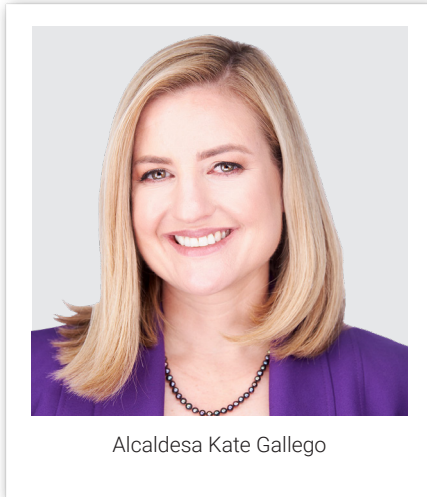
2022

INFORME ANUAL DE AVANCE

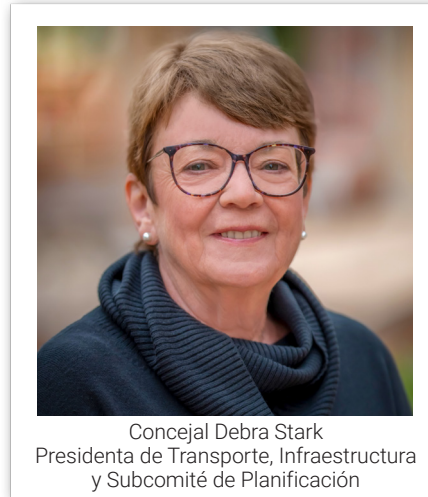
EJERCICIO FISCAL 2022 
JULIO 1, 2021 A JUNIO 30, 2022



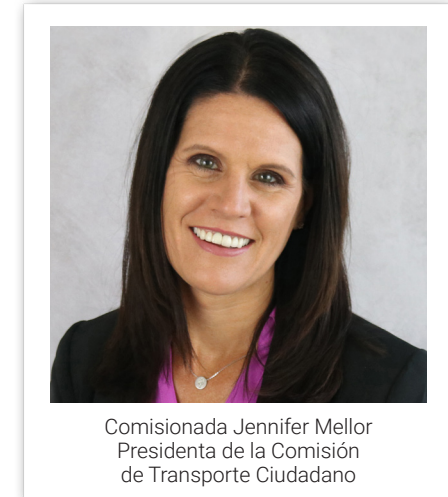
MENSAJE DEL LIDERATO



Alcaldesa Kate Gallego



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



Comisionada Jennifer Mellor
Presidenta de la Comisión
de Transporte Ciudadano

“Transporte 2050 es una inversión sin precedentes en nuestra comunidad, nuestra economía y nuestro futuro”, dijo la alcaldesa Kate Gallego. “Nuestros votantes hicieron una de las mayores inversiones en transporte y en la infraestructura de transportación de su tipo en el país, y ahora estamos viendo que esas inversiones comienzan a dar sus frutos. Más residentes de Phoenix están descubriendo que el transporte público es el camino a seguir, especialmente porque los precios de la gasolina siguen siendo más altos. T2050 está expandiendo nuestro servicio de transporte, ayudándonos a prepararnos para el futuro y posicionando a Phoenix para décadas de crecimiento económico”.

“Cuando los votantes aprobaron T2050, aprobaron una mayor inversión en la infraestructura de Phoenix durante los próximos 35 años”, dijo la concejal Stark. “Las mejoras en las calles, la expansión del servicio de autobuses, la mejora de Dial-a-Ride y la expansión del tranvía ligero son prioridades en el plan que los residentes apoyaron abrumadoramente. A medida que continuamos mejorando el transporte en Phoenix, nuestros residentes y todos los que visitan nuestra ciudad se beneficiarán de la visión que nuestros votantes tuvieron cuando aprobaron este plan”.

“El plan T2050 continúa mejorando la transportación en Phoenix con un sistema de transporte en expansión y nuevos proyectos de pavimentación en las calles arteriales más concurridas de nuestra ciudad. El futuro es brillante para el transporte en Phoenix con nuevos proyectos de tranvía ligero en marcha, nuevo asfalto que suaviza el viaje en calles aún más concurridas de la ciudad, y nuestro sistema de autobuses que ofrece múltiples alternativas para los residentes que buscan formas más ecológicas y asequibles de ir y venir de casa, trabajo, entretenimiento y la comunidad”.



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



Descripción
General



Autobuses/
Dial-a-Ride



Transporte de Alta
Capacidad (HCT)



Calles



Apéndice

1.0



Descripción General
del Programa

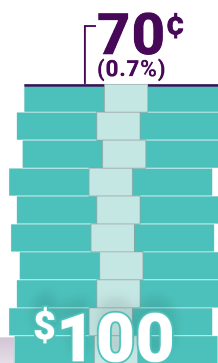


DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA



Transporte 2050 (T2050) es el plan a 35 años de Phoenix dedicado a mejorar múltiples modos de transporte en Phoenix, incluyendo autobuses, tranvía 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. La medida, que reemplazó el impuesto a las ventas anterior del 0.4% con un impuesto a las ventas del 0.7%, entró en vigencia el 1 de enero de 2016 y asigna 70 centavos de cada \$100 gastados a las necesidades de transporte de la ciudad. Aproximadamente el 86% de los fondos apoyan el transporte público y el 14% complementa los fondos de mejora y mantenimiento de calles.

Los ingresos del T2050 complementan otras fuentes de financiación del transporte, permitiendo que la ciudad logre más. Este informe reconoce los logros de T2050 del 1 de julio de 2021 al 30 de junio de 2022 (ejercicio fiscal 2022). Además, el informe identifica el progreso acumulado, desde el inicio del programa, y proporciona una descripción general de las mejoras planificadas para los próximos cinco años.



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

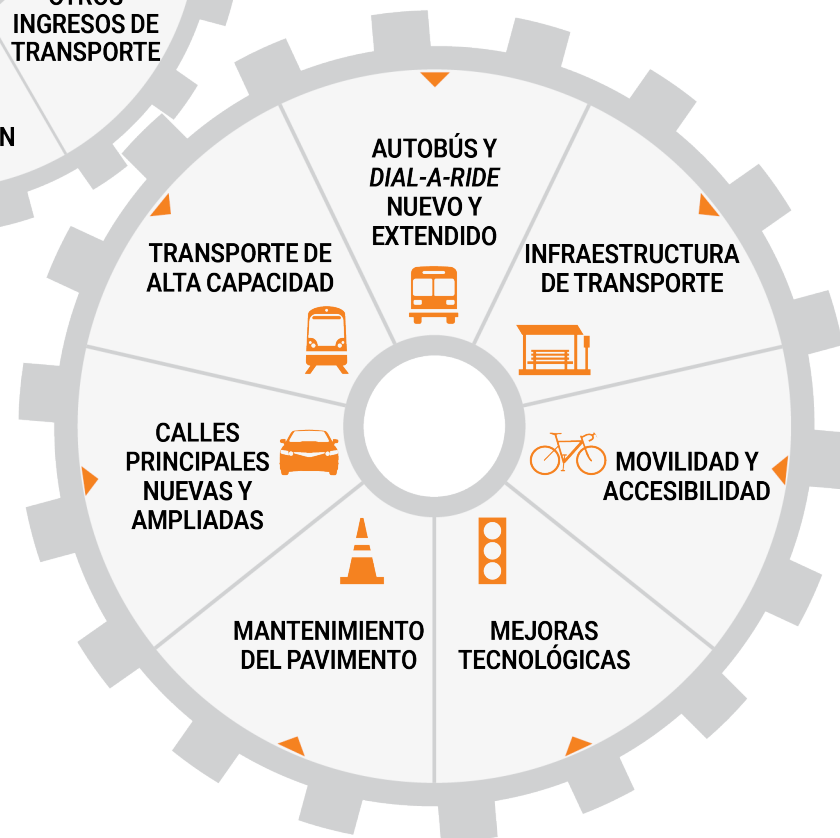
Ingresos de Ciclo de Vida

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

Además de estos fondos, el personal del departamento de calles y transportación busca oportunidades para reducir costos a través de la innovación y métodos eficientes de ejecución de proyectos.

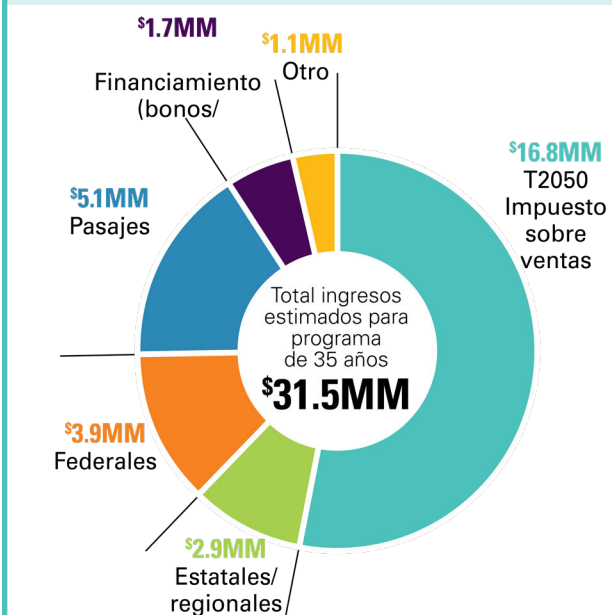
En el apéndice se puede encontrar más información sobre los supuestos del programa, con los ingresos previstos y reales del impuesto sobre las ventas que se muestran en la [tabla A.1](#). Para más información sobre la financiación regional y federal visite phoenix.gov/T2050/Funding.

FINANCIAMIENTO DEL T2050



ÁREAS DE PROGRAMAS

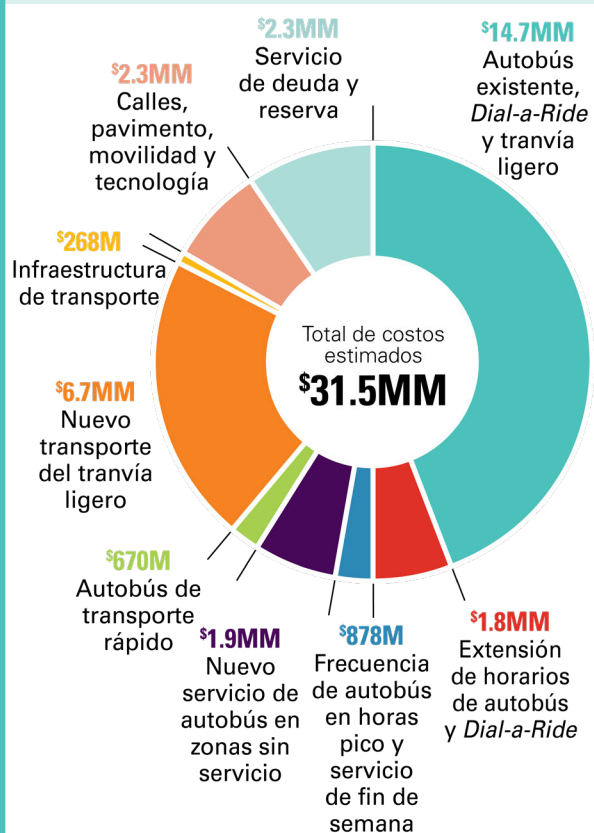
Gráfica 1.1 Fuentes de recursos financieros



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



A medida que los casos de COVID-19 disminuyen, el número de pasajeros está volviendo lentamente a los niveles anteriores a la pandemia.

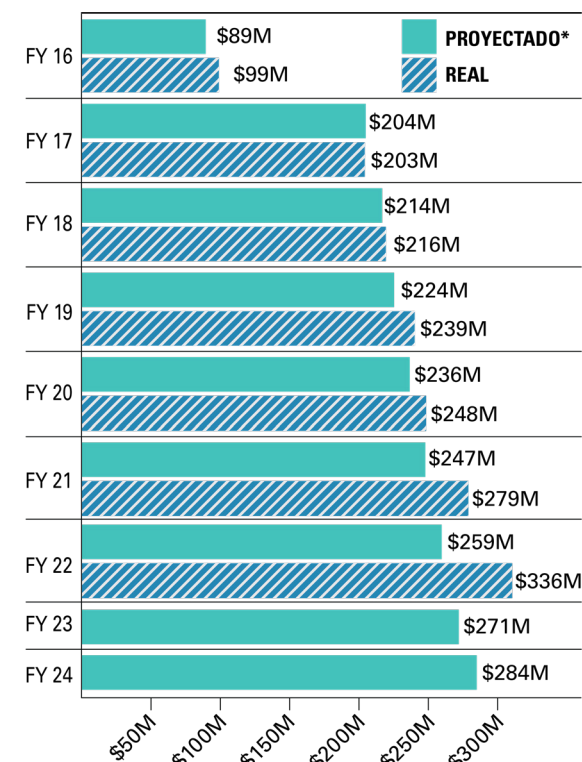
Impacto de COVID-19

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 porque los requisitos de distanciamiento social cambiaron los patrones de viaje y las prácticas de trabajo en diversas industrias continúan evolucionando. El número de pasajeros ha aumentado progresivamente desde el descenso inicial. Sin embargo, todavía se mantiene por debajo de los niveles pre pandémicos. Este informe señala los efectos de los cambios debidos a la pandemia dentro de cada área del programa.

Resumen Financiero y Proyección Para el Año Fiscal 2022

Los presupuestos operativos y de capital totales para el EF2022 son de \$865,738,551. La tabla A.2 del apéndice se detallan los ingresos y gastos presupuestados y reales. La gráfica 1.3 proporciona ingresos por impuestos a las ventas proyectadas y reales, así como cifras de ingresos proyectadas a corto plazo. La tabla A.3 del apéndice describe el plan financiero quinquenal para el EF 2023-2027.

Gráfica 1.3 Resumen de Ingresos de Impuestos Sobre Ventas del T2050



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



Divulgación Pública

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

Debido a la pandemia, los miembros del personal utilizaron una combinación de plataformas de reuniones virtuales y en persona para realizar actividades de divulgación y recibir comentarios de la comunidad durante todo el año. Los miembros del personal organizaron reuniones públicas virtuales, accesibles por teléfono o computadora. Las reuniones virtuales incluyeron presentaciones, una variedad de oradores y segmentos públicos de preguntas y respuestas. A medida que los números de COVID continúan disminuyendo en el área metropolitana de Phoenix, las reuniones públicas en persona volverán a ser una consideración.

Supervisión Formal

El alcalde y el Concejo Municipal de Phoenix establecieron la Comisión Ciudadana de Transporte (CTC) en 2015 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 el tránsito, supervisar el gasto de los fondos y hacer recomendaciones sobre los elementos del plan.



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

Los miembros de CTC representan varias facetas de la comunidad. Al 30 de junio de 2022, los miembros de CTC incluyen:

- Presidente Jennifer Mellor
- Vicepresidente Rick Naimark
- Jess Bristow
- Carolyn Chatman
- Michael Infanzon
- Gail Knight
- Gabriel Loyola
- David Martin
- Christina Panaitescu
- David Moody
- Brookelynn Nisenbaum
- Phil Pangrazio
- Joan Berry
- Shannon McBride
- (Puesto Vacante)

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

Metas a 35 Años Establecidas 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



Este panel representa el avance desde el 1 de enero de 2016 hasta el 30 de junio de 2022.

METAS T2050 ESTABLECIDAS AL INICIO DEL PROGRAMA

PROGRESO ANTICIPADO
A LOS 6.5 AÑOS

	METAS T2050 ESTABLECIDAS AL INICIO DEL PROGRAMA	PROGRESO ANTICIPADO A LOS 6.5 AÑOS
AUTOBÚS Y DIAL-A-RIDE	35 AÑOS CONTINUAR autobús local, autobús interurbano RAPID, circulador vecinal y servicio <i>Dial-a-Ride</i> POR 35 AÑOS	
	15 MIN OFRECER FRECUENCIA DE CADA 15 MINUTOS en la mitad de las rutas de autobús	
	RAPID EXTENDER Y AÑADIR nuevo servicio RAPID	
	COMPRAR NUEVOS autobuses y vehículos de <i>Dial-a-Ride</i>	
	EXTENDER horarios de servicio de autobús y <i>Dial-a-Ride</i> PARA COINCIDIR CON HORARIO DEL TRANVIA LIGERO	
	EXTENDER Y AÑADIR SERVICIO DE AUTOBÚS a calles principales sin servicio	
	AÑADIR NUEVO servicio de circuladores	
	CONSTRUIR NUEVOS lotes de <i>park-and-ride</i>	
	CONSTRUIR bahías de autobús adicionales	
TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD	CONTINUAR 17 MILLAS de servicio de tranvía ligero	
	PROVEER 75 MILLAS nuevas del servicio de autobús de transporte rápido	
	AÑADIR 42 MILLAS de nuevo tranvía ligero en Phoenix	
	CONSTRUIR NUEVA estación del tranvía ligero en 50th Street (finalizado el 25 de abril de 2019 y en operación desde entonces)	
CALLES	680 MILLAS de nuevos revestimientos en calles principales y arteriales	
	2,000 acciones de nuevo alumbrado público	
	\$240 MILLONES para nuevos caminos y modernización de puentes	
	1,080 MILLAS de nuevos carriles de bicicletas	
	135 MILLAS de nuevas aceras	
	MEJORAR tecnología	

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 6.5 años.



Descripción
General



Autobuses/
Dial-a-Ride



Transporte de Alta
Capacidad (HCT)



Calles



Apéndice

2.0



Autobús y *Dial-a-Ride*



AUTOBUSES Y DIAL-A-RIDE

PROGRESO ACUMULATIVO 1 DE ENERO DE 2016-30 DE JUNIO DE 2022

EXTENSIÓN DE HORAS DE SERVICIO

para autobús y Dial-a-Ride para

COINCIDIR CON HORARIOS DEL TRANVIA LIGERO (EF 2017)



More Info on
Dial-a-Ride

MAYOR FRECUENCIA*

fuera de las horas pico a **15 MIN** en cinco rutas:

41

Indian School
Road
(EF 2019)

19

19th
Avenue
(EF2018)

3

Van Buren
Street
(EF 2018)

50

Camelback
Road
(EF 2018)

29

Thomas
Road
(EF 2018)



Restablecer nivel de servicio entre
semana en cinco días feriados
(anteriormente con horario de domingo)

Mayor frecuencia de
servicio **RAPID**

More Info on RAPID service

Entre semana y en
fin de semana
30 MIN o mejor

EXTENSIÓN DE RUTAS DE AUTOBÚS

MARY El circulador vecinal **MARY** se extendido en 59th Avenue para dar servicio a los vecindarios cercanos a Sunridge Park. (EF 2022)

51 **51st Avenue** Lower Buckeye Road a Baseline Road (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)

39 **Shea Boulevard** (Dreamy Draw) park-and-ride a 40th Street (EF 2017)

122 **Cactus Road** ASU West Campus al tranvía ligero 19th Avenue/Dunlap Avenue (EF 2017)

SE ORDENARON



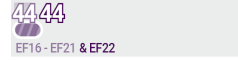
443

Autobuses locales



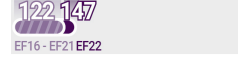
44

autobuses RAPID



147

vehículos
Dial-a-Ride



9

autobuses
circuladores



SE INSTALARON



7

Bahías para autobús



52

Paradas de autobús

More Info
on Bus
Stops



445

Cobertizos de sombra
para autobús

More Info on
Bus Shelter
Shade
Structures

ADICIÓN DE RUTAS DE AUTOBÚS

32 **32nd Street** Camelback Road a Baseline Road y Priest Drive (EF 2017)

140 **Ray Road** 48th Street a Gilbert Road (EF 2018)

* El 4 de mayo del 2020 se redujo temporalmente el servicio debido a la pandemia de COVID-19 y su impacto en la demanda de transporte.



AUTOBUSES Y DIAL-A-RIDE

PROGRESO ACUMULATIVO 1 DE ENERO DE 2016-30 DE JUNIO DE 2022

OTRAS MEJORAS CUMPLIDAS

\$431

MILLONES RECIBIDOS

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

\$22

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

Más información 



EL DEPARTAMENTO DE TECNOLOGÍA DE PTD

está trabajando en las notificaciones a los pasajeros para pasajeros que usan DAR (EF 2022)



TRIPSPARK

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

Más información 



SEGURIDAD

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



DIAL-A-RIDE IMPEMENTADO REGIONAL

eliminando transferencias (EF 2017)

Más información 



CENTRAL SUR DE TRANSPORTE

renovado (EF 2020)



DESPACHO ASISTIDO POR COMPUTADORA / UBICACIÓN AUTOMATIZADO DE VEHÍCULO

mejoras instaladas (EF 2020)

Más información 



AUDIO EN LETREOS DE AUTOBUSES DIGITALES

(EF 2018)



SISTEMA DE COBRO DE TARIFAS

contrato adjudicado (EF 2020)

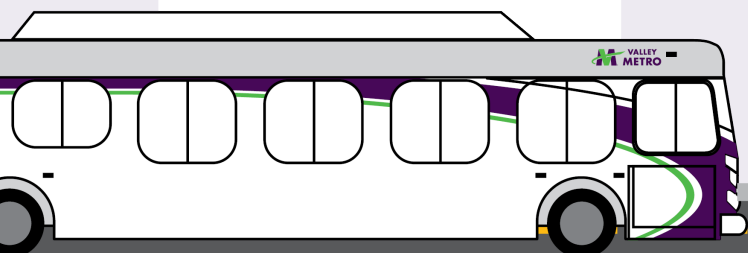
Más información 



CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES

contrato adjudicado (EF 2020)

Más información 





AUTOBÚS 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 las escuelas, centros de salud, trabajos, tiendas de comestibles, farmacias y muchos otros Conexiones críticas. El departamento trabaja en asociación con Valley Metro, la regional Agencia de transporte público que proporciona servicios de tránsito 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 tranvía ligero, circuladores de vecindarios, autobuses expresos de cercanías y servicios de transporte alternativos como Dial-a-Ride (DAR) para personas que no pueden utilizar rutas

locales debido a una discapacidad. Éste implica autobús local / LRT y no solo servicio de autobús. Para obtener información adicional sobre el tránsito, visite phoenix.gov/publictransit.

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 tránsito, y el público regional Fondo de Transporte.

Empleando todos esos recursos, PTD utilizado \$ 235.5 millones en el EF 2022 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 2.10 mil millones de dólares en los próximos cinco años para continuar las operaciones de autobuses y DAR, hacer capital

Inversiones 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.



Respuesta a COVID-19

La Administración de Seguridad del Transporte ha levantado su mandato federal de mascarillas para todos servicios de transporte. Las máscaras ya son opcionales y ya no es necesario para los pasajeros o empleados del sistema Valley Metro. El Centros para el Control de Enfermedades continúan animando el uso [de máscaras en el transporte público](#). PTD actualiza regularmente a los miembros del personal y Contratistas sobre protocolos de salud y seguridad a medida que cambian las pautas de los CDC.

A pesar de la disminución del impacto de la Pandemia de COVID-19 y su efecto en el número de pasajeros y los ingresos por tarifas, PTD sigue operando a un nivel de servicio reducido. El servicio de la mañana se restablece a los niveles anteriores a la pandemia, mientras que el servicio nocturno actualmente termina a las 11 p.m. todos los días. Hemos continuado extendiendo el autobús y *Dial-a-Ride* las horas de servicio para que coincidan con las horas del tranvía ligero. Sin embargo, el impacto continuo de la pandemia en El número de pasajeros y la fuerza laboral han evitado hasta ahora PTD de reanudar completamente los niveles anteriores a la pandemia de servicio.



En el ejercicio fiscal 2022, ocurrieron un total de 20,998,943 abordajes de autobuses en Phoenix, que es aproximadamente la mitad del nivel pre-pandémico.

Ruta Local Fija

La base de la red de transporte público es el servicio local de autobús de ruta fija. Los usuarios pueden llegar fácilmente a las ubicaciones deseadas en todo el Valle usando el sistema cuadrícula en el que operan los autobuses. Servicios de autobús estaban disponibles casi 24 horas al día antes de las reducciones en el servicio debido a la pandemia.

En el EF 2022, un total de 20,998,943 abordajes de autobuses ocurrieron en Phoenix, que es aproximadamente la mitad del nivel pre-pandémico. A lo largo de la pandemia, los pasajeros continuaron usando el transporte público para viajes imprescindibles. PTD se comunicó con pasajeros sobre las medidas de seguridad puestas en colocar en todo el entorno de tránsito.

Servicios de Transporte Alternativo y Dial-a-Ride

Las opciones de transporte alternativo de Phoenix incluyen DAR, ADA Ride, Senior Cab y Senior Center Shuttle, Employment Transportation and Medical Trip.

El Dial-A-Ride proporciona el servicio de transporte requerido por el gobierno federal a las personas que no pueden viajar en autobús o tranvía 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 lanzada en 2018.



MARY (Maryvale Area Ride for You) es uno de los cuatro Rutas de autobuses circuladores que conectan destinos clave del vecindario, como bibliotecas y supermercados.

Servicio de Circulador

Cuatro rutas de circulación conectan a los residentes del área local con destinos clave del vecindario, incluidas bibliotecas, supermercados y centros comunitarios. Las rutas de Phoenix son ALEX (Ahwatukee Local Explorer), DASH (servicio de traslado al área del centro), MARY (Maryvale Area Ride for You) y SMART (Sunnyslope Multi-Access Residential Transit).

PTD comenzó a conducir el **Estudio de Transporte de Vecindario EF22**. El estudio utilizará reuniones públicas y encuestas para estudiar los circuladores actuales de Phoenix. Los resultados del estudio pueden incluir diferente encaminamiento propuesto por el público, frecuencia mejoras o prestación de servicios diferentes tipo como ruta flexible. PTD comenzó el estudio con un enfoque en el centro de DASH y espera que se complete un informe en EF 2023.



Los residentes en áreas suburbanas tienen seis opciones de ruta RAPID que brindan una alternativa rápida y sin estrés para conducir al centro de Phoenix.

Interurbano RAPID

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

Park-and-Ride

PTD mantiene y opera nueve instalaciones park-and-ride, incluyendo el Sunnyslope, Centros de tránsito Metrocenter y Desert Sky, que proporcionan estacionamiento gratuito para los usuarios de tránsito. Además, Valley Metro maneja cinco park-and-ride del tranvía ligero a lo largo del Phoenix parte de la alineación del tranvía ligero. Se anticipa que habrán una nueva instalación de park-and-ride en Laveen cerca de Baseline Road y South Mountain Freeway en 2024.

Paradas de Autobús y Marquesinas

PTD agregó 96 estructuras de sombra a las existentes paradas de autobús durante el último año 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 año fiscal 2027.



Durante los próximos cinco ejercicios fiscales, Phoenix planea instalar al menos 400 nuevas estructuras de sombra en las paradas de autobús existentes en toda la ciudad.

Tabla 2.1 T2050 Autobuses y Dial-a-Ride

Completo EF 2022 (1 de julio, 2021 al 30 de junio, 2022)

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

- Continuar brindando servicios seguros y confiables.
- Mantener los horarios de servicio de autobuses y DAR para que coincidan con los horarios del tranvía ligero.

Mejorar la frecuencia de autobuses

- Se implementó la mejora de la frecuencia de la Ruta 7 entre Dobbins Road y Van Buren Street (octubre de 2021).
- Servicios de tránsito parcialmente restaurados que se habían cortado debido a la pandemia de COVID-19 y su impacto en la demanda de tránsito y la fuerza laboral del tránsito.

Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride

- Ordenaron 40 autobuses de GNC, tres autobuses circuladores y 25 vehículos DAR.

Extender y añadir servicio de autobús a calles principales sin servicio

- Se implementó la extensión de la Ruta 8 a Baseline Road y Central Avenue para conectarse con la Ruta 0A (octubre de 2021).
- Se implementó la extensión del Circulador MARY a lo largo de 59th Avenue hasta Estrella Village a través de Fillmore Street y Roosevelt Street (abril de 2022).
- Se completó el alcance al público sobre el cambio de servicio propuesto que extiende la Ruta 43 en 43 Avenue a Lower Buckeye Road, conectándose con la Ruta 28.

Bahías de autobús

- 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 ADA y botones APS para ayudar a facilitar el movimiento seguro de vehículos y peatones a través de la intersección.

Paradas de autobús

- Se instalaron 96 marquesinas nuevas en las paradas de autobús existentes.

Incorporar tecnología

- Proyecto de modernización del sistema regional de cobro de tarifas continúa en su 2º año.
- En julio de 2021 se lanzó un planificador de viajes con funciones limitadas y una aplicación móvil de información en tiempo real.
- La aplicación móvil para venta de pasaje se lanzará a principios de 2023.
- Las tarjetas inteligentes recargables y una nueva red para la nueva Valley Metro Card se incorporarán al nuevo sistema de cobro de tarifas a principios de 2024.

Mayor seguridad

- Horas de seguridad modificadas en los centros de tránsito debido a la pandemia y la reducción de horas de servicio de autobús relacionada.



Tecnología

Phoenix finalizó la conversión de su flota de transporte regional al nuevo sistema de Despacho Asistido por Computadora / Ubicación Automatizada de Vehículos (CAD / AVL) suministrado por Clever Devices. La conversión ayudó a actualizar la tecnología del sistema de autobuses y agregó nuevas características para optimizar las operaciones del sistema de tránsito, despacho y seguimiento de activos.

El Proyecto de Mejora del Sistema Regional de Cobro de Tarifas (FCS) está avanzando. El diseño se ha completado y autobuses y plataformas de validadores del tranvía ligero se entregarán desde el fabricante en el primer trimestre del EF23. Todos los validadores se instalarán a mediados de noviembre 2022. Se lanzará un piloto de boletos móvil en diciembre de 2022, con tarifas que se pueden comprar a través de la aplicación móvil. La fase 2 verá un nuevo sitio web orientado al público, tarjetas recargable inteligentes, límite de tarifas y nuevas máquinas expendedoras de boletos (TVM) en el tranvía ligero.

Operaciones y Mantenimiento

Phoenix utiliza tres instalaciones para el mantenimiento de los autobús, abastecimiento de combustible y limpieza: las Instalaciones de transporte oeste, norte, y sur de tránsito 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 Mayor soporte y supervisión del sistema.

Table 2.2 T2050 Autobuses y Dial-a-Ride

Planeado para el EF 2023
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 tranvía ligero.
Mejorar la frecuencia del bus <ul style="list-style-type: none"> Restaurar los servicios de tránsito que se habían cortado debido a la pandemia de COVID-19.
Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride <ul style="list-style-type: none"> Solicitud de 40 autobuses, cinco circuladores y 25 vehículos DAR. Solicitud de propuestas publicada para autobuses de cero emisiones
Extender y añadir servicio de autobús a calles principales sin servicio <ul style="list-style-type: none"> Implementar cambios de servicio que extenderán Ruta 43 a Lower Buckeye Road. Llevar a cabo actividades de alcance público sobre el cambio de servicio que extendería la Ruta 28 hasta la Avenida 99th Avenue. Llevar a cabo actividades de alcance público sobre el cambio de servicio que podría extender el servicio de autobús al norte de Happy Valley Road en Norterra Parkway.
Paradas de autobús <ul style="list-style-type: none"> Instalar 100 marquesinas nuevas en las paradas de autobús existentes. Los fondos de ARPA asignados por el Concejo Municipal proporcionaron fondos adicionales para 20 marquesinas nuevas adicionales para los próximos dos años.
Mayor seguridad <ul style="list-style-type: none"> Mejorar la seguridad a medida que se expande el servicio.
Incorporar tecnología <ul style="list-style-type: none"> Continuar trabajando en el futuro lanzamiento de la aplicación móvil FCS. Implementar un sistema de notificación de pasajeros para pasajeros DAR que producirá recordatorios automáticos de mensajes cuando se programe un viaje y cuando un conductor esté en camino a recoger a un pasajero.

Tabla 2.3 T2050 Autobus y Dial-a-Ride

Planeado para EF2024 - 2027
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 tranvía ligero.
Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride <ul style="list-style-type: none"> Solicitar autobuses: 40 (EF 2023), 40 (EF 2024), 60 (EF 2025), 60 (EF 2026), 40 (EF 2027). Solicitar autobuses circuladores: 3 (EF 2023), 3 (EF 2024), 3 (EF 2025), 3 (EF 2026), 3 (EF 2027). Ordenar 25 vehículos DAR cada ejercicio fiscal.
Extender y añadir servicio de autobús a calles principales sin servicio <ul style="list-style-type: none"> EF2024: Agregar la frecuencia de las horas pico en al menos tres rutas locales.
Servicio de Circulador <ul style="list-style-type: none"> Modificar servicios dependiendo el los resultados de Estudio de Transporte de Vecindario. EF2024: Mejorar el servicio MARY y ALEX a cada 30 minutos.
Paradas de autobús <ul style="list-style-type: none"> Instalar 400 marquesinas en las paradas de autobús existentes.
Mayor seguridad <ul style="list-style-type: none"> Aumentar la seguridad a medida que se expande el servicio.
Incorporar tecnología <ul style="list-style-type: none"> EF 2024: tarjetas inteligentes y programa de registro de tarifas reducidas lanzable . El proyecto de modernización del sistema regional de cobro de tarifas continúa en su 2º año. En julio de 2021 se lanzó un planificador de viajes con funciones limitadas y una aplicación móvil de información en tiempo real. La aplicación móvil de venta de pasajes se lanzará a principios de 2023 Las tarjetas inteligentes recargables y una nueva red para la nueva Valley Metro Card se incorporarán al nuevo sistema de cobro de tarifas a principios de 2024.



Descripción
General



Autobuses/
Dial-a-Ride



Transporte de Alta
Capacidad (HCT)



Calles



Apéndice

3.0



Transporte
de Alta Capacidad



TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD

PROGRESO ACUMULADO 1 DE ENE. 2016-30 DE JUN. 2022

Proyectos en curso de LRT - Construcción

1 EXTENSIÓN NOROESTE FASE II

- 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).
- Se otorgaron \$1 millón para la subvención piloto de planificación de desarrollo orientado al tránsito (TOD) de la FTA.
- Comenzó el trabajo de vía e instalación eléctrica.
- En marzo de 2022, se completó el hito "Bridging East to West" que completó la instalación de vigas del puente que cruza la Interestatal 17.
- En mayo de 2022, se asignaron \$58.1 millones para completar el costo compartido del proyecto TLC CIG.
- En Mayo de 2022, se comenzó la construcción de la plataforma de la estación elevada.
- Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD) Planificación del Uso de Terreno y Adquisición de Proyectos de Vivienda Equitativa en etapas de planificación.

2 EXTENSION SUR CENTRAL / CENTRAL DE TRANSPORTE CENTRO

- En febrero de 2022, el Concejo Municipal aprobó la extensión del Programa de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas (SBFAP) para aumentar el número de empresas que acceden a los fondos.
 - Aumento de criterios de elegibilidad de ingresos anuales del negocio \$500,000 a \$750,000
 - Se elimina el requisito de que las empresas hayan estado abiertas al menos un año antes de la construcción
- Continuar el trabajo de reubicación de servicios públicos a lo largo del área Sur-Central de la alineación.
- De mayo de 2021 a julio de 2022, se instaló una nueva configuración de vía en Central de Transporte Centro y un sistema de seguimiento único de LRT para trabajos de vía especiales para la central en el centro.
- En mayo de 2022, se asignaron \$232.1 millones para completar la participación en los costos del proyecto FTA CIG.
- Se completo en refuerzo del puente del rio salad en junio.



LRT Proyectos en Curso – Planeados

- 3 Extensión del Capitolio
- 4 Estudio del Corredor de Tránsito de West Phoenix
- 5 I-10 Extensión Oeste

Proyectos Completados de Light Rail Transit (LRT)

- 6 Estación de 50th Street
- 7 Noroeste Fase I

LRT Proyectos Diferidos

- 8 Extencion Noroeste

► Servicio BRT

- 9 35 TH AVENUE / VAN BUREN



TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD

PROGRESO ACUMULADO 1 DE ENE. 2016-30 DE JUN. 2022

Proyectos en Curso de LRT - Construcción

- 1 Extensión Noroeste Fase II
- 2 Extensión sur Central/Central de Transporte Centro

LRT Proyectos en Curso – Planeados

3 EXTENSIÓN DEL CAPITOLIO

- En mayo de 2022, alcanzó el 15% de Ingeniería Preliminar, que identifica las ubicaciones de las estaciones bajo revisión.
- Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD) de la Extensión Capitolio y Extensión Oeste I-10 Planificación del Uso de Terreno y Adquisición de Proyectos de Vivienda Equitativa en proceso de contratación de consultores de proyectos en curso.

4 ESTUDIO DEL CORREDOR DE TRANSPORTE DE OESTE DE PHOENIX

- Aprobado para avanzar por el Concejo Municipal y para que el personal solicite fondos de subvención. (2022)
- En junio, FTA otorga una subvención del Programa de Restauración de Planificación de Rutas del Plan de Rescate Americano de \$ 514,045 para realizar un estudio de transporte de alta capacidad (HCT) del oeste de Phoenix.
- Proceso de adquisición de consultores está actualmente en marcha.

5 I-10 EXTENSIÓN OESTE

- Continué la planificación preliminar y la evaluación del corredor.
- En abril de 2022, se completó el Informe de Análisis de Tráfico
- Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD) de la Extensión Capitolio y Extensión Oeste I-10 Planificación del Uso de Terreno y Adquisición de Proyectos de Vivienda Equitativa en proceso de contratación de consultores de proyectos. en curso.

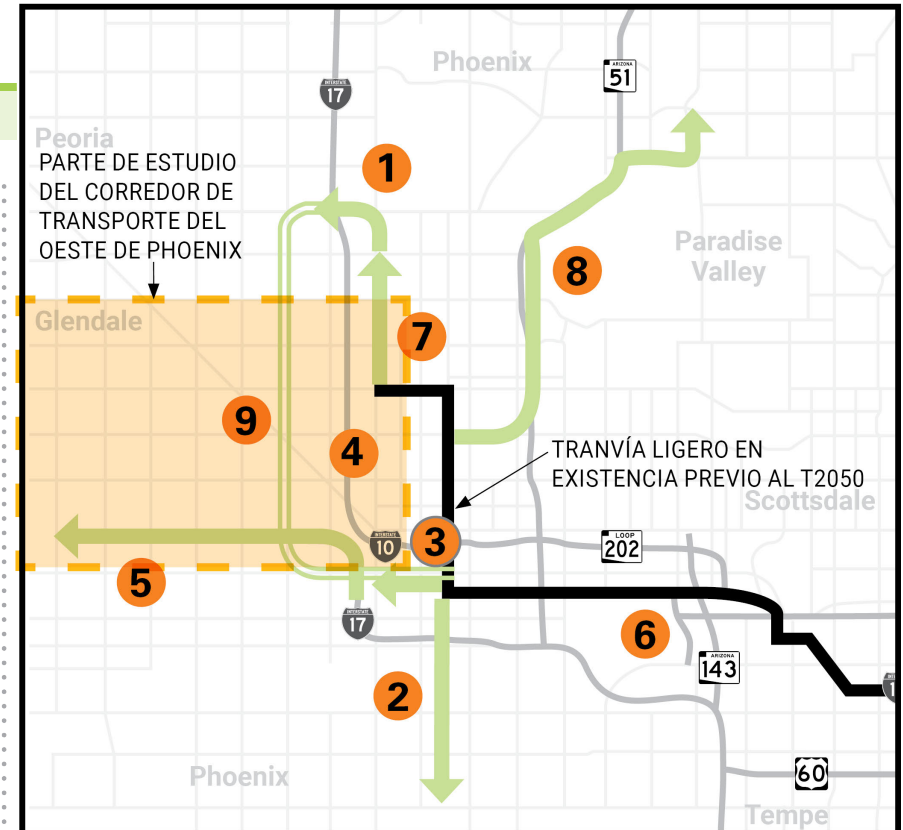
Proyectos Completados de Light Rail Transit (LRT)

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 NOROESTE FASE I

- 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

9 35TH AVENUE / VAN BUREN

- En abril de 2022, el Concejo Municipal aprobó un análisis adicional de transporte, divulgación pública, análisis de alternativas e ingeniería preliminar del 15% para el corredor inicial de BRT de 35th Avenue / Van Buren Street.



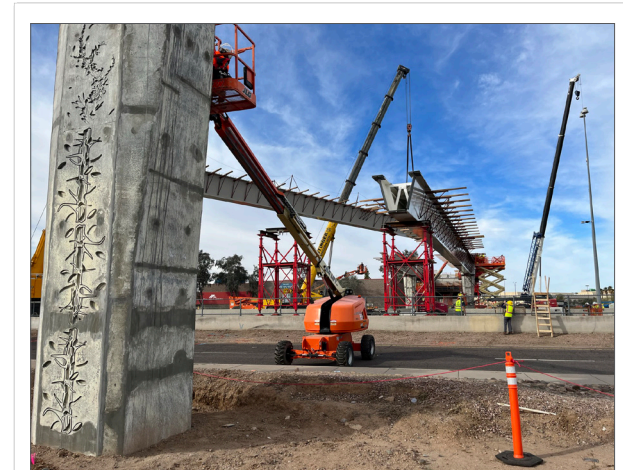
TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD



El tránsito 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 tranvía ligero de Phoenix puede operar a velocidades de viaje más rápidas porque funciona en una guía exclusiva con señalización de tráfico prioritizada. Las 16.5 millas de servicio de tranvía ligero dentro de la ciudad de Phoenix es una porción sustancial de las existentes de 28.2 millas del sistema del tranvía 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 tranvía ligero, el autobús de tránsito rápido (BRT) es un componente clave para continuar expandiendo la red HCT de la ciudad. El programa BRT había completado previamente una campaña de educación pública y alcance comunitario de 11 meses, que se extendió de febrero a diciembre de 2020. La información recaudada de este esfuerzo de alcance, además del análisis de tránsito, se utilizó para identificar el corredor BRT inicial recomendado de 35th Ave y Van Buren Street. BRT se centra en la mejora de la velocidad, la fiabilidad, conveniencia y la experiencia general de tránsito. Hay elementos recurrentes comunes que se encuentran en los sistemas BRT exitosos, incluidas las estaciones mejoradas, la recolección avanzada de tarifas, los autobuses personalizados, la marca única, los carriles dedicados y las mejoras en los puntos de tránsito, como el tránsito prioridad de señal y carriles para avanzar la línea.



Extensión Noroeste Fase II: construcción del puente sobre la I-17.



Financiamiento y Presupuesto

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

Phoenix asignó \$290.2 en el EF2022 para respaldar las operaciones y la expansión del tranvía ligero en curso. T2050 incluye una inversión de más de \$2 mil millones para expandir y mejorar la red de HCT de la ciudad durante los próximos cinco años. El plan incluye mejoras al tranvía 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.

Respuesta a COVID-19

En el año fiscal 2020, Valley Metro modificó las horas del tranvía ligero en respuesta a la pandemia de COVID-19, y estas modificaciones se mantuvieron en gran medida vigentes hasta el año fiscal 2022. El primer viaje completo en tranvía ligero comenzó aproximadamente a las 4:45 a.m. y el último viaje comenzó a las 11 p.m. Los ajustes incluyeron una frecuencia de 15 minutos de 5 a.m. a 6 p.m. sin servicio nocturno el viernes o el sábado. El servicio dominical siguió siendo el mismo. Como la construcción de obras públicas se considera un servicio esencial, las actividades de construcción en proyectos de HCT, como la extensión del tranvía ligero por Central Avenue (Extensión Sur Central / Central de Transporte Centro) y la extensión del tranvía ligero hacia el centro de tránsito metrocenter (Extensión Noroeste Fase II) pudieron progresar según lo planeado.

Departamento de Transporte Público de Phoenix (PTD)

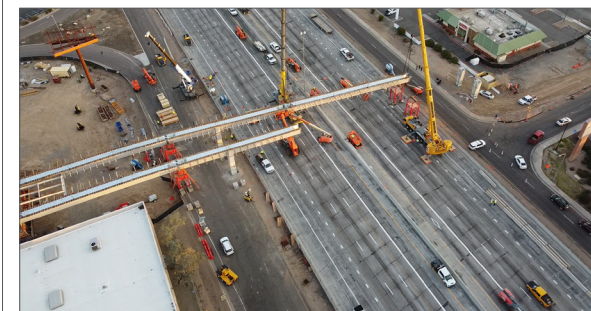
A pesar de los desafíos pendientes planteados por COVID-19, el PTD experimentó un progreso significativo en Año fiscal 22:

- El 15 de septiembre de 2021, el Subcomité de Transporte, Infraestructura y Planificación recomendó la aprobación del Concejo Municipal del corredor inicial de Bus Rapid Transit (BRT) de 35th Avenue/Van Buren Street.
- El 6 de octubre de 2021, el Ayuntamiento de Phoenix aprobó el corredor inicial de BRT de 35th Avenue/Van Buren Street.
- En octubre de 2021, la frecuencia de la Ruta 0A fue modificada en respuesta a la construcción del riel a lo largo de la ruta. Frecuencia de la ruta 7 mejorado. Se restauraron ciertos viajes RAPID que fueron reducidos como resultado de la pandemia.
- El 3 de noviembre de 2021, el Phoenix BRT organizó un taller de financiación con el Departamento de Transporte Público.
- (PTD) para discutir el financiamiento y las estrategias financieras para el Corredor Inicial de BRT de 35th Ave/Van Buren Street.
- En noviembre de 2021, PTD realizó actividad de alcance al público sobre la propuesta de ampliar el Circulador MARY más al sur en 59th Avenue.
- En abril de 2022, el Concejo Municipal aprobó análisis adicionales del tránsito, alcance al público, análisis de alternativas y 15% preliminar ingeniería para el corredor BRT inicial de 35th Avenue/Van Buren Street.
- En mayo de 2022, PTD realizó actividades de divulgación sobre la propuesta de extender la Ruta 43 una milla al sur por 43rd Avenue de Buckeye Road a Lower Buckeye Road. La extensión fue posteriormente aprobada y se será efectiva en octubre de 2022.

La página web de BRT, [Phoenix.gov/BRT](https://phoenix.gov/BRT), proporciona información sobre el programa, incluyendo las preguntas más frecuentes.



En marzo de este año, los equipos de construcción completaron la instalación de vigas de puente cruzando sobre la Interestatal 17 para la Extensión Noroeste, Fase II.



“Bridging East to West” Las grúas establecen las vigas finales para la Extensión Noroeste, Fase II sobre la I-17.

Tabla 3.1 Progreso T2050 de Transporte de Alta Capacidad

Completo EF 2022 (1° de julio, 2021 al 30 de junio, 2022)

Ampliar el tranvía ligero en Phoenix**Extensión Noroeste Fase II**

- Comenzaron los trabajos de instalación eléctrica y de vía.
- En marzo se completó el "Bridging East to West" hito que completó la instalación de vigas del puente cruzando la Interestatal 17.
- En mayo, una asignación de \$ 58.1 millones para completar el costo compartido del proyecto FTA CIG.
- En mayo, comenzó la construcción de la plataforma elevada de Metrocente.
- Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD) Planificación del Uso de Terreno y Adquisición de Proyectos de Vivienda Equitativa en etapas de planificación.

Extensión Sur Central/Central de Transporte Centro

- En febrero de 2022, el Concejo Municipal aprobó la extensión del Programa de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas (SBFAP) para aumentar el número de empresas que acceden a los fondos.
 - Aumento de criterios de elegibilidad de ingresos anuales del negocio \$500,000 a \$750,000
 - Se elimina el requisito de que las empresas hayan estado abiertas al menos un año antes de la construcción
- Continuar el trabajo de reubicación de servicios públicos a lo largo del área Sur-Central de la alineación
- En mayo, se instaló una nueva configuración de vía en la Central de Transporte Centro.
- En junio, comenzó el seguimiento único del sistema LRT para trabajo de vía especial para Central de Transporte Centro.
- En mayo, una asignación de \$232.1 millones para completar la participación en los costos del proyecto FTA CIG.
- En junio, se completó el refuerzo del puente Salt River.

Extensión Capitolio

- En mayo, alcanzó el 15% de Ingeniería Preliminar.
- Extensión del Capitolio y de la Extensión Oeste de la I-10 Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD) Planificación del Uso de Terreno y Adquisición de Proyectos de Vivienda Equitativa en etapas de planificación.

Extensión Oeste I-10

- En abril de 2022, el Concejo Municipal aprobó más análisis de transporte, esfuerzos de alcance público, análisis de alternativas y 15% de ingeniería preliminar para el corredor inicial de BRT de 35th Avenue/Van Buren Street.
- Planificación preliminar y evaluación de corredores continuado.
- En abril, se completó el Informe de Análisis de Tráfico.
- Extensión del Capitolio y de la Extensión Oeste I-10 Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD) Planificación del Uso de Terreno y Adquisición de Proyectos de Vivienda Equitativa y proceso de contratación de consultores de adquisiciones en marcha.



La construcción está en marcha en el estación elevada para la Extensión del Noroeste Fase II.

Servicio de Tranvía Ligero**Extensión Noroeste Fase II**

- La Fase II de la Extensión Noroeste acercará el tranvía ligero a Metrocenter. La extensión correrá hacia el oeste en Dunlap Avenue desde 19th Avenue, hacia el norte en 25th Avenue y hacia el oeste en Mountain View a través de la I-17, terminando cerca de Metrocenter.
- La construcción comenzó en agosto de 2020 y la extensión está programada para abrirse en 2024, tres años antes de lo previsto originalmente.
- En EF22, comenzó la instalación de vía y eléctrica en esta sección y se completó el "Bridging East to West" en marzo. Éste hito se completó con la instalación de la viga del puente que cruza la Interestatal 17.
- En noviembre de 2021, se ejecutó el Acuerdo de Subvención de Financiamiento Completo entre Phoenix y la Administración Federal de Tránsito (FTA).
- La contratación del consultor se encuentra en la etapa de planificación para el Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD) Planificación del Uso de Terreno y Adquisición de Proyectos de Vivienda Equitativa



Extension Sur Central / Central de Transporte Centro

- Esta extensión agrega 5.5 millas al tranvía ligero y conecta el sur de Phoenix residentes del centro de Phoenix y la red de tranvía ligero. El proyecto incluye una central en el centro de Phoenix, dos Park-and-Rides y arte público.
- Comenzó la construcción de la Extensión Sur Centro en octubre de 2019 y la nueva línea se espera que esté operativo para 2024.
- Durante el último semestre de 2021 completamos vía transversal en 5th Street (Entre Jefferson y Washington) y McKinley (Entre 1st Ave y Central). También Continuar el trabajo de reubicación de servicios públicos a lo largo de toda la alineación.
- En febrero de 2022, el Concejo Municipal aprobó la extensión del Programa de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas (SBFAP) para aumenta el número de empresas elegibles para financiación.
- Aumento de criterios de elegibilidad de ingresos anuales del negocio \$500,000 a \$750,000. Se elimina el requisito de que las empresas hayan estado abiertas al menos un año antes de la construcción.
- Continuamos el trabajo de reubicación de servicios públicos a lo largo de Zona Sur Centro de la alineación, y en mayo, comenzó la instalación de una nueva vía en el la Central del Centro. Además, en mayo asignamos \$290.2 millones a completar el costo compartido del proyecto FTA CIG.
- En junio, completamos el refuerzo del puente Salt River y comenzó el seguimiento único del sistema LRT del centro para el trabajo especial de vías.

Extensión Capitolio

- La extensión del Capitolio de 1.4 millas, originalmente conocido como Capitol/Oeste I-10 Phase I, conecte el sistema de tranvía ligero existente en centro de Phoenix al Capitolio del estado de Arizona.
- Durante la primera mitad del EF22 continuamos preparándonos para el requisito federal de la Evaluación Ambiental e iniciamos el diseño preliminar.
- En diciembre, el Concejo Municipal aprobó el Análisis completo de la alineación de la ruta (LPA), y en mayo de 2022, alcanzamos el 15% Ingeniería preliminar.
- La contratación del consultor se encuentra en marcha para el Desarrollo Orientado al Tránsito (TOD) Planificación del Uso de Terreno y Adquisición de Proyectos de Vivienda Equitativa de la Extencion Capitolio y Oeste I-10.
- El proyecto está programado actualmente para ser completado en 2026.

Tabla 3.2
T2050 de Transporte de Alta Capacidad

Planeado para el EF 2023
Aumentar el tranvía ligero en Phoenix
Extensión Noroeste Fase II
<ul style="list-style-type: none"> • Continuar reubicación de utilidades y construcción del riel.
Extension Sur Central / Central de Transporte Centro
<ul style="list-style-type: none"> • Continuar reubicación de utilidades y construcción del riel.
Extensión Capitolio
<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollar opciones del ciclo ye recibir recomendaciones del publico
Extensión Oeste I-10
<ul style="list-style-type: none"> • Continue evaluando porciones para apresurar el proyecto.
Iniciar el programa de Bus Rapid Transit
<ul style="list-style-type: none"> • Iniciar el proceso de análisis de alternativas del corredor BRT de 35th Avenue y Van Buren Street.

Extensión Oeste I-10

- La extensión del tranvía ligero oeste I-10 conectara el centro de Phoenix y la capital del estado hasta el 79th Avenue Park-and-Ride en Maryvale. Se espera que el proyecto sea completado en 2030.
- Planificación preliminar y la evaluación del corredor continuó en el EF22, mientras que en abril, completamos el Informe de Análisis de Tráfico del proyecto.
- El análisis del proyecto, que comenzó en 2020, incluye un análisis de los tipos de transporte y oportunidades de financiación y una evaluación de extendiendo la línea hasta el Desert Sky Transit Centro.

Tabla 3.3
T2050 de Transporte de Alta Capacidad

Planeado para el EF 2024-2027
Aumentar el tranvía ligero en Phoenix
Extensión Noroeste Fase II
<ul style="list-style-type: none"> • Terminar construcción, se anticipa apertura en 2024.
Extension Sur Central / Central de Transporte Centro
<ul style="list-style-type: none"> • Terminar construcción, se anticipa apertura en 2024.
Iniciar el programa de Bus Rapid Transit
<ul style="list-style-type: none"> • Planeación, diseño, y construcción de un corredor BRT más. El tiempo y calendario será determinado por CTC y el Ayuntamiento de Phoenix



Autobús de Transporte Rápido

Phoenix desarrollará el programa BRT basado sobre dónde haya más necesidad de servicio para pasajeros actuales y pasajeros en el futuro. Comenzó el esfuerzo de alcance al público de BRT con un informe comunitario de 11 meses y comentarios solicitados sobre seis posibles corredores BRT y cuatro redes potenciales. El equipo de alcance público realizó 26 reuniones en persona o públicas, conectaron con más de 1,200 personas y respondieron a cerca de 600 preguntas y comentarios.

- Como resultado, el 27 de mayo de 2021, la Comisión de Transporte de Ciudadanos (CTC) le recomendó al Ayuntamiento de Phoenix la aprobación del corredor BRT inicial del 35th Avenue /Van Buren Street.
- El 15 de septiembre de 2021, el Transportación, Subcomité de Infraestructura y Planificación recomendó la aprobación del Concejo Municipal de la corredor inicial de Bus Rapid Transit (BRT) de 35th Avenue/Van Buren Street.
- El 6 de octubre de 2021, el Ayuntamiento de Phoenix aprobó el corredor BRT inicial de 35th Avenue/Van Buren Street.

- El 3 de noviembre de 2021, el BRT de Phoenix organizó un Taller de Financiación con el Departamento de Transporte Publico de Phoenix para discutir la financiación y estrategias financieras para el BRT inicial Corredor de 35th Ave/Van Buren Street.
- El 24 de febrero de 2022, los Comisión de Transportación de Ciudadanos recomendó la aprobación del Concejo Municipal para ejecutar un enmienda al Programa del Autobús de Transporte Rápido (BRT) con AECOM para ampliar la duración del contrato para 24 meses y proporcionar más manejo del programa, alcance al público y participación de las partes interesadas, análisis de alternativas, conceptos de diseño y diseño del 15% planes para el corredor BRT inicial de 35th Ave/Van Buren Street.
- El 20 de abril de 2022, el Concejo Municipal aprobó una enmienda al Phoenix Bus Rapid Programa de Tránsito (BRT) con AECOM para ampliar la duración del contrato para 24 meses y proporcionar más proyectos gestión, divulgación pública y Participación de las partes interesadas, alternativa Análisis, conceptos de diseño y diseño del 15% planes para el corredor BRT inicial del 35th Avenue/ Calle Van Buren.





4.0



Mejoras y
Mantenimiento
de las Calles



MEJORAS Y MANTENIMIENTO DE LAS CALLES

PROGRESO ACUMULATIVO A LA FECHA ENE. 1 2016-JUN. 30, 2022

	Millas de pavimento	Millas de tratamientos de pavimento
▶ COLECTORAS PRINCIPALES/ ARTERIALES	282	718
▶ COLECTORAS SECUNDARIAS/ LOCALES	592	2,354

69 MILLAS DE ACERA NUEVA

SELECCIONADO

▶ **12** LUGARES DE ESTUDIO DE MOVILIDAD de

39 ÁREAS DE ESTUDIO POTENCIALES

▶ **12** ESTUDIOS COMPLETADOS

22,338
RAMPAS ADA
MEJORADAS / INSTALADAS



SE INSTALARON
▶ **222.2***
MILLAS DE NUEVOS
CARRILES PARA BICICLETAS



SE INSTALARON
76
SEÑALES HAWK
(cruces de activación peatonal de alta intensidad)



POSTES DE SEÑAL Pintados en
▶ **1,040** **INTERSECCIONES**



INSTALADAS
▶ **261** **FLECHAS A LA**
IZQUIERDA



SE INSTALARON
▶ **3,369** **NUEVAS LUCES**
DE CALLE



SE REEMPLAZARON
▶ **3,567** **SEÑALES**
LUMINOSAS EN
LAS CALLES

* Número acumulado actualizado debido a errores administrativos anteriores, según actualización del personal a la Comisión de Transporte Ciudadano en abril de 2022.



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 aceras.

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 phoenix.gov/streets para obtener información adicional.



Pavimentación de asfalto en 19th Avenue y Camelback Road.

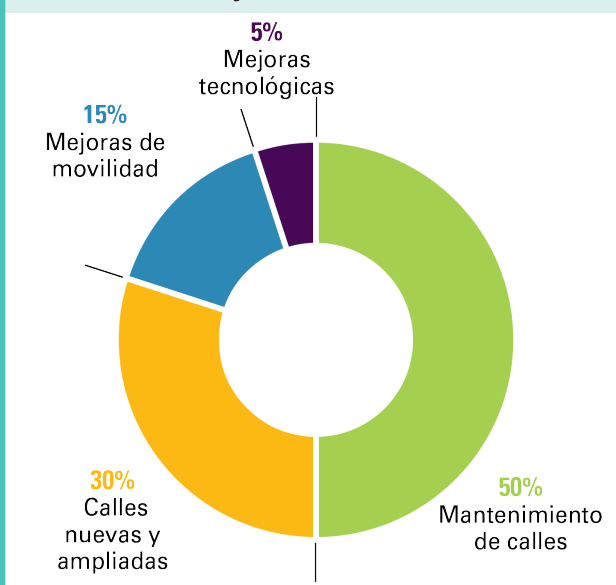


Financiamiento y Presupuesto

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 Figure 4.1 muestra la distribución de los fondos T2050 dentro del Departamento de Calles y Transportación

En EF 2022, Phoenix presupuestó aproximadamente \$ 44 millones en fondos T2050 para proyectos de construcción y mantenimiento de calle. El plan T2050 de Phoenix para EF22 y los próximos cinco años incluye casi \$285 millones para mejorar la infraestructura del sistema de transporte, hacer mejoras, evaluar y abordar las necesidades ADA de movilidad y mantenimiento continuo de calles de la ciudad.

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



Respuesta a COVID-19

Durante las restricciones de Covid-19, pavimentación de calles y parcheo, reemplazo de señales y reparación de baches, alineamiento de carriles, servicio de señales de tráfico y la instalación y la reparación del alumbrado público no fueron significativamente afectados a medida que se consideran servicios esenciales de la ciudad. A medida que los impactos de Covid-19 se reducen aún más el Mantenimiento y Mejoramiento de Calles continuarán.

A lo largo de este ejercicio fiscal, la planificación y el diseño continuaron con la participación de la comunidad en plataformas virtuales. El cambio a la participación virtual ha resultado en altos niveles de participación y aportes valiosos para los equipos del proyecto.

Se distribuyeron periódicamente actualizaciones sobre los protocolos de salud y seguridad a los equipos del proyecto y al personal de carreteras, lo que permitió actualizar los cronogramas en consecuencia. La salud y la seguridad siguen siendo una de las principales prioridades del departamento.

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 2022, bajo el programa APMP el departamento realizado tratamientos de fresado y superposición en 104 millas de calles, preservación del pavimento

en 200 millas y sello de grieta en 360 millas en preparación para trabajo futuro. Además, se instalaron 3,411 aceras ADA. La temporada de pavimentación 2023 Actualmente tiene 59 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](#) de la ciudad.

Pavimento y Revestimiento en las Calles

En el EF 2022, el programa T2050 financió una cantidad sustancial de mantenimiento del pavimento y reemplazo en toda la ciudad. Se colocaron un total de 18.7 millas de pavimento de asfalto nuevo en las calles principales de la ciudad, con un total de 225.6 millas de pavimentación nuevo desde que comenzó el programa. Otro 120.6 millas de sellado de grietas y lechado (preservación de pavimento que mantiene las calles hasta que requiere reemplazo) se realizó en calles, con un total acumulado de 669.5 millas.

Calles (residenciales) locales vieron 38.3 millas de pavimentación nuevo en EF22, para un total de 427 millas desde el inicio del programa. Las calles locales también vieron significativo sellado de grietas y sellado con lechado, con 297.2 millas incluidas, totalizando 2,063.4 millas completado desde que comenzó el programa.



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. El transporte activo y el tránsito están altamente interconectados porque los usuarios dependen del transporte activo para acceder a las rutas de tranvía ligero, BRT y autobús.

A medida que el Departamento de Calles y Transportación repavimenta las calles, la ATP identifica oportunidades para actualizar los planes de trazado 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 aceras 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. Los proyectos a lo largo de canales y otros senderos fuera de la calle fortalecen la red de transporte activo y crear una mejor calidad de vida para todos.

El Plan de Transporte Activo, que incluye una actualización del Plan Maestro de Bicicletas, lanzó su proceso de alcance público el otoño de 2021 para identificar las prioridades de los residentes para mejorar la red de transporte.

Con eso en mente, FY22 vio aumentos extensos a la red de bicicletas de la ciudad, agregando 35.4 millas de carriles nuevos para bicicletas, que es 4.5 millas más que el objetivo de 30.9 millas. Además, el ATP realizó una serie de mejoras de seguridad en los carriles bici existentes, añadiendo amortiguadores o protección vertical:

- Carriles para bicicletas protegidos – 2.2 millas (Un carril para bicicletas protegido tiene un elemento vertical agregado, como delineadores de carriles flexibles o un bordillo



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

de concreto, a veces con un amortiguador pintado).

- Se agregó 1 milla de protección a los carriles para bicicletas existentes.
- Se agregaron 1.2 millas de protección a los nuevos carriles para bicicletas.
- Amortiguadores – 49.5 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).
 - 26.5 millas de amortiguadores agregados a los carriles para bicicletas existentes.
 - 23 millas de amortiguadores agregados a los nuevos carriles para bicicletas.

Al actualizar la estructura de datos de la ciclovía, el personal descubrió un error administrativo que dio lugar a un recuento excesivo de 26.9 millas de carriles para bicicletas. A pesar de los problemas de conteo, el transporte callejero permanece por delante del objetivo de 30.9 millas de carril bici por año. El personal verificó todos los datos de la ciclovía utilizando fotografía aérea y Google Streetview. Resultados se presentaron al CTC en abril de 2022, junto con un plan para instalar 26.9 millas carriles para bici en los próximos tres años.

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 aceras, instalar o mejorar rampas en las aceras de la ADA e instalar farolas, instalaciones para bicicletas, semáforos, árboles de sombra y conexiones a paradas de tránsito.

En EF22 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 2023, el El Departamento de Calles y Transportación volverá a asociarse con el Departamento de Servicios Vecinales y su Financiación de Subvenciones para el Desarrollo Comunitario de Phoenix para instalar al menos 305 rampas de movilidad ADA recomendadas por los estudios de movilidad.



Equipos de construcción están instalando cientos de rampas ADA en las aceras en toda la ciudad, eliminando las barreras a la movilidad de las personas con discapacidades.



Tabla 4.1 T2050 Mantenimiento y mejora de calles

Completo EF 2022 (1 de julio, 2021 al 30 de junio, 2022)

Proyectos viales

- 4 grandes proyectos urbanos en diseño.
- 3 grandes proyectos de calles en construcción.

Pavimento y revestimiento en las calles

- Continuó el Programa de Mantenimiento Acelerado de Pavimentos, para el cual el Concejo Municipal de Phoenix autorizó \$200 millones adicionales para acelerar el mantenimiento del pavimento hasta el año fiscal 2024.
- 18.7 millas de pavimento asfáltico nuevo en las calles principales.
- 120.6 millas de otros tratamientos de pavimento, como sellado de grietas y niebla, en las principales calles de colectores.
- 38.6 millas de pavimentación de calles locales.
- 297.2 millas de otros tratamientos de pavimento en las calles locales.

Carriles de bicicletas

- Se instalaron 35.4 millas de carriles.
- Se actualizó 1 milla de carril para bicicletas a carril protegido para bicicletas.
- Se agregaron 1.2 millas de protección a los nuevos carriles para bicicletas.
- Se mejoraron 26.5 millas de carriles para bicicletas a carriles para bicicletas con amortiguamiento.
- Se agregaron 23 millas de amortiguamiento nuevos carriles para bicicletas.

Alumbrado público

- Se instalaron 52 luces de calle nuevas.

Aceras

- Construida 3 millas de aceras.

Mejoras de tecnología en intersecciones

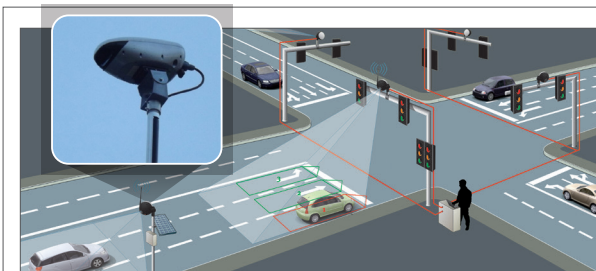
- Se reemplazaron seis señales de calles en las principales intersecciones con señales luminosas.
- Repintado todos los postes de señales en 528 intersecciones principales para extender su ciclo de vida.
- Se instalaron 21 nuevas flechas de giro a la izquierda en las intersecciones justificadas.
- Se instalaron nueve 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.

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. El año fiscal 2022 el proyecto de mejora de la fibra de Indian School Road instaló 12.5 millas de infraestructura de fibra óptica y cable a los límites occidentales de la ciudad de Phoenix y a través de una parte de la ciudad de Glendale. El proyecto proporcionó conexiones entre el Departamento de Condado de Maricopa de Transporte, la ciudad de Glendale y el Ciudad de Phoenix. el EF 2023 el proyecto de cable y equipo de fibra óptica Baseline Road También instalar 13 millas de infraestructura de fibra óptica y cable a lo largo de Baseline Road desde el sur de South Mountain Freeway (Loop 202) hasta la Interestatal 10. Este proyecto proporcionará conexiones entre el Departamento de Transporte de Arizona, la Ciudad de Tempe y la Ciudad de Phoenix para Monitoreo, control y señal de tráfico remotos Optimización a lo largo del corredor.

El Centro De Mantenimiento de Tráfico (TMC) puede mejorar supervisar el tráfico con cámaras que envían transmisión de vídeo al TMC. Además, dispositivos inteligentes instalados en las intersecciones transmiten métricas de rendimiento de tráfico al TMC, lo que permite al TMC ajustar la señal de tráfico Tiempo para mejorar el flujo de tráfico y mejor servir al público. Del mismo modo, la fibra expandida La red troncal proporciona una red troncal mejorada e integrada Conexiones entre estaciones para emergencias socorristas como bomberos y policías.



Los sensores instalados en las intersecciones transmiten métricas de rendimiento de tráfico, lo que permite al TMC ajustar las señales de tráfico y reducir la congestión.



Integración de nuevas líneas de fibra óptica para ayudar la seguridad y operaciones del tráfico.



Tecnología Informática y GIS

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

Las mejoras recientes en estos procesos han incluido:

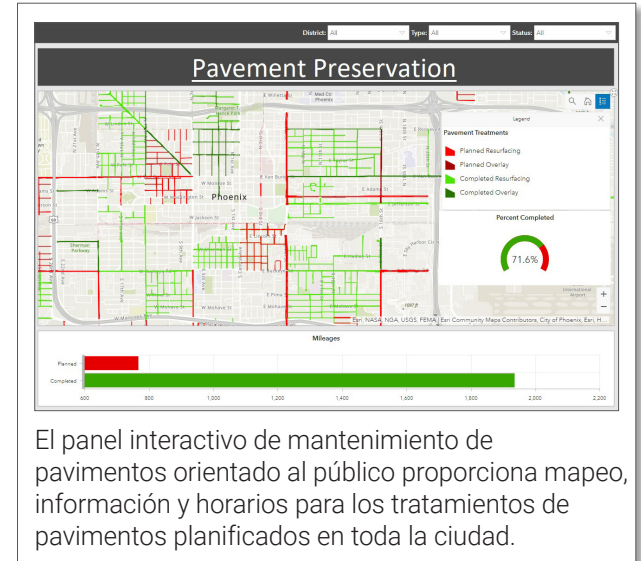
- Creación de aplicaciones de personal de campo para informar la condición y las necesidades de mejora relacionadas con activos tales como señales de tráfico, pavimento, rampas en las aceras, aceras y alumbrado público.
- Mejorar la precisión, utilidad y disponibilidad de los datos de señales de tráfico existentes para todo el departamento.
- Aprovechar los datos de la condición del pavimento, con los datos subyacentes de la condición del suelo, para proporcionar a los ingenieros una comprensión más amplia de las áreas problemáticas.
- 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.

Tabla 4.2
T2050 Mantenimiento y Mejora de Calles

Planeado para el EF 2023
Proyectos viales
<ul style="list-style-type: none"> • Diseñar 10 grandes proyectos urbanos. • Continuar la construcción de 24 proyectos importantes de calles.
Pavimento y revestimiento en las calles
<ul style="list-style-type: none"> • Pavimentar 19 millas en las calles principales.
Carriles de bicicletas
<ul style="list-style-type: none"> • Instalar 31 millas de carriles para bicicletas y ciclovías de bajo estrés.
Alumbrado público
<ul style="list-style-type: none"> • Instalar 100 luces de calle nuevas
Aceras
<ul style="list-style-type: none"> • Construir 4 millas de aceras nuevas.
Estudios de movilidad
<ul style="list-style-type: none"> • Instalar 305 rampas ADA basadas en estudios de movilidad.
Mejoras de tecnología en intersecciones
<ul style="list-style-type: none"> • Reemplazar 240 letreros de calles en las principales intersecciones con señales luminosas. • Repintar todos los postes de señales en 80 intersecciones principales para extender su ciclo de vida. • Instalar 15 HAWK para peatones.



El panel interactivo de mantenimiento de pavimentos orientado al público proporciona mapeo, información y horarios para los tratamientos de pavimentos planificados en toda la ciudad.

Tabla 4.3
T2050 Mantenimiento y Mejoras de Calles

Planeación para el EF 2024-2027
Proyectos viales
<ul style="list-style-type: none"> • Realizar una evaluación importante de un proyecto de calle. • Diseñar 11 grandes proyectos 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 77 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.
Aceras
<ul style="list-style-type: none"> • Construir 15 millas de aceras nuevas.
Mejoras de tecnología en intersecciones
<ul style="list-style-type: none"> • Reemplazar 960 letreros de las calles en las principales intersecciones con señales luminosas. • Repintar todos los postes de señales en 320 intersecciones principales para extender su ciclo de vida. • Instalar 25 HAWK peatonales.



Descripción
General



Autobuses/
Dial-a-Ride



Transporte de Alta
Capacidad (HCT)



Calles



Apéndice

5.0



Apéndice



APÉNDICE

Suposiciones de Programación Durante el Ciclo de Vida

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

- Se proyecta que la implementación de proyectos y nuevos servicios ocurrirá en el transcurso del plan de 35 años, según lo permita el financiamiento y la demanda del servicio.
- Se estima que los costos de capital y operativos crecerán a tasas de inflación promedio de 3 a 4% anual durante la vigencia del plan. Estas tasas de inflación son algo más altas que los aumentos anuales típicos que la ciudad ha experimentado en los grandes contratos de transporte y proporcionan estimaciones de costos más conservadoras.
- Se estima que los ingresos 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. Impuesto.
- 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 asume que los fondos de la fórmula de tránsito federal continuarán durante la vigencia del plan, con incrementos muy modestos a lo largo del tiempo, y son consistentes con el Plan de Transporte Regional a largo plazo de MAG.
- El modelo financiero es consistente con los supuestos de Valley Metro, que van del 0% al 39%, para el nivel de financiamiento de las Subvenciones de Inversión de Capital federales discrecionales para los costos de capital del tranvía ligero. Las subvenciones de inversión de capital federal discrecionales, en promedio, financian más del 40% de los costos totales del proyecto para los proyectos ferroviarios actuales en todo el país.
- Se supone que las tarifas de tránsito 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 tránsito, 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 tránsito 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 siguiente tabla incluye la proyección de ingresos del impuesto sobre ventas por cada año del plan T2050. La tabla además muestra la distribución que se prevé para los departamentos de Transporte Público y de Transporte Vial.

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

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



EF 2022 Resumen Financiero

La tabla Resumen financiero del año fiscal 2022 resume los ingresos y gastos presupuestados y reales durante el EF2022.

Tabla A.2 Resumen Financiero del EF2022 (1 de julio de 2021 - 30 de junio de 2022)

	Presupuesto	Real	Cantidad que Excede / (Menor al Presupuesto)	Porcentaje que Excede / (Menor al Presupuesto)	Notas al pie de página
Fuentes de Recursos Financieros					
Impuestos Sobre Ventas Dedicadas - T2050	274,395,000	335,608,608	61,213,608	22.3%	1
Asistencia Local de Transporte	4,300,000	4,052,686	(247,314)	-5.8%	
Ingresos de Pasaje de Autobús	17,708,957	12,142,592	(5,566,365)	-31.4%	2
Ingresos de Pasaje de Dial-A-Ride (DAR)	889,066	502,968	(386,098)	-43.4%	3
Ingresos de Pasaje de Tranvía	4,797,716	3,355,396	(1,439,321)	-30.0%	4
Fondos Federales de Transporte	518,867,287	236,632,263	(282,235,024)	-54.4%	5
Impuesto Regional de Transporte	64,266,816	3,857,201	(60,409,615)	-94.0%	6
Réditos de Deuda	-	-	-	-	7
Otros Ingresos	8,202,649	25,480,764	17,278,115	210.6%	8
Saldo del Fondo	(27,685,940)	(96,279,778)	(68,593,837)	247.8%	9
Total de Ingresos	\$865,738,551	\$525,352,700	\$(340,385,851)	-39.9%	
Uso de los Fondos					
Operaciones de Transporte					
Autobús de Ruta Local Fija	\$1501,471,083	\$147,342,304	\$(3,128,779)	-2.1%	
Autobús Interurbano RAPID	2,444,566	2,757,611	313,045	12.8%	10
Circulador Vecinal	3,748,622	3,831,294	82,672	2.2%	
Autobús de Transporte Rápido	-	-	-	N/A	11
Operaciones DAR	21,231,800	19,005,919	(2,225,881)	-10.5%	12
Operaciones del Tranvía Ligero	42,484,798	19,954,485	(22,530,313)	-53.0%	
Seguridad	13,060,602	12,121,303	(939,299)	-7.2%	13
Administración y Apoyo	27,180,000	24,780,245	(2,399,755)	-8.8%	14
Total de Operaciones	\$260,621,472	\$229,793,162	\$(30,828,310)	-11.8%	
Servicio de Deuda	\$21,124,625	\$1,522,947	\$(19,601,678)	-92.8%	15
Proyectos de Capital					
Autobuses y Vehículos DAR	46,712,943	25,507,308	\$(21,205,635)	-45.4%	16
Instalaciones Para Pasajeros de Autobús	14,182,195	2,777,896	(11,404,299)	-80.4%	17
Instalaciones Para Operación y Mantenimiento de Autobuses	28,246,735	2,043,494	(26,203,241)	-92.8%	18
Tecnología de Autobuses y DAR	39,712,074	1,044,562	(38,667,512)	-97.4%	19
Otros Capitales Para Autobuses	12,056,676	1,579,530	(10,477,146)	-86.9%	20
Tranvía ligero central sur	266,474,000	130,145,160	(136,328,840)	-51.2%	21
Fase II de la Extensión Noroeste de Tranvía Ligero	103,849,000	74,344,591	(29,504,409)	-28.4%	22
Extensión Capitolio de Tranvía Ligero	9,970,000	43,825	(9,926,175)	-99.6%	23
Otro Tranvía Ligero	1,841,457	3,986	(2,028,014)	-99.8%	24
Autobús de Transporte Rápido	2,032,000	4,617	(5,999,665)	0.0%	25
Calles: Mantenimiento Mayor	17,053,000	39,105,848	22,052,848	-129.3%	
Calles: Proyectos Mayores de Transporte	21,510,252	9,795,126	(11,715,126)	-54.5%	
Calles: proyectos de Movilidad	9,308,797	2,776,937	(6,531,861)	-70.2%	
Calles: Otro	2,639,500	913,021	(1,726,479)	-65.4%	
Calles: Tecnología	4,241,000	3,950,689	(290,311)	-6.8%	
Total de Proyectos de Capital	\$583,992,454	\$294,036,592	\$(289,955,863)	-49.7%	
Total de Gastos	\$865,738,551	\$525,352,700	\$(340,385,851)	-39.3%	



Las notas a pie de página que detallan la tabla de resumen financiero del EF2022 que se encuentran en la página anterior incluyen:

- | | | |
|---|--|---|
| 1. Una actividad económica local mejor de lo esperado resultó en mayores ingresos por impuestos a las ventas | impuestos a las ventas más altos de lo esperado. | 21. Retraso en la financiación necesaria de Phoenix para el proyecto. |
| 2. El embarque en la puerta principal y el uso de cajas de tarifas se reanudaron el 10/11/21. | 10. Aumento del 20% en las millas de ingresos programados sobre la estimación anterior. | 22. Retraso en la financiación necesaria de Phoenix para el proyecto. |
| 3. El embarque en la puerta principal y el uso de cajas de tarifas se reanudaron el 10/11/21. | 11. Reducción de horas de ingresos por pandemia. | 23. Proyectos retrasados. |
| 4. El embarque en la puerta principal y el uso de cajas de tarifas se reanudaron el 10/11/21. | 12. Reducción de los pagos a Valley Metro Rail debido a niveles de servicio más bajos y fondos federales de ayuda pandémica recibidos de FTA. | 24. Presupuesto superior programado para la disposición de propiedades remanentes, Programa de Asistencia de Negocios, Personal central McDowell & Central y City Core - West Phx/Central Glendale. |
| 5. Disminución debido a retrasos en proyectos de capital. | 13. Nuevo Contrato de Seguridad inferior al presupuestado inicialmente. | 25. Proceso de participación pública/de partes interesadas más largo de lo esperado. |
| 6. Disminución debido a retrasos en proyectos de capital. | 14. Servicios Personales y Tecnología menos de lo presupuestado. | |
| 7. El tránsito 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. | 15. El tránsito 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. | |
| 8. \$13M Gasto recuperado por el CIP, \$6.5M gastos recuperado por el PTD, \$2M Ingresos por publicidad de transporte más altos de lo esperado. | 16. Retrasos en la producción de de los fabricantes de fletes. | |
| 9. El saldo de los fondos aumentó debido a los fondos federales de alivio pandémico recibidos de FTA y los ingresos por | 17. Laveen Park-and-Ride se retrasó. | |
| | 18. Proyectos retrasados. | |
| | 19. Proyectos retrasados. | |
| | 20. Contingencia no utilizada . | |



Plan Quinquenal de Implementación

En el cuadro del plan quinquenal de aplicación se resume la distribución prevista de los fondos recaudados para los próximos cinco años. La tabla no incluye colecciones reales. Nota: Se planea incurrir en gastos de capital y operaciones de BRT durante este plan quinquenal, y los montos reflejados son preliminar, a la espera de los resultados del estudio BRT.

Tabla A.3 Plan de Implementación Quinquenal (EF2023-2027)

	EF2022-2023	EF 2023-2024	EF 2024-2025	EF2025-2026	EF 2026-2027
Fuentes de recursos financieros					
Impuesto Sobre Ventas Dedicado T2050	\$326,455,000	\$344,937,000	\$363,346,000	\$382,305,000	\$402,433,000
Asistencia Local de Transporte	4,100,000	4,100,000	4,100,000	4,100,000	4,100,000
Ingresos de Pasaje de Autobús	18,018,129	24,945,870	30,394,321	32,504,044	33,769,118
Ingresos de Pasaje Dial-a-Ride (DAR)	711,790	753,660	847,512	941,680	941,680
Ingresos de Pasaje de Tranvía	3,852,674	6,485,335	9,953,069	10,052,600	12,010,726
Fondos Federales de Transporte	496,434,040	148,370,708	477,870,024	489,470,033	514,437,012
Impuesto Regional de Transporte	86,721,200	65,953,645	58,103,127	177,605,546	184,173,097
Réditos de Deuda	-	-	136,692,208	-	160,000,000
Otros Ingresos	9,554,946	9,698,270	9,843,744	9,991,400	10,141,271
Saldo del Fondo	25,771,234	214,192,148	(84,627,217)	(78,943,152)	(154,662,356)
Total de Ingresos	\$971,619,012	\$819,436,637	\$1,006,522,788	\$1,028,027,151	\$1,167,343,547
Uso de los Fondos					
Operaciones de Transporte					
Autobús de Ruta Local Fija	\$159,711,621	\$165,868,932	\$172,700,668	\$178,117,442	\$190,926,738
Autobús Interurbano RAPID	3,851,573	3,940,495	4,103,141	4,216,325	4,343,769
Circulador Vecinal	3,911,960	7,178,144	7,481,712	7,729,252	7,994,861
Autobús de Transporte Rápido	-	2,201,056	7,467,096	7,723,664	7,996,560
Operaciones DAR	22,182,792	22,848,276	23,533,724	24,239,736	24,966,928
Operaciones del Tranvía Ligero	44,978,980	46,727,002	63,031,083	62,498,075	71,570,298
Seguridad	13,468,302	13,872,351	14,288,522	14,717,177	15,158,693
Administración y Apoyo	27,995,400	28,835,262	29,700,320	30,591,329	31,509,069
Total de Operaciones	\$276,100,627	\$291,471,519	\$322,306,265	\$323,833,001	\$354,466,916
Servicio de Deuda	\$2,501,000	\$10,000,000	\$12,352,250	\$29,119,938	\$30,294,500
Proyectos de Capital					
Autobuses y Vehículos DAR	\$53,557,503	\$49,290,645	\$50,027,783	\$62,687,005	\$63,469,019
Instalaciones Para Pasajeros de Autobús	24,082,534	4,330,000	4,330,000	4,430,000	4,430,000
Instalaciones de Operación y Mantenimiento de Autobuses	24,268,036	2,450,000	2,200,000	2,200,000	2,200,000
Tecnología DAR	26,054,178	2,520,000	300,000	20,000	20,000
Otros Capitales Para Autobuses	17,812,366	4,721,058	2,668,086	2,669,915	2,676,861
Tranvía ligero central sur	251,334,000	260,986,000	65,189,000	-	-
Fase II de la Extensión Noroeste de Tranvía Ligero	136,161,000	33,171,000	-	-	-
Extensión Capitolio de Tranvía Ligero	23,318,000	43,051,000	78,603,000	107,264,000	115,155,000
Extensión Tranvía Ligero Capitol / Oeste I-10	11,940,523	24,597,477	266,021,717	391,431,955	403,174,914
Otro Tranvía Ligero	141,000	-	-	-	-
Autobús de Transporte Rápido	40,790,000	50,000,000	160,000,000	55,000,000	160,000,000
Total de Proyectos Capitales de Transporte Público T2050	\$609,459,140	\$475,117,180	\$629,339,586	\$625,702,875	\$751,125,794
Calles: Mantenimiento Mayor	\$48,768,578	\$25,090,000	\$25,090,000	\$26,090,000	\$27,090,000
Calles: Proyectos Mayores de Transporte	\$12,782,893	\$2,909,337	\$14,125,015	\$11,147,337	\$1,977,337
Calles: Proyectos de Movilidad	\$11,515,451	\$12,021,601	\$671,327	\$1,161,000	\$1,066,000
Calles: Otro	\$463,000	\$463,000	\$463,000	\$463,000	\$463,000
Calles: Tecnología	\$10,028,323	\$2,364,000	\$2,175,345	\$1,510,000	\$860,000
Total Calles T2050 Proyectos Capitales	\$83,558,245	\$42,847,938	\$42,524,687	\$40,371,337	\$31,456,337
Total de Proyectos de Capital	\$693,017,385	\$517,965,118	671,864,273	\$666,074,212	\$782,582,131
Total de Gastos	\$971,619,012	\$819,436,637	\$1,006,522,788	\$1,028,027,151	\$1,167,343,547
Saldo de Fondos de Fin de Año: Transporte Público	\$253,334,554	\$36,890,037	\$123,900,193	\$200,456,592	\$352,339,531
Saldo de Fondos de Fin de Año: Calles	49,246,659	51,499,027	49,116,088	51,502,841	54,282,258
Saldo Total del Fondo	\$302,581,212	\$88,389,064	\$173,016,281	\$251,959,433	\$406,621,789