

ATTACHMENT B
T2050 Annual Report FY2025 Spanish



EJERCICIO FISCAL 2025

INFORME ANUAL DE AVANCE
JULIO 1, 2024 A JUNIO 30, 2025



MENSAJE DEL LIDERAZGO



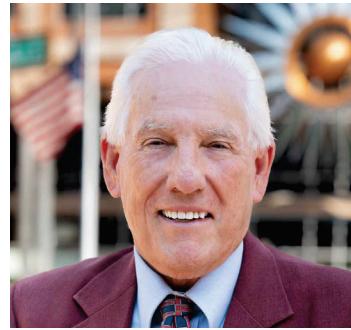
Alcaldesa Kate Gallego

"Gracias a nuestros votantes, Phoenix ha podido lograr un progreso notable para mejorar los viajes diarios y mejorar vidas en todo Phoenix. Hemos logrado un progreso clave en nuestros metas T2050, como la ampliación del servicio de autobús, la mejoración de nuestras calles para que sean más seguras, el aumento de seguridad para peatones y ciclistas, la puesta en servicio de autobuses limpios y la ampliación del tranvía ligero. A medida que T2050 se acerca a su hito de 10 años, estoy celebrando estos logros, todos los cuales continúan demostrando que Phoenix es un líder nacional en infraestructura".



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

"El transporte público es esencial para la vida diaria de muchos residentes de Phoenix, ya que conecta a las personas con trabajos, escuelas y servicios vitales. Transporte 2050 (T2050) ha ampliado significativamente el acceso a través de un mejor servicio de autobuses y tranvía ligero, junto con mejoramientos clave en las carreteras. Año tras año, este programa continúa entregando la infraestructura crítica y las opciones de transporte que nuestra comunidad necesita y valora. Estoy emocionada de ver cómo el progreso estratégico de T2050 seguirá impulsando a Phoenix adelante".



Comisionado David Moody, Presidente de la Comisión de Transporte Ciudadano

"La Comisión Ciudadana de Transporte continúa defendiendo la transparencia y la responsabilidad en la administración del Plan de Transporte de Phoenix 2050. Durante el último ejercicio fiscal, hemos visto avances significativos en la expansión del acceso al transporte público, la mejora de la infraestructura y el mantenimiento de la creciente red de calles de la ciudad. Nuestros comisionados se enorgullecen de brindar la supervisión necesaria para garantizar que las inversiones T2050 sean impactantes y equitativas, apoyando un futuro más conectado y sostenible para todos los residentes de Phoenix".

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



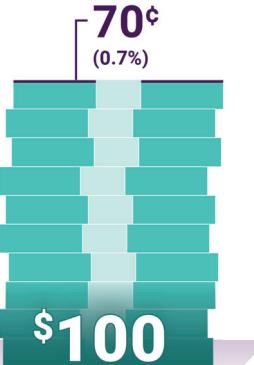


DESCRIPCIÓN GENERAL DEL PROGRAMA



Transporte 2050 (T2050) es el plan de 35 años de Phoenix dedicado a mejorar múltiples modos de transporte en Phoenix, incluyendo autobús, tranvía ligeros, Dial-a-Ride, calles, carriles para bicicletas y transporte activo. Los votantes de Phoenix hicieron posible T2050 cuando aprobaron la [Proposición 104](#) el 25 de agosto de 2015, que entró en vigencia 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% suplementan los fondos de mantenimiento y mejoramiento de calles.

Los ingresos de T2050 complementan otras fuentes de financiamiento de transporte, permitiendo que la ciudad logre más. Este informe resume los logros del T2050 desde el 1 de julio de 2024 hasta el 30 de junio de 2025 (EF 2025). 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 autobús, tranvía 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.

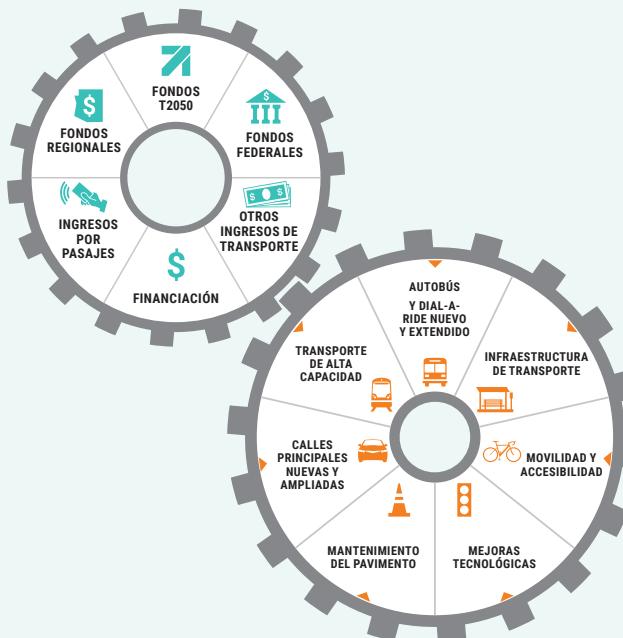
Además de estos fondos, el personal del Departamento de Transporte Público y el Departamento de Calles y Transportación buscará oportunidades para reducir costos a través de la innovación y métodos eficientes de entrega de proyectos.

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

Gráfica 1.1 Fuentes de Recursos Financieros



FINANCIAMIENTO DEL T2050



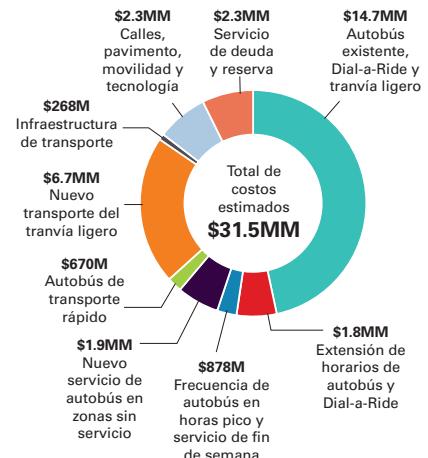
ÁREAS DE PROGRAMAS

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

Desembolsos de Ciclo de Vida

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

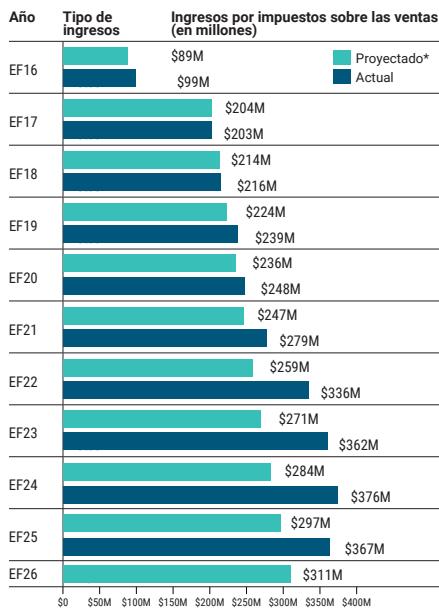




Resumen Financiero y Proyección Para el EF 2025

El presupuesto operativo y de capital total para el EF 2025 es de \$839,422,678. En la [Tabla A.2](#) del apéndice se detallan los ingresos y gastos presupuestados y reales. 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 2026-2030.

**Gráfica 1.3 Resumen de Ingresos por Impuestos
Sobre las Ventas T2050**



Supervisión Formal

La Comisión Ciudadana de Transporte (CTC por sus siglas en inglés) fue establecida en 2015 por el alcalde y el Concejo Municipal de Phoenix para supervisar el programa T2050. La comisión está compuesta por 15 miembros nombrados por el alcalde y los concejales para abordar las necesidades de calles y transporte, supervisar el gasto de 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 2025, los miembros del CTC incluyen:

- Presidente David Moody
- Vicepresidente Clark Princell
- Lina Bearat
- Joan Berry
- Luke Douglas
- Mike Huckins
- Jack Leonard
- Anna Maria Maldonado
- Christina Panaitescu
- Sanjay Paul
- Ellie Perez
- Lisa Perez
- David Steinmetz
- Darlene Vallo
- Fallon Webb

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



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

Divulgación Pública

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

Objetivos a 35 años establecidos al inicio de T2050

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

Panel de control de objetivos T2050 en la página siguiente



Este panel representa el avance desde el 1 de enero de 2016 a el 30 de junio de 2025.

METAS T2050 ESTABLECIDAS AL INICIO DEL PROGRAMA

AUTOBÚS Y DIAL-A-RIDE	CONTINUAR autobús local, autobús interurbano RAPID, circulador vecinal y servicio Dial-a-Ride por 35 años	OFRECER FRECUENCIA DE CADA 15 MINUTOS en la mitad de las rutas de autobús	PROGRESO ANTICIPADO A LOS 9.5 AÑOS	
			Más información	Más información
15 MINUTOS	EXTENDER Y AÑADIR nuevo servicio RAPID	Más información	Más información	Más información
35 AÑOS	COMPRAR NUEVOS autobuses y vehículos de Dial-a-Ride	Más información	Más información	Más información
15 MINUTOS	EXTENDER horarios de servicio de autobús y Dial-a-Ride PARA COINCIDIR CON HORARIO DEL TRANVÍA LIGERO	Más información	Más información	Más información
15 MINUTOS	EXTENDER Y AÑADIR SERVICIO DE AUTOBÚS a calles principales sin servicio	Más información	Más información	Más información
15 MINUTOS	AÑADIR NUEVO servicio de circuladores	Más información	Más información	Más información
15 MINUTOS	CONSTRUIR NUEVOS lotes de park-and-ride	Más información	Más información	Más información
15 MINUTOS	CONSTRUIR bahías de autobús adicionales	Más información	Más información	Más información
TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD	CONTINUAR MILLAS EXISTENTE de servicio de tranvía ligero	PROVEER 75 MILLAS nuevas del servicio de autobús de transporte rápido	PROGRESO ANTICIPADO A LOS 9.5 AÑOS	
			Más información	Más información
15 MINUTOS	AÑADIR 42 MILLAS de tranvía ligero nuevo en Phoenix	Más información	Más información	Más información
15 MINUTOS	CONSTRUIR NUEVA estación del tranvía ligero en 50th Street (finalizado el 25 de abril de 2019 y en operación desde entonces)	Más información	Más información	Más información
CALLE	680 MILLAS de nuevos revestimientos en calles principales y arteriales	2,000 acciones de nuevo alumbrado público	PROGRESO ANTICIPADO A LOS 9.5 AÑOS	
			Más información	Más información
15 MINUTOS	\$240 MILLONES para nuevos caminos y modernización de puentes	Más información	Más información	Más información
15 MINUTOS	1,080 MILLAS de nuevos carriles de bicicletas	Más información	Más información	Más información
15 MINUTOS	135 MILLAS de nuevas aceras	Más información	Más información	Más información
15 MINUTOS	MEJORAR tecnología	Más información	Más información	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 9.5 años.



Autobús y Dial-a-Ride





AUTOBUSES Y DIAL-A-RIDE PROGRESO ACUMULATIVO 1 DE ENERO DE 2016-30 DE JUNIO DE 2025

HORARIO DE SERVICIO EXTENDIDO

para autobús, tranvía ligero y Dial-a-Ride
(EF 2017-PRESENTE)

EXTENSIÓN DE RUTAS DE AUTOBÚS

Ruta	Descripción	Año
51	51st Avenue Lower Buckeye Road a Baseline Road	(EF 2017)
39	Shea Boulevard (Dreamy Draw) Park-and-Ride a 40th Street	(EF 2017)
122	Cactus Road Campo Oeste de ASU a Tranvía Ligero 19th Avenue/Dunlap Avenue	(EF 2017)
60	Bethany Home Road 83rd Avenue a Camelback Road y 24th Street	(EF 2018)
19	19th Avenue 23rd Avenue y Pinnacle Peak Road a Happy Valley Road	(EF 2018)
MARY	El Circulador de Vecinal MARY se extendió sobre 59th Avenue para dar servicio a los vecindarios cerca de Sunridge Park	(EF 2022)
43	43rd Avenue Extendido desde Buckeye Road a Lower Buckeye Road	(EF 2022)
28	Lower Buckeye Road desde 75th Avenue a 99th Avenue	(EF 2023)
61	Southern Avenue Extendido desde 43rd Avenue a 51st Avenue	(EF 2023)
77	Baseline Road 75th Avenue a 83rd Avenue	(EF 2025)
27	27th Avenue Durango Street entre 27th Avenue y 35th Avenue	(EF 2025)

ADICIÓN DE RUTAS DE AUTOBÚS

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

MAYOR FRECUENCIA

Mejorar la frecuencia a 15 MINUTOS O MEJOR EN 12 RUTAS:

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

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

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

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

SE ORDENARON

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

SE INSTALARON

Cantidad	Descripción
8	Bahías para Autobús
108	Paradas de Autobús
726	Cobertizos de sombra para autobús

OTRAS MEJORAS CUMPLIDAS

\$558

MILLONES RECIBIDOS en subvenciones de fórmula de la Administración Federal de Tránsito (FTA) para el tránsito de Phoenix (total de 9.5 años)

\$42

MILLONES RECIBIDOS en subvenciones competitivas para la compra de autobuses (total de 9.5 años)



CENTRAL DE TRANSPORTE OESTE contrato adjudicado (EF 2019)



INSTALACIONES NORTE Y SUR contrato adjudicado (EF 2020)

OPCIONES DE TRANSPORTE ADICIONALES para personas mayores y personas con discapacidades con la adición de *Programa RideChoice de Valley Metro*

PTD IT implementación de notificaciones a pasajeros para pasajeros que usan Dial-a-Ride (EF 2022)



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



SEGURIDAD UNIDAD DE TRANSPORTE DEL DEPARTAMENTO DE POLICIA DE PHOENIX Unidad de Seguridad K-9 (EF 2017)



DIAL-A-RIDE IMPLEMENTADO REGIONAL eliminando transferencias (EF 2017)



DESPACHO ASISTIDO POR COMPUTADORA / UBICACIÓN AUTOMATIZADO DE VEHÍCULO mejoras instaladas (EF 2020)



SISTEMA DE COBRO DE TARIFAS contrato adjudicado (EF 2020)



TRANSICIÓN DE FLETA ordenó 45 autobuses de transporte híbridos-eléctricos y 12 autobuses de transporte eléctricos de batería



CENTRO DE CONTROL DE OPERACIONES contrato adjudicado (EF 2020)



AUTOBÚS Y DIAL-A-RIDE



El Departamento de Transporte Público de Phoenix (PTD por sus siglas en inglés) está comprometido no solo a operar servicios de transporte seguros y confiables, sino también a fomentar conexiones físicas significativas entre las comunidades. A través de la red de transporte regional, los pasajeros tienen acceso a destinos esenciales como escuelas, centros de salud, lugares de trabajo, supermercados y farmacias, fortaleciendo el tejido social y económico de la ciudad. El departamento trabaja en asociación con Valley Metro, la agencia regional de transporte público que coordina los servicios de transporte para los pasajeros en toda el área metropolitana.

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

Financiamiento y Presupuesto

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

Empleando todos esos recursos, PTD utilizó \$283.3 millones en el EF 2025 para apoyar las operaciones y mejoras del sistema, que incluyó una mayor frecuencia de autobuses, rutas de autobús adicionales y ampliadas, nuevos vehículos, paradas de autobús sombreadas y seguridad y mejoras tecnológicas. Phoenix planea usar \$2.4 mil millones de dólares en los próximos cinco años para continuar las operaciones de autobús y Dial-a-Ride, hacer inversiones de capital para garantizar que el sistema permanezca en buen estado y ampliándose aún más y mejorar el sistema.

Microtránsito

En octubre de 2024, la Administración Federal de Carreteras del Departamento de Transporte de los Estados Unidos (FHWA por sus siglas en inglés) otorgó a PTD una subvención de alivio de congestión de \$12.9 millones para financiar el Proyecto Soluciones de Acceso Efectivas para Aliviar la Congestión (EASE por sus siglas en inglés) en Phoenix. El Proyecto EASE es una iniciativa de mitigación de la congestión de tres frentes diseñada para brindar mayores opciones para que los pasajeros utilicen el transporte público. El Proyecto EASE incluye la implementación de tres zonas de servicio de microtránsito dentro de la ciudad durante un período de tres años para aumentar la cobertura del sistema de transporte público, proporcionar mejoras en los autobuses de cercanías que complementen las nuevas zonas de microtránsito e integrar servicios de microtránsito nuevos y existentes en la aplicación de programa de tránsito de la región para la planificación de viajes, el seguimiento en tiempo real y el pago de tarifas.

En el EF 2026, PTD trabajará con FHWA para finalizar el acuerdo de subvención. Estas iniciativas proporcionarán un mayor acceso al transporte público al facilitar una experiencia fácil para los pasajeros, reduciendo así la congestión.



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

Ruta Fija Local

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

Paradas de Autobús y Marquesinas

PTD agregó cinco nuevas paradas de autobús y 81 estructuras de sombra a las paradas de autobús existentes durante el ejercicio fiscal. Durante los próximos cinco ejercicios fiscales, Phoenix planea instalar 80 nuevas estructuras de sombra cada año para un total de 400 estructuras para el EF 2030.

INICIO



DESCRIPCION GENERAL DEL PROGRAMA



AUTOBÚS / DIAL-A-RIDE



TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD (HCT)



CALLES



APÉNDICE

Dial-a-Ride y Servicios Alternativos de Transporte

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

A partir del EF 2025 (1 de julio de 2024), el PTD hizo la transición de sus Programas de Transporte Alternativo al [Programa RideChoice de Valley Metro](#), que ofrece opciones de transporte alternativas, incluyendo taxis y proveedores de viajes compartidos para los residentes de Phoenix que están certificados por la ADA para parártánsito, o mayores de 65 años.

Servicio de Circulador

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

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

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

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

Interurbano RAPID

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

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

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



Las rutas RAPID son principalmente para viajeros, operando durante las horas pico con paradas limitadas.

Park-and-Rides y Transit Centers

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

El nuevo Greg Stanton Central Station Transit Center en 311 North First Avenue está programado para abrir a fines de 2025. El congresista Greg Stanton ha demostrado su compromiso con el transporte público a lo largo de su carrera mientras se desempeña como concejal y alcalde de Phoenix y ahora representa a Arizona en Washington, D.C. Defendió la aprobación de la Proposición 104 de Phoenix mientras dirigía su propia campaña de reelección a la alcaldía. Su defensa continua ha ayudado a asegurar millones de dólares para proyectos de transporte público, incluyendo la extensión del tranvía ligero South Central / Downtown Hub, así como millones de dólares para que Phoenix compre autobuses de bajas-y-cero emisiones.



Cuando se termine la construcción, el Greg Stanton Central Station Transit Center servirá como un centro importante para las rutas de tranvía ligero y autobús incluyendo los autobuses locales, el circulador DASH, Dial-a-Ride y las rutas RAPID/Express.

Tecnología

En julio de 2024, el nuevo proyecto de modernización del sistema regional de cobro de tarifas actualizó la aplicación regional de emisión de boletos móviles, que incluye la disponibilidad de tarjetas inteligentes individuales, una red comercial y un sitio web público para la administración de cuentas. Se actualizaron las cajas de tarifas de todos los autobuses y, a partir de octubre de 2024, se eliminaron gradualmente los pases de papel, con múltiples opciones nuevas disponibles para los pasajeros regionales. El nuevo sistema implementa un límite de tarifas para todos los pasajeros del transporte público, asegurando que a los pasajeros no se les cobre más allá de los límites de tarifas diarias, semanales o mensuales.

Los planes para una infraestructura temporal de abastecimiento de hidrógeno de cero emisiones en el West Transit Facility la de la ciudad se han pausado debido al aumento de los costos. La infraestructura permanente de abastecimiento de hidrógeno se considerará como un proyecto futuro.

Los planes para cargar y probar autobuses eléctricos de batería continúan avanzando.

	DIARIO	SEMANAL (Lunes a Viernes)	MENSUAL (Calendario)
TARIFA COMPLETA MAXIMA Local	\$4	\$20	\$64
TARIFA REDUCIDA MAXIMA Local	\$2	\$10	\$32



En el EF 2025, PTD reemplazó las cajas para tarifas con máquinas expendedoras de boletos.

LÍNEA DE TIEMPO

Proyecto de Mejoras al Sistema Regional de Cobro de Tarifas

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



Tabla 2.1 T2050 Autobús y Dial-A-Ride

Completo EF 2025 (1 de julio de 2024 – 30 de junio de 2025)

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

- Continuamos brindando servicios seguros y confiables en Phoenix y en toda la región.
- Se mantuvieron los horarios de servicio de autobús y Dial-a-Ride para que coincidan con los horarios del tranvía ligero.

Mejorar la frecuencia de autobús

- Mantener la red de servicio frecuente existente en Phoenix, monitorear las tendencias de pasajeros y evaluar la viabilidad de modificar las frecuencias de las rutas para expandir la red de servicio frecuente en el futuro.

Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride

- Ordenaron 25 vehículos Dial-a-Ride.

Extender y añadir servicio de autobús a calles principales sin servicio

- Extendieron la Ruta 77 hacia el oeste hasta 83rd Avenue.
- Se modificó la Ruta 27 para incluir Durango Street entre 27th Avenue y 35th Avenue.

Bahías de autobús

- Comenzó el diseño de una bahía de autobuses en McDowell Road y 19th Avenue.

Paradas de autobús

- Se instalaron 81 marquesinas nuevas de sombra en paradas de autobús existentes. También se instalaron cinco nuevas paradas de autobús.

Incorporar tecnología

- Lanzó el proyecto completo de modernización del sistema de cobro de tarifas con emisión de boletos móviles completos, tarjetas inteligentes para cuentas individuales y corporativas, una red comercial para comprar medios de tarifas y pagar en efectivo por cargar la aplicación o la tarjeta inteligente.

Seguridad

- Colaboración continua con la Unidad de Transporte del Departamento de Policía de Phoenix en mejoras de seguridad en centros de tránsito, estacionamientos y paradas de autobús. Mayor frecuencia de limpieza en paradas de autobús muy utilizadas.

Bajas y Sin Emisiones

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

PTD recibió 20 autobuses eléctricos híbridos en el EF 2024. Después de completar la capacitación de operadores y técnicos, PTD implementó la flota de autobuses híbridos en el servicio de ingresos en agosto de 2024. PTD ordenó 25 autobuses eléctricos híbridos adicionales y recibirá su primera flota de 12 autobuses eléctricos de batería en el EF 2026.

En junio de 2025, PTD solicitó una subvención federal Low-No para comprar 12 autobuses eléctricos de batería adicionales.

Operaciones y Mantenimiento

PTD opera tres instalaciones para el mantenimiento, abastecimiento de combustible y limpieza de autobuses: las instalaciones de tránsito oeste, norte y sur. En marzo de 2025, PTD compró 25.4 acres de tierra cerca de Alameda Road y 15th Avenue para aumentar sus opciones de operación y mantenimiento, ya que se espera que las instalaciones norte y sur superen su capacidad.



En el EF 2025, Phoenix operó alrededor de 21.4 millones de millas de servicio de autobús.

Tabla 2.2 T2050 Autobús y Dial-A-Ride

Planeado para EF 2026

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

- Continuar brindando servicios seguros y confiables en Phoenix y en toda la región.
- Se mantuvieron los horarios de servicio de autobús y Dial-a-Ride para que coincidan con los horarios del tránsito ligero.

Mejorar la frecuencia de autobús

- Participar en el análisis operativo integral regional (COA por sus siglas en inglés) en asociación con Valley Metro para evaluar las ofertas de servicios de transporte en toda la región. Dependiendo de las recomendaciones del COA, PTD puede realizar modificaciones en el servicio que incluirán ajustes de frecuencia o modificaciones en las horas de servicio.

Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride

- Ordenar 36 autobuses, 1 autobús circulador y 25 vehículos Dial-a-Ride.

Extender y agregar el servicio de autobús a las calles principales no atendidas

- Comenzar la construcción de una bahía de autobuses en Happy Valley Road al este de 61st Avenue.
- Comenzar el diseño de una bahía de autobuses adicional.

Paradas de autobús

- Instalar 80 nuevas estructuras de sombra en las paradas de autobús existentes.

Incorporar tecnología

- Continuar realizando mejoras tecnológicas y de usuarios para modernizar el sistema regional de cobro de tarifas.

Mejoras en la infraestructura

- Reubicar las oficinas de servicio al cliente de transporte a la nueva Greg Stanton Station.
- Comenzar la planificación preliminar para un nuevo garaje operativo ubicado cerca de Alameda Road y 15th Avenue.

Seguridad

- Continuar la colaboración con la Unidad de Transporte del Departamento de Policía de Phoenix en mejoras de seguridad en centros de transporte, estacionamientos y paradas de autobús. Aumente la frecuencia de limpieza en determinadas paradas de autobús.

Tabla 2.3 T2050 Autobús y Dial-A-Ride

Planeado para EF 2027–2030

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

- Continuar brindando servicios seguros y confiables en Phoenix y en toda la región.
- Mantenga los horarios de servicio de autobús y Dial-a-Ride para que coincidan con los horarios de tránsito ligero.

Mejorar la frecuencia del autobús

- Realizar posibles modificaciones en el servicio que puedan incluir ajustes de frecuencia y modificaciones a las horas de servicio teniendo en cuenta el COA regional que se lleva a cabo en asociación con Valley Metro.

Nuevos autobuses y vehículos Dial-a-Ride

- Ordenar autobuses: 29 (EF 2027), 40 (EF 2028), 54 (EF 2029) 19 (EF 2030).
- Ordenar autobuses circuladores de vecindario: 3 (EF 2027), 3 (EF 2028), 3 (EF 2029) y 3 (EF 2030).
- Ordenar 25 vehículos Dial-a-Ride cada ejercicio fiscal.
- Ordenar 20 autobuses BRT para el EF 2030.
- Ordenar 20 autobuses RAPID para el EF 2030.

Extender y agregar el servicio de autobús a las calles principales no atendidas

- Realizar posibles modificaciones en el servicio que puedan incluir ajustes de cobertura y modificaciones a las horas de servicio teniendo en cuenta el COA regional que se lleva a cabo en asociación con Valley Metro.

Bahías de autobús

- Instalar tres nuevas bahías de autobuses nuevas.

Paradas de autobús

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

Incorporar tecnología

- Evaluar el rendimiento de las flotas de bajas y cero emisiones y las tecnologías de infraestructura de abastecimiento de combustible para el West Transit Facility.
- Continuar realizando mejoras tecnológicas y de usuarios para modernizar el sistema regional de cobro de tarifas.

Mejoras en la infraestructura

- Diseñar el nuevo garaje operativo ubicado cerca de Alameda Road y 15th Avenue.

Seguridad

- Continuar la colaboración con la Unidad de Tránsito del Departamento de Policía de Phoenix en mejoras de seguridad en centros de transporte, estacionamientos y paradas de autobús. Aumente la frecuencia de limpieza en determinadas paradas de autobús.



3.0

Transporte de Alta Capacidad



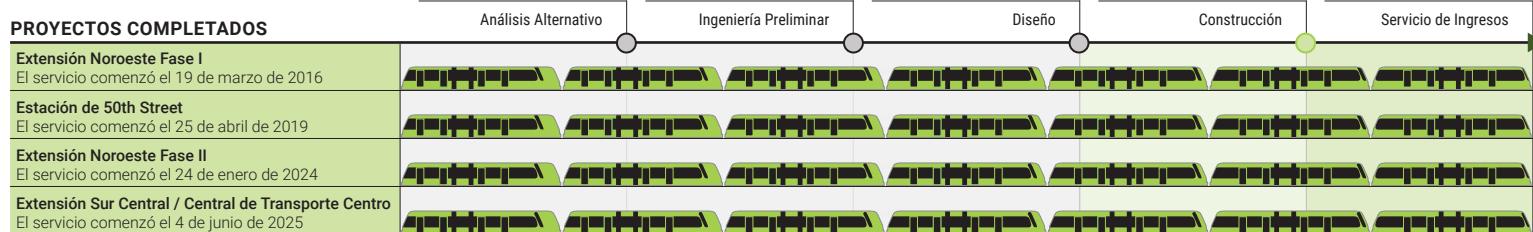


TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD PROGRESO ACUMULADO 1 DE ENE. 2016-30 DE JUN. 2025

SUBVENCIONES RECIBIDAS

11.9 MILLAS DE TANVIA LIGERO EN PHOENIX	15 ESTACIONES NUEVAS	\$906M De Subvenciones Totales Recibidas	\$709M Subvenciones de inversión de capital	\$102.5M Subvenciones para la Mitigación de la Congestión y la Calidad del Aire	\$81.6M Subvenciones del Acto del Plan de Rescate Estadounidense	\$5.53M Subvención en Bloque para Transporte de Superficie	\$7.2M Subvenciones para el Desarrollo Orientado al Transporte	\$500K Subvenciones del Programa Piloto de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas
---	-----------------------------------	---	---	--	---	---	---	--

AVANCES EN PROYECTOS DE TRANSPORTE PÚBLICO DE ALTA CAPACIDAD



PROYECTOS EN PLANIFICACIÓN



PROYECTOS DE AUTOBÚS DE TRANSPORTE RÁPIDO





TRANSPORTE DE ALTA CAPACIDAD



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

Por ejemplo, el servicio de tranvía ligero de Phoenix puede operar a velocidades de viaje más rápidas que los autobuses porque funciona en una guía exclusiva con señalización de tráfico priorizada. Las 23.4 millas de servicio de tranvía ligero en la ciudad de Phoenix son una parte sustancial del sistema de tranvía ligero Valley Metro Rail existente de 35.1 millas. El tranvía ligero ofrece un acceso rápido a Phoenix, Tempe y Mesa, así como al aeropuerto Sky Harbor y muchos otros destinos clave en el medio.

Además del tranvía ligero, BRT es un componente clave para continuar expandiendo la red HCT de la ciudad. BRT se enfoca en mejorar la velocidad, la confiabilidad, la 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 como prioridad de señales de tránsito y carriles para saltar colas.



La Fase II de la Extensión del Noroeste de Phoenix ha ganado 15 premios, incluyendo el reconocimiento nacional como uno de los mejores proyectos de construcción del país. Los aspectos más destacados incluyen el premio "Best of the Best" de Engineering News-Record 2024 y dos premios al mérito 2025 Associated General Contractors of America Build America Merit Awards por la excelencia en el diseño, y la construcción y la colaboración.

Financiación y Presupuesto

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

Phoenix asignó \$290 millones en el EF 2025 para respaldar las operaciones del año en curso, así como la expansión continua del sistema. T2050 incluye una inversión de más de \$1.3 mil millones para expandir y mejorar la red HCT de la ciudad durante los próximos cinco años. El plan incluye mejoras en el tranvía ligero y el desarrollo e implementación del BRT. Además de los ingresos generados por el impuesto sobre las ventas T2050 de la ciudad, otras fuentes de financiamiento incluyen subvenciones federales, el Fondo Regional de Transporte Público, tarifas y publicidad.

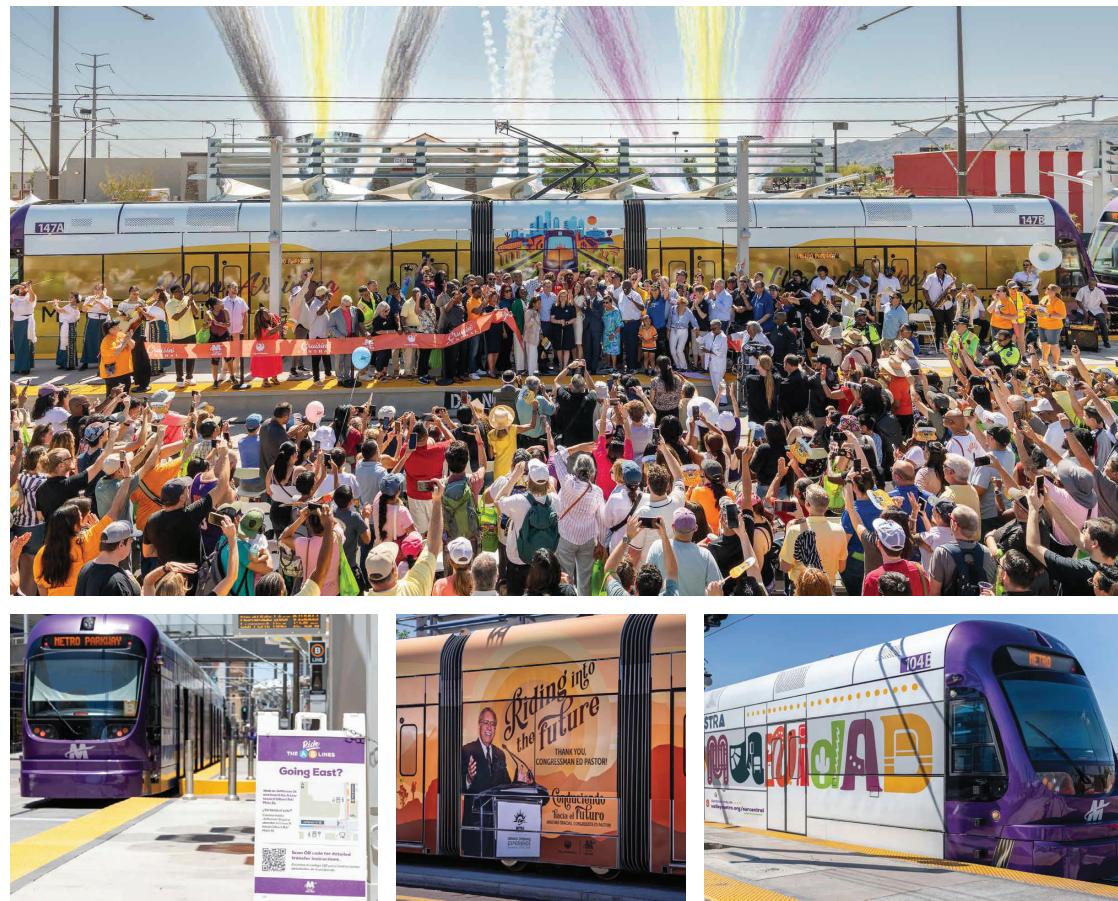
Servicio de Tranvía Ligero

El 7 de junio de 2025, más de 5,000 miembros de la comunidad y líderes locales, estatales y federales celebraron la apertura de la expansión del tranvía ligero Extensión Sur Central/Central de Transporte Centro de Phoenix. Este hito convierte a Valley Metro Rail en un sistema de dos líneas de 35 millas. La extensión incluye un nuevo centro del centro y un servicio ampliado.

La Línea A corre de este a oeste entre Gilbert Road/Main Street en Mesa y Downtown Hub, mientras que la Línea B viaja de norte a sur desde Metro Parkway en el noroeste de Phoenix hasta la nueva estación de final de línea en Baseline Road/Central Avenue. El Downtown Hub cuenta con cuatro plataformas en Washington Street, Jefferson Street, Central Avenue y First Avenue, lo que permite transferencias entre líneas.

Financiado por una asociación federal-local de \$1.34 mil millones, incluyendo subvenciones federales, Phoenix T2050 y la Proposición 400 de la Asociación de Gobiernos de Maricopa (MAG por sus siglas en inglés), el proyecto creó más de 5,000 empleos locales, incluyendo más de 600 contrataciones del sur de Phoenix. Los aspectos más destacados incluyen ocho nuevas estaciones, un estacionamiento cubierto de 110 espacios en Baseline Road y Central Avenue y 18 instalaciones de arte público de artistas predominantemente locales. Los mejoramientos de la comunidad incluyen carriles para bicicletas y banquetas mejoradas, 550 árboles nuevos, paisajismo desértico y el reemplazo de 30 millas de servicios públicos subterráneos.

El servicio de lunes a viernes ahora funciona cada 12 minutos antes de las 7 p.m. y cada 20 minutos después, con horarios de fin de semana ajustados de acuerdo.



Se espera que la Extensión Sur Central agregue más de 8,000 pasajeros diarios a un sistema que promedia 32,000 abordajes por día.

1 Extensión Noroeste Fase I (NWEI)

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

El servicio comenzó el 19 de marzo de 2016.

2 Estación de 50th Street

El servicio comenzó el 25 de abril de 2019.

3 Extensión Noroeste Fase II (NWEII)

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

El servicio comenzó el 27 de enero de 2024

4 Extensión Sur Central/Central de Transporte Centro (SCE)

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

El servicio comenzó el 7 de junio de 2025, haciendo que el tranvía ligero funcione como un sistema de dos líneas.

5 Extensión Capitolio (CAPEX)

0.8 millas/ 2 estaciones

La Extensión del Capitolio, anteriormente Capitol/ Oeste I-10 Fase I, está configurada para establecer un enlace vital entre el Downtown Hub y el Capitolio del Estado de Arizona. A partir de febrero 2025, el proyecto ha alcanzado el hito #2 (60%) su fase de diseño preliminar. Se están llevando a cabo esfuerzos preliminares de ingeniería para desarrollar los planes de construcción y las especificaciones técnicas para la extensión. Mientras tanto, el equipo del proyecto se está preparando para la Evaluación Ambiental exigida por el gobierno federal, programada para comenzar en el EF 2026.

6 Estudio del Corredor de Transporte del Oeste de Phoenix

Alternativa Preferida Localmente (LPA por sus siglas en inglés) aprobada por el Concejo Municipal de Phoenix el 29 de mayo de 2024.

7 Extensión Oeste I-10 (I-10 Oeste)

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

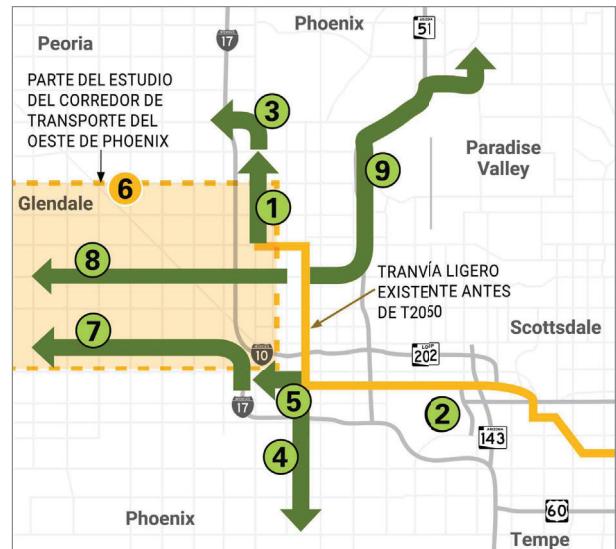
La extensión del tranvía ligero Oeste I-10 conectará el área metropolitana de Oeste del Valle con la red actual de tranvía ligero. Este proyecto distintivo contará con trenes que circularán a lo largo de la mediana de la I-10, cruzando finalmente al lado norte de la autopista y terminando en el Desert Sky Transit Center. Actualmente en las primeras etapas de ingeniería preliminar, el proyecto está examinando opciones para un enlace revisado a la Extensión Capitolio. Las próximas fases involucran la participación pública para determinar la ruta del proyecto, los sitios de las estaciones y el diseño. Los próximos pasos serán finalizar el LPA para esta extensión.

8 Extensión Oeste de Phoenix (WPHX)

La Extensión del Tranvía Ligero de Oeste de Phoenix traerá tránsito de alta capacidad al área de Maryvale en el oeste de Phoenix. En mayo de 2024, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó la LPA para la alineación. La ruta se extiende a lo largo de Indian School Road hasta 75th Avenue, luego hacia el sur hasta Thomas Road, terminando en el Desert Sky Transit Center, donde se conectará con la Extensión Oeste I-10. La LPA también identifica dos posibles puntos de conexión con el sistema de tren ligero existente: uno en Central Avenue / Indian School Road y el otro en 19th Avenue / Camelback Road. Además, existe la opción de extender el servicio más al oeste a lo largo de Thomas Road hasta 91st Avenue. Los próximos pasos incluyen refinar el LPA para confirmar la conexión preferida al sistema existente y continuar el alcance comunitario para recopilar información y guiar el desarrollo del proyecto.

9 Extensión Noreste

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



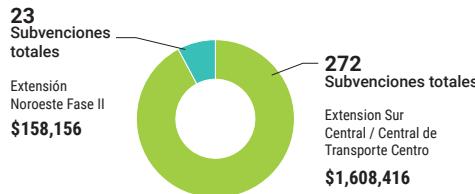
Programa de Asistencia Financiera para Pequeñas Empresas

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

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

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

Distribución de fondos SBFAP hasta el 30 de junio de 2025



Desde su inicio en marzo de 2021, el programa ha distribuido más de \$1.77 millones a empresas pequeñas y microempresas a lo largo de los corredores Extension Sur Central / Central de Transporte Centro y Extensión Noroeste Fase II.

Asistencia Empresarial

El objetivo de la asistencia empresarial es proporcionar programas para minimizar los impactos y apoyar la retención de las empresas a lo largo de los corredores de construcción de tranvía ligeros. El programa de asistencia empresarial se centra en tres esfuerzos distintos: asistencia financiera directa, mitigación de la construcción y servicios de publicidad y consultoría empresarial. Hay más de 500 negocios participantes ubicados a lo largo del corredor del tranvía ligero.

Elegibilidad del Programa de Asistencia Empresarial vs. Participación

desde el inicio hasta el 30 de junio de 2025



Tabla 3.1 T2050 Transporte de Alta Capacidad

Completo EF 2025 (1 de julio de 2024 al 30 de junio de 2025)

Aumentar el tranvía ligero en Phoenix

Extensión Noroeste Fase II

- En noviembre de 2024, finalizó el alcance al público para el proyecto del plan de uso de la tierra y transporte activo multimodal de Desarrollo Orientado al Transporte (TOD por sus siglas Ingles).

Extensión Sur Central / Central de Transporte Centro

- En diciembre de 2024, comenzó la implementación del Plan de Política Comunitaria del Centro Sur.
- El SBFAP distribuyó \$370,111 a pequeñas empresas y microempresas a lo largo del corredor en el EF 2025. El programa terminó oficialmente en el corredor en marzo de 2025.
- El servicio comenzó el 7 de junio de 2025, marcando el inicio de un sistema de dos líneas en Phoenix.

Extensión Capitolio

- En enero de 2025, finalizó el alcance al público para el proyecto de planificación del uso de la tierra y vivienda equitativa de TOD.
- Logró el hito #2 - 60% de planificación del diseño de la construcción en febrero de 2025.
- Continuó el alcance al público para obtener e incorporar comentarios en los planes de diseño de construcción.
- Continuaron los trabajos preparatorios para apoyar la redacción de la exclusión categórica.

Extensión Oeste I-10

- Completo el 5% de la planificación preliminar.
- En enero de 2025, finalizó el alcance al público para el proyecto de planificación del uso de la tierra y vivienda equitativa de TOD.
- En abril de 2025, lanzó un proceso de divulgación pública para evaluar las opciones de ruta en el área de Capitol Mall que se conectarían a la alineación de la Extensión Capitolio.

Extensión Oeste Phoenix

- Continuó coordinando con los proyectos de capital propuestos a lo largo del corredor identificado.

Línea Principal Phoenix

- En abril de 2025, comenzó a redactar el alcance del trabajo para la solicitud de servicios de consultoría para implementar los planes de política Reinvent Phoenix y 19 North TOD.



Autobús de Transporte Rápido

En 2021, el Concejo Municipal de Phoenix aprobó el corredor BRT inicial de 35th Avenue/Van Buren Street. Desde entonces, el programa BRT de Phoenix ha trabajado en su proceso de análisis de alternativas y en la participación de la comunidad, lo que apoyará futuros esfuerzos preliminares de diseño e ingeniería. En la primavera de 2025, el equipo de Phoenix BRT lanzó la tercera fase de alcance comunitario para educar e involucrar al público en el programa BRT. El alcance se dirigió a las comunidades circundantes, residentes y dueños de negocios a lo largo del Corredor de la Avenida 35. El alcance se centró en proporcionar la información más reciente del programa y recopilar comentarios de la comunidad y las partes interesadas sobre las opciones de carriles BRT propuestas, de carrera lateral o central, para ayudar a guiar la siguiente fase del programa, que es el diseño.

CORREDOR 35TH AVENUE/VAN BUREN STREET

	13.6	Millas de corredor planificadas
	16	Estaciones Propuestas
	44	Intersecciones señalizadas
	4	Distritos del Concejo de Phoenix (1, 4, 5, 7)
	2	Centros de Transportes

PARTICIPACIÓN DE LA COMUNIDAD

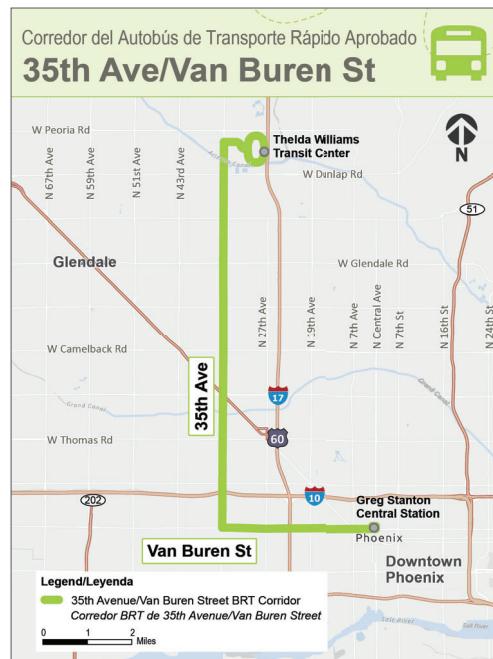
	9,000+	Participé con miembros de la comunidad a través de reuniones públicas, eventos, encuestas y sitios web
	1,868	Recibió respuestas Públicas a las encuestas de BRT
	6,600	Conectado con USUARIOS NUEVOS en MeetPhoenixBRT.com

Tabla 3.2 BRT T2050

Completo el EF 2025 (1 de julio de 2024 al 30 de junio de 2025)

Aumentar Autobús de Transporte Rápido

De febrero a abril de 2025, el equipo de BRT lanzó su fase de alcance comunitario en 35th Avenue. Esto incluyó dos talleres comunitarios, tres talleres centrados en negocios, siete eventos emergentes y dos reuniones de apoyo. También lanzaron una herramienta de reunión en línea y una encuesta sobre MeetPhoenixBRT.com para aquellos que no pudieron asistir en persona.



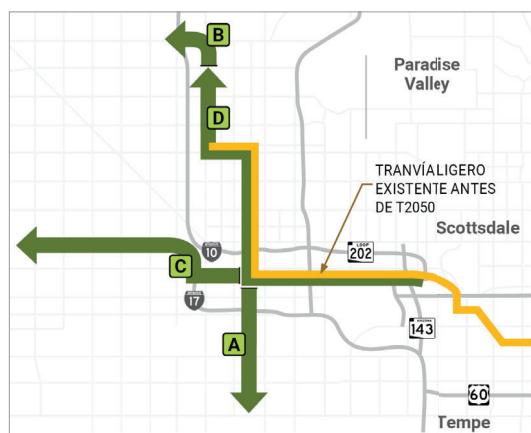
El sitio web [Meet Phoenix BRT](#) proporciona información sobre el programa, incluyendo respuestas a preguntas frecuentes.



Los miembros de la comunidad y los dueños de negocios brindan información valiosa sobre el futuro corredor BRT de 35th Avenue.

Desarrollo Orientado al Transporte

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



el aporte de los residentes locales, propietarios de negocios y partes interesadas de la comunidad para reflejar su visión colectiva para el área.

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

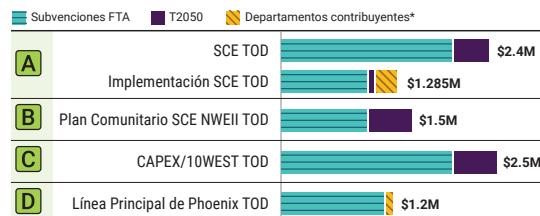
A Extension Sur Central / Central de Transporte Centro—El proyecto implementará la visión comunitaria compartida del Plan Comunitario TOD del Sur Central recientemente adoptado para comunidades ambientalmente equitativas, compactas y conectadas y ayudará a lograr un progreso significativo hacia inversiones más equitativas en el uso de la tierra, el transporte y la infraestructura.

B Extensión Noroeste Fase II—El proyecto proporcionará un plano para la futura reurbanización del área de Capitol/I-10 Oeste en una comunidad transitable, de uso mixto y orientado al transporte público, con el objetivo de crear un plan de uso de la tierra TOD y una estrategia de vivienda equitativa, cada uno específico para los corredores CAPEX y 10WEST.

C La Extensión Capitol/10 Oeste—El proyecto proporcionará un plano para la futura reurbanización del área de Capitol/I-10 Oeste en una comunidad transitable, de uso mixto y orientado al transporte público, con el objetivo de crear un plan de uso de la tierra TOD y una estrategia de vivienda equitativa, cada uno específico para los corredores CAPEX y 10WEST.

D Línea Principal de Phoenix—Este proyecto tiene la intención de continuar el impulso de la adopción exitosa de varios planes comunitarios de TOD al volver a visitar las áreas de estudio Reinventar PHX y 19 North, analizar los cambios relacionados con la vivienda y avanzar hacia el logro del potencial transformador del tranvía ligero de una manera sostenible.

Subvenciones TOD



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

Progreso del proyecto TOD

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

Tabla 3.3 Transporte de Alta Capacidad T2050

Planeado para EF 2026

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

- Completar el desarrollo del plan de uso de la tierra y transporte activo multimodal de TOD.

Extensión Sur Central / Central de Transporte Centro

- Continuar implementando el Plan Comunitario TOD.

Extensión Capitolio

- Continuar avanzando el proyecto hacia el diseño final.
- Completar el proceso de exclusión categórica requerido por el gobierno federal.
- Comenzar la reubicación de servicios públicos y la construcción de riel.
- Completar el desarrollo del plan de uso de la tierra TOD de Extensión Capitolio y la estrategia de vivienda equitativa.

Extensión Oeste I-10

- Continuar evaluando el punto de conexión con el proyecto de Extensión Capitolio.
- Continuar trabajando con nuestros socios de transporte, la FTA y la comunidad vecinal para evaluar alternativas de ruta y desarrollar una LPA revisada para la aprobación del Concejo Municipal de Phoenix.
- Completar el desarrollo del plan de uso de la tierra TOD de la Extensión Oeste de la I-10 y la estrategia de vivienda equitativa.

Extensión Oeste de Phoenix

- Continuar coordinando con los proyectos de capital propuestos a lo largo del corredor identificado.

Línea Principal de Phoenix

- Continuar los esfuerzos para la implementación de los planes de política Reinventar Phoenix y Norte 19 TOD.

Implementar el Corredor Inicial de Autobús de Transporte Rápido

- Completar el análisis de alternativas y comenzar el 15% de los esfuerzos preliminares de diseño e ingeniería para el corredor BRT de 35th Avenue/ Van Buren Street.

Tabla 3.4 Tránsito de Alta Capacidad T2050

Previsto para el EF 2027-2030

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

- Implementar el plan de uso de la tierra y transporte activo multimodal de TOD.

Extensión Sur Central / Central de Transporte Centro

- Completar la implementación del Plan Comunitario de TOD.

Extensión Capitolio

- Implementar el plan de uso de la tierra TOD y la estrategia de vivienda equitativa para la alineación.
- Construcción completa, con apertura prevista para 2028.

Extensión Oeste I-10

- Seleccionar un contratista de diseño final y avanzar al diseño final.
- Seleccionar un contratista de construcción y comenzar la reubicación de servicios públicos y la construcción de rieles.
- Implementar el plan de uso de la tierra TOD y la estrategia de vivienda equitativa para la alineación.

Extensión Oeste de Phoenix

- Continuar coordinando con los proyectos de capital propuestos a lo largo del corredor identificado.

Línea Principal de Phoenix

- Continuar los esfuerzos para la implementación de los planes de política Reinventar Phoenix y Norte 19 TOD.

Implementar el Corredor Inicial de Autobús de Transporte Rápido

- Planificación, diseño y construcción del corredor BRT de 35th Avenue/ Van Buren Street.



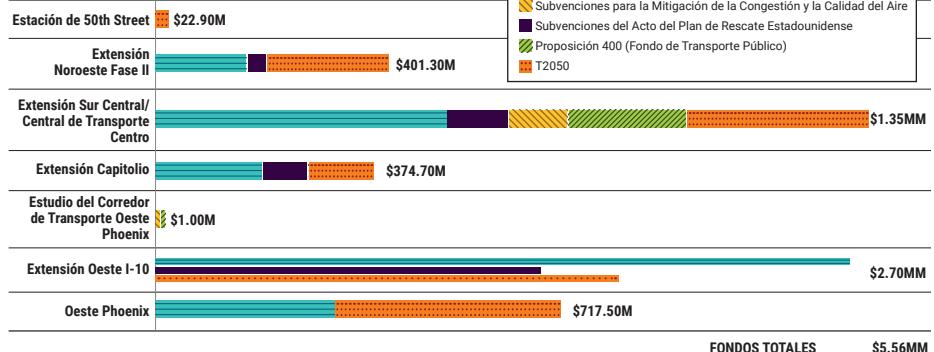
Los pasajeros abordan el tranvía ligero en la central nueva del centro de Phoenix.

Financiamiento de Subvenciones

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

- Las subvenciones de inversión de capital son administradas por la FTA y financian inversiones en guías fijas, incluyendo tránsito ligero trenes, tranvías y BRT.
- Mitigación de la congestión y calidad del aire es un programa del Departamento de Transporte de Estados Unidos que proporciona fondos a los estados para proyectos de transporte diseñados para reducir la congestión del tráfico y mejorar la calidad del aire.
- La Ley del Plan de Rescate Estadounidense de 2021 apoya a las agencias de transporte público para que regresen al servicio después de las suspensiones de COVID-19 de la manera que mejor sirva a sus comunidades.
- La Proposición 400 extiende un impuesto sobre las ventas de medio centavo en el condado de Maricopa para la transportación durante 20 años. Está programado para finalizar el 31 de diciembre de 2025.

Distribución de Fondos de Tránsito Ligero



El arte público moldeado por la comunidad se exhibe a lo largo de la Extensión Sur Central, con 18 instalaciones de artistas, la mayoría de ellos locales, que capturan el espíritu y la riqueza cultural de los vecindarios del sur de Phoenix.

4.0

Mantenimiento y Mejoras de Calles





MANTENIMIENTO Y MEJORAS DE CALLES AVANCE ACUMULADO ENE. 1, 2016 – 30 DE JUNIO DE 2025

Tipo de Calle	Millas de pavimento nuevo	Millas de tratamientos de pavimento
Colectores Arteriales/ Mayores	336	1,300
Colectores Locales/Menores	777	4,117

MEJORADO/INSTALADO

31,855

RAMPAS ADA



INSTALARON

327.8*

MILLAS DE NUEVOS CARRILES PARA BICICLETAS

**106 MILLAS DE ACERAS NUEVAS****\$116.3**

MILLONES EN SUBVENCIONES RECIBIDAS DE FUENTES FEDERALES, ESTATALES Y REGIONALES



TOTAL INSTALADO

109 HAWKS

(CRUCES ACTIVADOS DE ALTA INTENSIDAD)



POSTES DE SEÑALES PINTADOS EN

772 INTERSECCIONES

SE INSTALARON

407 FLECHAS DE GIRO A LA IZQUIERDA

SE INSTALARON

7,318 NUEVAS LUCES DE CALLE

SE REEMPLAZARON

3,694 LETREROS LUMINOSOS

SE REEMPLAZARON

58 MILLAS DE CABLE DE FIBRA ÓPTICA

*Números acumulativos actualizados debido a errores administrativos anteriores.



MANTENIMIENTO Y MEJORAS DE CALLES



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

El Departamento de Calles y Transportación planifica y ejecuta muchos proyectos de mejora de calles, como repavimentación y cambios de trazado, que tienen alcances de trabajo bien definidos. Los proyectos más complejos y a gran escala pasan por una fase de evaluación del proyecto antes del diseño y la construcción. Ejemplos de estos proyectos más complejos incluyen mejoras en los carriles de giro, adiciones de carriles y estudios de drenaje.

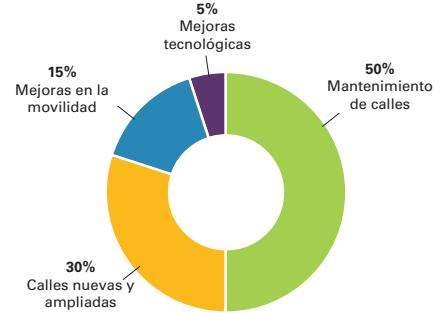
El Departamento de Calles y Transportación también lleva a cabo revisiones de planes para proyectos de desarrollo privados, inspecciones de construcción, pruebas de materiales e implementación de mejoras tecnológicas como GIS. Visite la [página web del Departamento de Calles y Transportación de la Ciudad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

Financiación y Presupuesto

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

En el EF 2025, Phoenix presupuestó aproximadamente \$36.9 millones en fondos T2050 para proyectos de construcción y mantenimiento de calles. El plan T2050 incluye casi \$245.8 millones durante los próximos cinco años para mejorar la infraestructura del sistema de transporte, realizar mejoras ADA, evaluar y abordar las necesidades de movilidad y continuar manteniendo las calles de la ciudad.

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



Programa de Bonos de Obligación General

El Programa de Bonos de Obligación General (GO) de \$500 millones, aprobado por los votantes en noviembre de 2023, ayuda a financiar las necesidades críticas de infraestructura y rehabilitación de las instalaciones de la ciudad, como parques, bibliotecas, estaciones de bomberos y policía, viviendas asequibles, calles y desagües pluviales.

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

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

Para suplementar el \$1 millón existentes de Fondos de Movilidad T2050, el Programa de Movilidad de Transporte Basado en Equidad (EBTM por sus siglas en inglés) también se incluyó en el Programa de Bonos GO. Como parte de esto, las mejoras de movilidad pueden incluir bordillos, cunetas, aceras, rampas ADA, alumbrado público, calmantes de tráfico, HAWK, semáforos y paisajismo de árboles/sombra. Los proyectos también pueden incluir desarrollo de bajo impacto e infraestructura verde de aguas pluviales. El EBTM tiene \$12.5 millones de fondos totales, planeados para ser utilizados a lo largo de los cinco años del programa GO Bond.

El Plan de Acción de Seguridad Vial Vision Zero, aprobado por unanimidad por el Concejo Municipal de Phoenix en septiembre de 2022, tiene el objetivo de reducir a cero los accidentes fatales y con lesiones graves para 2050. Para suplementar los \$2 millones de fondos T2050 asignados actualmente, el Programa de Bonos GO proporciona casi \$16.8 millones durante cinco años para implementar proyectos de mejora de la seguridad para mejorar la seguridad de nuestras carreteras para todos los usuarios. Los proyectos anticipados incluyen iluminación de carreteras, semáforos modernizados y semáforos para peatones conocidos como HAWKS.

Programas de Subvenciones Competitivas

Uno de los objetivos de T2050 es aprovechar los ingresos del impuesto directo sobre las ventas para obtener fondos de subvenciones de fuentes federales, estatales y regionales. El personal de la ciudad identifica oportunidades de financiamiento y desarrolla y evalúa proyectos e ideas competitivas. Esta evaluación proactiva, antes de la publicación del Aviso de Oportunidad de Financiamiento, ayuda a la ciudad a crear solicitudes de subvenciones persuasivas, incluyendo narrativas, gráficos y análisis de costo-beneficio que han resultado en casi \$116 millones en subvenciones otorgadas.

Dado el tiempo y el esfuerzo involucrado en el proceso de solicitud, este trabajo inicial ha permitido a la ciudad responder a más oportunidades de año a año. En el EF 2025, la ciudad desarrolló 11 solicitudes de subvención aprovechando los esfuerzos de T2050 y recibió \$38.52 millones.



Aprovechando los ingresos de T2050 como contrapartida local, la ciudad de Phoenix recibió fondos federales en las primeras tres rondas del programa Calles Seguras para Todos, y la decisión de la cuarta ronda está pendiente.

Tabla 4.1 Subvenciones Solicitadas del 1 de julio de 2024 al 30 de junio de 2025

Subvenciones	Proyecto	Estado	Solicitado (\$Millones)	Otorgado (\$Millones)
Programa de Rehabilitación y Reconstrucción Arterial MAG	Arteriales de la Ciudad de Phoenix	Otorgado	\$35.79	\$22.50
Pavimentación por MAG de Calles sin Pavimentar	Calles sin Pavimentar de la Ciudad de Phoenix	Otorgado	\$14.07	\$11.48
Programa de Ampliamento Arterial MAG	Arteriales de la Ciudad de Phoenix	Otorgado	\$9.53	\$3.10
Piloto de Reconexión de Comunidades del USDOT 2024	Reconectando Comunidades a Través de la Interestatal 17, U.S. High-Way 60 y BNSF Railroad	Otorgado	\$1.44	\$1.44
Calles Seguras para Todos del USDOT 2024	Pasos hacia Calles Seguras: Implementación de Soluciones Comprobadas y Enfoques Innovadores	Pendiente	\$24.20	
Ejercicio Fiscal 2024-2026 del USDOT Promoción de Operaciones Resilientes para un Transporte Transformador, Eficiente Y Económico (PROTECT por sus siglas en Inglés)	Proyecto Extendido de Pavimento Frio de la Ciudad de Phoenix	Programa en espera	\$24.02	
Ejercicio Fiscal 2024-2026 del USDOT Promoción de Operaciones Resilientes para un Transporte Transformador, Eficiente Y Económico (PROTECT por sus siglas en Inglés)	Plan de Evaluación de Infraestructura de Drenaje Pluvial en Toda la Ciudad	Programa en espera	\$10.00	
Mejor Utilización de las Inversiones para Aprovechar el Desarrollo del USDOT 2025 (BUILD por sus siglas en Inglés)	Conexión del Corredor de 64th Street	No Otorgado	\$25.00	
Puente Fuera del Sistema del Departamento de Trasportación de Arizona	Caja de Hormigón Armado de Lavado en Seco	No Otorgado	\$2.21	
Mejor Utilización de las Inversiones para Aprovechar el Desarrollo del USDOT 2025 (BUILD por sus siglas en Inglés)	Ánalysis y Diseño de Rutas de Uso Múltiple del Canal de Transportación del Área de Laveen	No Otorgado	\$1.40	
Materiales de Transportacion Bajos en Carbono del USDOT	Materiales de Transportación Bajos en Carbono de la Ciudad de Phoenix	Rescindido	\$12.90	
Total de Subvenciones Solicitadas/Monto Total de La Subvención Otorgada				\$160.56 \$38.52

Autoevaluación y Plan de Transición de ADA

El Departamento de Calles y Transportación está avanzando en su Plan de Autoevaluación y Transición de la ADA, una iniciativa de cuatro años programada para completarse en 2028. Este esfuerzo se alinea con la adopción por parte del Departamento de Transporte de Estados Unidos en 2025 de las guías de accesibilidad del derecho de paso público como estándares federales aplicables. Hasta la fecha, el Departamento de Calles y Transportación ha evaluado más de 27,000 rampas en las aceras, 1,300 paradas de transporte, 1,800 botones para peatones y otras instalaciones. El proyecto identificará las barreras de la ADA en el derecho de paso e informará los esfuerzos de planificación futuros, incluyendo la priorización de mejoras de capital, apoyando una estrategia en toda la ciudad para mejorar la accesibilidad para todos los residentes. El personal de la ciudad hará un seguimiento del progreso utilizando EZ-Map, apoyando la transparencia y la alineación con los objetivos de accesibilidad de toda la ciudad.



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

Pavimento y Superposiciones de Calles

En el EF 2025, el programa T2050 financió una cantidad sustancial de mantenimiento y reemplazo de pavimento en toda la ciudad. Se colocaron un total de 16 millas de pavimento asfáltico nuevo en las calles principales de la ciudad, con un total de 336 millas desde que

comenzó el programa. Otras 142.8 millas de sellado de grietas y lechado (preservación del pavimento que mantiene la carretera hasta que requiera reemplazo) se realizaron en las calles principales, con un total acumulado de 1,300 millas.

Las calles locales (residenciales) vieron 67.6 millas de nueva pavimentación en el EF 2025, para un total de 777 millas desde el inicio del programa. Las calles locales también vieron un sellado significativo de grietas y lechado, con 588.5 millas incluidas, un total de 4,117 millas completadas 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 debido a que los errores de redondeo en algunas métricas se agravan a lo largo de los años, algunos logros anuales no se suman a los totales acumulados.

Programa de Transportación Activo

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

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

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

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

El Plan de Transportación Activo, que actualizó el Plan Maestro de Bicicletas (2014) y fue aprobado por el Concejo Municipal de

Phoenix en mayo de 2023, se enfoca en actualizaciones de políticas, orientación de diseño y desarrollo de redes de transportación activo.

El EF 2025 vio aumentos continuos en la red de bicicletas de la ciudad, agregando 40.1 nuevas millas de carriles para bicicletas, que es 9.2 millas de carriles más que el objetivo de 30.9 millas de carriles. Adicionalmente, el ATP realizó una serie de mejoras de seguridad en los carriles para bicicletas existentes, agregando amortiguadores o protección vertical:

- 2.1 millas de carril de protección agregadas a los carriles para bicicletas existentes (un carril para bicicletas protegido tiene un elemento vertical agregado, como delineadores de carriles flexibles o un bordillo de concreto, a veces con un amortiguador pintado).
- 18.1 millas de carriles de amortiguadores agregados a los carriles para bicicletas existentes (un carril para bicicletas con amortiguación tiene rayas agregadas al pavimento que alertan a los conductores y ciclistas sobre los límites del carril para bicicletas).

En el otoño de 2023, la ATP lanzó el programa de Vecindarios Activados Conectados (PhxCAN) para implementar las recomendaciones del Plan de Transportación Activo. A través de una profunda participación de la comunidad, PhxCAN identifica tanto proyectos de construcción táctica a corto plazo como una visión a largo plazo compuesta por proyectos de mejora de capital para cada pueblo urbano. Los pueblos urbanos se agrupan y priorizan según las necesidades. PhxCAN se enfoca en la participación de la comunidad durante el primer año de cada fase. Luego, financia e implementa proyectos de construcción táctica durante el segundo año.

Tabla 4.2 Cronología del Pueblo PhxCAN

Village	Participación y Planificación de la Comunidad	Implementación
Central City	EF 2024	EF 2026
South Mountain	EF 2024	EF 2026
Maryvale	EF 2025	EF 2027
Alhambra	EF 2025	EF 2027
Laveen	EF 2027	EF 2028
Estrella	EF 2027	EF 2028

Estudios de Movilidad

El Departamento de Calles y Transportación realiza estudios de movilidad para identificar barreras para las personas que caminan, andan en bicicleta y usan sillas de ruedas y patinetas eléctricos mientras viajan a destinos del vecindario. Phoenix identificó 39 ubicaciones para el estudio al inicio de T2050 y ha completado 12 estudios hasta el momento.

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

En el EF 2024, la ciudad inició una reevaluación integral de las 12 áreas de movilidad que se estudiaron inicialmente entre 2018 y 2021. La reevaluación catalogó las recomendaciones originales, priorizó las mejoras pendientes y actualizó las estimaciones de costos. Esta evaluación se completó en el EF 2025 y aseguró que las casi 350 recomendaciones originales sigan siendo relevantes para las condiciones actuales y cambiantes.

En el EF 2026, el Departamento de Calles y Transportación continuará buscando oportunidades de asociación y subvenciones para aprovechar los fondos de la ciudad y construir proyectos.

Programa de Corredores Frio

En el 2022, el Departamento de Calles y Transportación de Phoenix lanzó el programa Corredores Frio para plantar árboles en corredores de transporte específicos para mantener seguros a los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público y aliviar las altas temperaturas. El enfoque en la equidad en el Plan de Sombra de Phoenix y las lecciones de los primeros años del programa Corredores Frio requirieron una reconsideración de sus objetivos y plan de inversión, que originalmente requería que se plantaran 1,800 árboles por año y proyectos en todos los distritos del concejo municipal. El enfoque del programa seguirá siendo aumentar la cobertura de sombra en rutas para caminar muy utilizadas en comunidades afectadas de manera desproporcionada por el calor del verano. Sin embargo, la entrega y el mantenimiento de proyectos

exitosos de Corredores Frio en las áreas de mayor necesidad requieren una estrategia más integral con mayores costos por proyecto. Por lo tanto, el programa Corredores Frio se centrará en la construcción y el mantenimiento de proyectos ejemplares en comunidades prioritarias que aborden las deficiencias y conflictos de infraestructura para proporcionar una sombra sólida. Cuando sea posible, las inversiones de Corredores Frio se alinearán con los proyectos principales de construcción y programas de mejora de capital para maximizar el impacto y la eficiencia.

Mejoras de Tecnología en Intersecciones

Phoenix utiliza una variedad de mejoras tecnológicas que van desde balizas circulares de parpadeo e iluminación mejorada hasta la instalación de HAWK. Otras mejoras tecnológicas T2050 incluyen la mejora y el mantenimiento de los equipos de control de tráfico, la actualización de los controladores de semáforos, la implementación de la detección de vehículos no invasiva equipada con análisis avanzados, la adición de flechas de giro a la Izquierda en las intersecciones justificadas, la sustitución de los letreros de nombres de las calles con letreros de nombres de calles iluminados internamente y la instalación de señales actualizadas, señalización, equipos de detección y sistemas de gestión y monitoreo del tráfico.

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

Tabla 4.2 T2050 Mantenimiento y Mejoras de Calles

Completo EF 2025 (1 de julio de 2024 – 30 de junio de 2025)

Proyectos viales

- Ocho proyectos mayores de calles en diseño.
- 14 proyectos mayores de calles en construcción.

Pavimento y superposiciones de calles

- 16 millas de pavimento asfáltico nuevo en calles principales.
- 142.8 millas de otros tratamientos de pavimento, como sellado de grietas y lechado, en las calles principales.
- 67.6 millas de pavimento de calles locales.
- 588.5 millas de otros tratamientos de pavimento en calles locales.

Carriles de bicicletas

- Se instalaron 40.1 millas de nuevos carriles para bicicletas.
- Se mejoraron 2.1 millas de carriles para bicicletas existentes a carriles para bicicletas protegidos.
- Se mejoraron 18.1 millas de carriles para bicicletas existentes a carriles para bicicletas amortiguados.
- Se agregaron 20.4 millas de carriles de amortiguación a los nuevos carriles para bicicletas.
- Se agregaron 4.0 millas de línea central de nueva ruta de uso compartido

Alumbrado público

- Se instalaron 2,072 luces de calle nuevas.

Aceras

- Se construyeron 8.0 millas de aceras nuevas.

Movilidad y accesibilidad

- Se instalaron 4,607 rampas de ADA

Mejoras de tecnología en intersecciones

- Se reemplazaron 52 letreros de calles en las intersecciones principales con letreros iluminados.
- Se han repintado todos los postes de señalización en 63 intersecciones principales para prolongar su vida útil.
- Se instalaron 67 nuevas flechas de giro a la izquierda en intersecciones justificadas.
- Se instalaron 17 HAWKs peatonales.
- Se instaló una milla de cable de fibra óptica.

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.

La tecnología ha permitido al Departamento de Calles y Transportación:

- 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.
- Actualizar los datos de ciclovías y estudios de movilidad para brindar al equipo de ATP información precisa para planificar e implementar mejoras.
- Como parte del Plan Maestro de Árboles y Sombra de Phoenix que se implementó en 2022, dar seguimiento al progreso del programa Corredores Frio utilizando un mapa interactivo.
- Investigar y editar miles de registros de rampa de la ADA para crear y actualizar la base de datos.

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

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

Tabla 4.3 T2050 Mantenimiento y Mejoras de Calles

Planificadas para el EF 2026

Proyectos viales

- Llevar a cabo seis evaluaciones de proyectos de calles principales.
- Diseño de seis proyectos grandes de calles.
- Continuar la construcción de 14 proyectos importantes de calles.

Pavimento y superposiciones de calles

- Pavimentación de 24.1 millas en calles principales.
- Pavimentación de 89.2 millas en calles locales.

Carriles de bicicletas

- Instalar 30.9 millas de carriles para bicicletas y ciclovías de bajo estrés.

Alumbrado público

- Instalar 100 luces de calles nuevas.*

Aceras

- Se construyeron 8.0 millas de aceras nuevas.

Movilidad y accesibilidad

- Instalaron 4,014 rampas ADA.

Mejoras de tecnología en intersecciones

- Reemplazar 50 letreros de calles en las intersecciones principales con letreros iluminados.
- Repintar todos los postes de señalización en 60 intersecciones principales para prolongar su vida útil.
- Instalar 65 flechas nuevas de giros a la izquierda en intersecciones justificadas.
- Instalar 10 HAWKs peatonales.
- Instalar dos millas de cable de fibra óptica.

Tabla 4.4 T2050 Mantenimiento y Mejoras de Calles

Planificadas para el EF 2027-2030

Proyectos viales

- Llevar a cabo nueve evaluaciones de proyectos de calles principales.
- Diseñar de 14 proyectos grandes de calles.
- Continuar la construcción de 33 proyectos importantes de calles.

Pavimento y superposiciones de calles

- Pavimentación de 100 millas en calles principales.
- Pavimentación de 250 millas en calles locales.

Carriles de bicicletas

- Instalar 123.6 millas de carriles para bicicletas y ciclovías de bajo estrés.

Alumbrado público

- Instalar 100 luces de calle nuevas cada año para un total de 400 luces de calles nuevos.*

Aceras

- Construir 25 millas de aceras nuevas.

Movilidad y accesibilidad

- Instalar 11,960 rampas ADA.

Mejoras de tecnología en intersecciones

- Reemplazar 200 letreros de calles en las intersecciones principales con letreros iluminados.
- Repintar todos los postes de señalización en 240 intersecciones principales para prolongar su vida útil.
- Instalar 260 flechas nuevas de giro a la izquierda.
- Instalar 40 HAWKs peatonales.
- Instalar 49 millas de cable de fibra óptica.

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



5.0

Apéndice





APÉNDICE

Suposiciones de Programación Durante el Ciclo de Vida

Como es el caso con todo plan a largo plazo, la elaboración del modelo financiero para el programa T2050 requirió 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 permite el financiamiento y la demanda del servicio.
- Se estima que los costos de capital y operativos crecerán a tasas de inflación promedio de 3% a 4% anual durante la vigencia del plan. Estas tasas de inflación son algo más altas que los aumentos anuales típicos que la ciudad ha experimentado en los grandes contratos de transporte y proporcionan estimaciones de costos más conservadoras.
- Se estima que los ingresos del impuesto sobre las ventas T2050 crecerán a una promedio de tasa anual 3.6%, que es menor que promedio de tasa de crecimiento anual del 5.2% en el pronóstico más reciente del Departamento de Transporte de Arizona preparado en septiembre de 2020 para el Impuesto Especial

de Transporte del Condado de Maricopa de la Proposición 400. Además, a partir del 1 de enero de 2025, los ingresos del impuesto sobre las ventas T2050 verán una reducción en los ingresos debido a la eliminación del impuesto sobre el alquiler residencial.

- El impuesto regional existente de la Proposición 400 del 0.5%, actualmente vigente hasta el 31 de diciembre de 2025, se extenderá a través de la Proposición 479 durante los próximos 20 años o hasta 2045.
- Se asume que los fondos de la fórmula de transporte federal continuarán durante la vigencia del plan, con incrementos muy modestos a lo largo del tiempo, y son consistentes con el Plan de Transporte Regional a largo plazo de MAG.
- El modelo financiero es consistente con los supuestos de Valley Metro, que van del 0% al 39% para el nivel de financiamiento de las Subvenciones de Inversión de Capital federales discrecionales para los costos de capital del tránsito 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 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.



T2050 está creando una ciudad más segura y accesible para todos los residentes al mejorar las condiciones de las calles, los carriles para bicicletas y banquetas.

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.



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

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	362,473,105	233,465,000	312,478,016	37,376,000	49,995,090
2024	283,706,000	376,179,399	244,555,000	324,266,526	39,151,000	51,912,873
2025	297,182,000	366,801,310	256,171,000	316,362,126	41,011,000	50,439,183
2026	311,298,000		268,339,000			42,959,000
2027	326,085,000		281,085,000			45,000,000
2028	341,574,000		294,437,000			47,137,000
2029	357,799,000		308,423,000			49,377,000
2030	374,794,000		323,072,000			51,722,000
2031	392,597,000		338,419,000			54,178,000
2032	411,245,000		354,493,000			56,752,000
2033	430,779,000		371,331,000			59,448,000
2034	451,241,000		388,970,000			62,271,000
2035	472,675,000		407,446,000			65,229,000
2036	495,127,000		426,799,000			68,328,000
2037	518,646,000		447,073,000			71,573,000
2038	543,281,000		468,308,000			74,973,000
2039	569,087,000		490,553,000			78,534,000
2040	596,119,000		513,855,000			82,264,000
2041	624,435,000		538,263,000			86,172,000
2042	654,095,000		563,830,000			90,265,000
2043	685,165,000		590,612,000			94,553,000
2044	717,710,000		618,666,000			99,044,000
2045	751,801,000		648,052,000			103,749,000
2046	787,512,000		678,835,000			108,677,000
2047	824,919,000		711,080,000			113,839,000
2048	864,102,000		744,856,000			119,246,000
2049	905,147,000		780,237,000			124,910,000
2050	948,142,000		817,299,000			130,844,000
Total	\$16,679,368,000		\$14,377,615,000			\$2,301,753,000



Resumen Financiero EF 2025

La tabla de resumen financiero del EF 2025 resume los ingresos y gastos presupuestados y reales durante el EF 2025.

Tabla A.2 Resumen Financiero del EF 2025 (1 de julio de 2024 - 30 de junio de 2025)

	Presupuesto	Real	Cantidad que Excede / (Menor al Presupuesto)	Porcentaje que Excede / Menor al Presupuesto	Notas al Pie de Página
Origen de los Fondos - Ingresos					
Impuestos Sobre Ventas Dedicadas - T2050	\$381,629,644	\$366,801,310	\$(-14,895,344)	-3.9%	1
Asistencia Local de Transportación	4,050,000	4,067,212	17,212	0.4%	
Ingresos de Pasaje de Autobús	11,203,688	14,638,313	3,434,625	30.7%	2
Ingresos de Pasaje de Dial-A-Ride	835,575	783,869	(\$51,706)	-6.2%	
Ingresos de Pasaje de Tranvía	4,397,132	3,045,747	(\$1,351,385)	-30.7%	3
Publicidad - Autobús y Tren	2,248,824	4,014,971	1,766,147	78.5%	4
Fondos Federales de Transporte	117,843,990	36,255,583	(\$81,588,407)	-69.2%	5
Impuesto Regional de Transporte	36,212,023	25,033,001	(\$11,179,022)	-30.9%	6
Réditos de Deuda	-	-	-	0.0%	
Otros Ingresos *	22,433,037	36,251,181	13,818,144	61.6%	7
Ingresos Totales	\$839,422,678	\$451,569,572	\$(-387,853,106)	-46.2%	
Origen de los Fondos - Saldo del Fondo					
Usos de los Fondos	\$258,568,765	\$(-39,321,614)	\$(-297,890,379)	-115.2%	8
Operaciones de Transporte					
Autobús de Ruta Local Fija	\$136,142,772	\$124,642,620	(\$11,500,152)	-8.4%	9
Autobús Interurbano RAPID	3,586,934	3,283,941	(\$302,993)	-8.4%	10
Circulador Vecinal	3,755,181	3,437,976	(\$317,205)	-8.4%	11
Autobús de Transporte Rápido	-	-	-	0.0%	
Operaciones DAR	26,243,708	23,747,819	(\$2,495,889)	-9.5%	
Operaciones del Tranvía Ligero	59,249,796	60,563,082	1,313,286	2.2%	
Seguridad	14,312,614	14,084,127	(\$28,487)	-1.6%	
Administración y Apoyo	39,459,477	29,042,823	(\$10,416,654)	-26.4%	12
Total de Operaciones	\$282,750,482	\$258,802,389	\$(-23,948,093)	-8.5%	
Proyectos de Capital	Servicio de Deuda	\$8,701,105	\$7,980,075	\$(-721,030)	-8.3%
Autobús y Vehículos DAR	\$97,849,835	\$44,342,577	(\$53,507,258)	-54.7%	13
Instalaciones para Pasajeros de Autobús	11,297,000	4,126,520	(\$7,170,480)	-63.5%	14
Instalaciones para Operación y Mantenimiento de Autobús	45,639,898	33,699,362	(\$11,940,536)	-26.2%	15
Tecnología de Autobús y DAR	15,856,016	1,488,095	(\$14,367,921)	-90.6%	16
Otros Capitales para Autobús	12,168,593	1,449,131	(\$10,719,462)	-88.1%	17
LRT Sur Central	97,074,021	12,923,918	(\$84,150,103)	-86.7%	18
LRT Noroeste Fase II	52,361,153	10,712,645	(\$41,648,508)	-79.5%	19
Extensión Capitolio de Tranvía Ligero	82,076,204	16,982,529	(\$65,093,675)	-79.3%	20
LRT Otro	49,890	-	(\$49,890)	-100.0%	21
Autobús de Transporte Rápido	74,588,459	976	(\$74,587,484)	-100.0%	22
Calles - Mantenimiento Mayor	36,608,000	36,384,180	(\$223,820)	-0.6%	
Calles - Proyectos Mayores de Transporte	317,538	298,987	(\$18,551)	-5.8%	
Calles - Proyectos de Movilidad	9,056,553	9,449,609	439,056	4.3%	
Calles - Otro	3,137,300	3,201,804	64,504	2.1%	
Calles - Tecnología	9,890,631	9,726,776	(\$163,855)	-1.7%	
Total de Proyectos de Capital	\$547,971,091	\$184,787,108	\$(-363,183,983)	-66.3%	
Total de Gastos	\$839,422,678	\$451,569,572	\$(-387,853,106)	-46.2%	

* Incluye Recuperación de Gastos del Informe de Saldo de Fondos.

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

- El impuesto sobre las ventas fue menor de lo esperado debido a los cambios legislativos estatales asociados con la eliminación del impuesto sobre las ventas residenciales.
- La estimación presupuestaria fue conservadora debido a la transición del primer año a un nuevo sistema de cobro de tarifas.
- Disminución general del número de pasajeros en el tren, así como reembolsos procesados junto con la transición al nuevo sistema de cobro de tarifas.
- Los ingresos publicitarios fueron más altos de lo estimado.
- Se espera que los fondos federales se retiren en los próximos años en consonancia con los costos de los proyectos de capital.
- Retrasos en la entrega de autobuses y el pago final del Proyecto de Cobro de Tarifas.
- Otros ingresos incluyen más de \$20M en ganancias por intereses más reembolsos de costos, créditos fiscales por combustible de LNG e ingresos por publicidad de refugios.
- No fue necesario utilizar fondos del saldo de fondos existente debido a que los gastos generales fueron inferiores a los presupuestados, lo que dio lugar a un aumento del saldo de los fondos.
- El monto presupuestado refleja el monto contractual total para un servicio 100% puntual. Los datos reales representan el servicio real prestado, teniendo en cuenta las millas perdidas u otras reducciones de servicio que resultaron en pagos reducidos al proveedor de servicios.
- No fue necesario utilizar fondos del saldo de fondos existente debido a que los gastos generales fueron inferiores a los presupuestados, lo que dio lugar a un aumento del saldo de los fondos.
- No fue necesario utilizar fondos del saldo de fondos existente debido a que los gastos generales fueron inferiores a los presupuestados, lo que dio lugar a un aumento del saldo de los fondos.
- Los servicios personales, la tecnología y los servicios de custodiales fueron menores de lo estimado.
- Retrasos en la producción de los fabricantes de flotas.
- Paradas retrasadas para autobuses.
- Proyectos retrasados debido al momento de la adquisición de tierras.
- Algunos proyectos tecnológicos estuvieron por debajo del presupuesto y otros proyectos están a la espera de la aprobación final.
- Contingencia no utilizada.
- Se necesitaron menos fondos de Phoenix debido a la carga inicial de fondos y fondos federales recibidos.
- El presupuesto se trasladó a ejercicio fiscales futuros debido a retrasos en las determinaciones finales de adquisición de bienes raíces, el tiempo de pedido de vehículos y otros costos pendientes. El monto total del proyecto también se redujo debido a que el proyecto se encuentra por debajo del presupuesto original.
- Retrasos en el proyecto debido a la legislación estatal.
- Prórroga del presupuesto; no se dispuso de bienes federales.
- Proceso de participación pública/partes interesadas más largo de lo esperado debido a la legislación estatal.



Plan Quinquenal de Implementación

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

Tabla A.3 Plan Quinquenal de Implementación (EF 2026-2030)

	EF 2025-26	EF 2026-27	EF 2027-28	EF 2028-29	EF 2029-30
Origen de los Fondos - Ingresos					
Impuesto Sobre las Ventas Dedicado – T2050	\$439,090,000	\$460,414,000	\$483,599,000	\$507,458,000	\$531,494,000
Asistencia Local de Transportación	4,050,000	4,050,000	4,050,000	4,050,000	4,050,000
Ingresos de Pasaje de Autobús	15,081,355	15,533,796	15,999,810	16,479,804	16,974,198
Ingresos de Pasaje de Dial-A-Ride	807,385	831,607	856,555	882,252	908,719
Ingresos de Pasaje de Tranvía	3,192,063	3,287,825	3,386,459	3,488,053	3,592,695
Fondos Federales de Transporte	62,901,000	144,877,000	145,173,000	137,529,000	411,708,000
Impuesto Regional de Transporte	92,987,000	101,160,000	107,857,000	120,924,000	135,861,000
Bond Proceeds/Commercial Paper	-	-	-	-	-
Otro Ingresos	21,652,584	21,977,373	22,307,033	22,641,639	22,981,263
Ingresos Totales	\$886,223,751	\$603,619,641	\$891,920,691	\$618,580,690	\$609,401,499
Fuente de Fondos – Saldo de Fondos					
	\$246,521,199	\$(148,451,358)	\$108,754,252	\$(194,807,766)	\$(518,102,156)
Uso de los Fondos - Operaciones de Transporte					
Autobús de Ruta Local Fija	\$221,179,054	\$227,814,426	\$234,648,859	\$241,688,325	\$248,938,974
Autobús Interurbano RAPID	4,801,488	4,945,533	5,093,899	5,246,716	5,404,117
Circulador Vecinal	5,040,156	5,191,360	5,347,101	5,507,514	5,672,739
Autobús de Transporte Rápido	-	-	-	-	-
Operaciones DAR	27,158,231	27,972,978	28,812,168	29,676,533	30,566,829
Operaciones del Tranvía Ligero	79,069,141	81,441,215	83,884,452	86,400,985	88,993,015
Seguridad	16,564,346	17,061,276	17,573,115	18,100,308	18,643,317
Administración y Apoyo	5,222,345	5,379,015	5,540,386	5,706,597	5,877,795
Total de Operaciones	\$359,034,762	\$369,805,804	\$380,899,979	\$392,326,978	\$404,096,787
Servicio de Deuda	\$21,348,250	\$31,559,500	\$4,760,375	\$4,760,375	\$4,760,375
Uso de Fondos - Proyectos de Capital					
Autobús y Vehículos DAR	\$78,455,000	\$88,249,000	\$112,947,000	\$118,857,000	\$121,308,000
Instalaciones para Pasajeros de Autobús	900,000	700,000	1,000,000	1,000,000	1,000,000
Instalaciones para Operación y Mantenimiento de Autobús	27,278,255	2,300,000	2,650,000	2,650,000	2,550,000
Tecnología de Autobús y DAR	13,552,500	3,000,000	-	-	-
Otros Capitales para Autobús	2,510,000	1,000,000	1,500,000	1,500,000	1,500,000
Tranvía Ligero Central Sur	77,539,000	-	-	-	-
Fase II de la Extensión Noroeste de Tranvía Ligero	27,723,500	-	-	-	-
Tranvía Ligero Capitolio	111,342,000	25,695,000	35,117,000	39,500,000	-
Tranvía Ligero I-10 West	350,000	-	-	4,715,000	5,690,000
Otro Tranvía ligero	1,720,000	-	-	-	-
Autobús de Transporte Rápido *	57,800,000	42,900,000	320,000,000	20,375,000	35,500,000
Total de Proyectos Capitales de Transporte Público T2050	\$399,170,255	\$163,844,000	\$473,214,000	\$188,597,000	\$167,548,000
Calles - Mantenimiento Mayor	25,990,000	26,790,000	27,090,000	26,790,000	26,790,000
Calles - Proyectos Mayores de Transporte	10,884,799	1,977,337	1,977,337	1,977,337	2,077,337
Calles - Proyectos de Movilidad	42,810,295	6,580,000	1,216,000	1,066,000	1,066,000
Calles - Tecnología	10,909,745	2,600,000	2,200,000	2,600,000	2,600,000
Calles - Otro	16,075,645	463,000	563,000	463,000	463,000
Total Calles T2050 Proyectos Capitales	\$106,670,484	\$38,410,337	\$33,046,337	\$32,896,337	\$32,996,337
Total de Proyectos de Capital	\$505,840,739	\$202,254,337	\$506,260,337	\$221,493,337	\$200,544,337
Total de Gastos	\$886,223,751	\$603,619,641	\$891,920,691	\$618,580,690	\$609,401,499
Saldo de Fondos de Fin de Año: Transporte Público	\$229,057,858	\$374,947,421	\$255,067,844	\$435,307,744	\$935,625,065
Saldo de Fondos de Fin de Año: Calles	\$14,929,716	\$17,491,511	\$28,616,836	\$43,184,703	\$60,969,538
Saldo Total del Fondo	\$243,987,574	\$392,438,932	\$283,684,680	\$478,492,446	\$996,594,602

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

