



INFORME DE MÉTRICAS DE DESEMPEÑO DEL T2050 A LARGO PLAZO

ENERO 2016 A DICIEMBRE 2020



AVANZANDO
A PHOENIX

MENSAJE DEL LIDERATO



“T2050 es más que un plan de transporte; es una inversión total en la infraestructura de nuestra comunidad. Phoenix es una de las ciudades de mayor crecimiento en el país y es preciso que formemos un plan de transporte multimodal que refleje a nuestros residentes y cumpla las necesidades de cada individuo para prosperar,” dijo la Alcaldesa Kate Gallego. “Aunque el 2020 fue un año diferente de lo esperado, la ciudad de Phoenix avanzó con determinación para cumplir más metas que nunca antes. Tomamos acciones clave, al añadir marquesinas de sombra en las paradas de autobús; iniciamos nuestro proyecto piloto de asfalto frío; y continuamos la extensión del tranvía ligero. Y así seguiremos haciendo para asegurar que opciones robustas, inclusivas de transporte público sean una realidad para Phoenix.”

Alcaldesa Kate Gallego



“Los primeros cinco años del T2050 han dado lugar a grandes logros con el plan a largo plazo que transformará la infraestructura de transporte en Phoenix. Más que nunca, este plan se ha comprobado ser resiliente y ágil en cuanto al sistema de transporte y las calles de Phoenix. Desde su inicio, la Comisión de Transporte de Ciudadanos ha servido en función de vigilancia, cumpliendo la visión del plan aprobado por los votantes y dando voz a los residentes de Phoenix. Los integrantes de la Comisión tienen el honor de representar a nuestros conciudadanos al entregar resultados en el transporte público que nos benefician ahora y por mucho tiempo en el futuro.”

Comisionada Jennifer Mellor
Presidenta, Comisión de Transporte de Ciudadanos

CONTENIDO

DESCRIPCIÓN GENERAL

El plan de Transporte de Phoenix 2050 (T2050) de 35 años dedica ingresos a mejorar el servicio de transporte público y la red vial en toda la ciudad. El 25 de ago., 2015, los votantes de Phoenix aprobaron la Proposición 104, la cual reemplazó el previo impuesto sobre ventas del 0.4%, con uno del 0.7%. Además, el plan recibe fondos de fuentes locales, regionales y federales. El nuevo impuesto sobre ventas surtió efecto el 1° de ene., 2016 y asigna 70 centavos de cada \$100 gastados a las necesidades de transporte de la ciudad. Cerca del 86% de estos fondos se destinan al transporte público y un 14% complementa los fondos de mejoras y mantenimiento de las calles.

Un valor significativo del T2050 es la habilidad de la ciudad de preparar y manejar de manera sustentable el sistema de transporte público para crecer. En los primeros 5 años del T2050 (2016 al 2020), se trasladaron 91 mil personas a Phoenix, llevando la población de la ciudad a aproximadamente 1.7 millones. El alza de empleos durante el mismo período dio 97,000 empleos nuevos, para un total de 937,000 empleos en la ciudad en el 2020.

Este informe detalla el progreso del cumplimiento de las metas del programa T2050 en los primeros 5 años del programa de 35 años. Los logros se muestran como mediciones sucesivas que revelan cómo las decisiones de financiación y del plan son importantes para Phoenix.

Métricas de desempeño y resultados

La ciudad continuamente recopila y analiza datos para medir el desempeño de sus labores programáticas en el sistema de transporte y el impacto y beneficio de los programas para los residentes y los viajantes diarios. Para medir el progreso hacia el cumplimiento de las metas del programa T2050, se identificaron tres áreas de enfoque: transporte, calles y en toda la ciudad.

	TRANSPORTE	CALLES	EN TODA LA CIUDAD
Resultados del programa T2050	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor acceso • Óptimo volumen de usuarios de transporte • Mayor satisfacción 	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor confiabilidad • Crear opciones multimodales • Mayor satisfacción 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejor movilidad y acceso • Mayor seguridad • Mantener la calidad infraestructural • Mejorar la percepción del público • Apoyo del desarrollo económico

Los resultados descritos por las mediciones de desempeño representan el progreso a la fecha del programa T2050. Este informe documenta los resultados y ofrece datos de apoyo y representaciones gráficas. Las métricas en este informe usan el año 2016 como marco de referencia al comparar el progreso continuo.

Dada la diversidad de métricas, fuentes de datos y métodos de recopilación, las tabulaciones varían de 4½ a 5½ años y se reportan en años fiscales o años calendarios. Datos detallados de año a año basados en años fiscales se encuentran en los informes anuales publicados.



Impacto de COVID-19

El nuevo virus contagioso, COVID-19, resultó en una pandemia global a principios del 2020 que cambió drásticamente la demanda de los consumidores. Aún no se han captado por completo muchos de sus efectos. Los patrones de recorrido cambiaron debido al distanciamiento social y bajó marcadamente el número de pasajeros.

Objetivos programáticos

El impuesto sobre ventas en la ciudad, autorizado por la Proposición 104 aprobada por los votantes, surtió efecto el 1° de enero, 2016. Poco después, el Equipo de Liderazgo del T2050, compuesto por un administrador municipal adjunto y los directores y subdirectores de los departamentos de Transporte Vial y Transporte Público, estableció metas a corto y largo plazo basadas en el lenguaje de la boleta y los objetivos del programa. Si bien se anticipa que estas metas evolucionarán conforme progresa el programa, la ciudad enfatiza medir y reportar con regularidad sobre el progreso.

Las metas a largo plazo del programa de 35 años y el estado de cumplimiento a la fecha de este informe se detallan a la derecha.

Las métricas de desempeño a corto plazo miden el **inventario de lo que** el programa ha logrado, las cuales son numéricas; por ejemplo, el número de nuevas luces de calle o millas de servicio del tranvía ligero. Las métricas a corto plazo se miden anualmente y se documentan en los informes de progreso anual del T2050.

Las métricas de desempeño a largo plazo miden **el motivo por el cual** se realizan las mejoras y son de naturaleza objetiva; por ejemplo, mejorar las opciones multimodales o mejorar la satisfacción del usuario. El desempeño a largo plazo se mide cada 5 años y se documenta en el Informe de Métricas de Desempeño del T2050 a Largo Plazo.



Progreso en 5 años	Metas del programa de 35 años
	35 AÑOS CONTINUAR autobús local, autobús interurbano RAPID, circulador vecinal y servicio <i>Dial-a-Ride</i> POR 35 AÑOS
	15 MIN OFRECER FRECUENCIA DE CADA 15 MINUTOS en mitad de las rutas de autobús
	EXTENDER Y AÑADIR nuevo servicio RAPID
	COMPRAR NUEVOS autobuses y vehículos de <i>Dial-a-Ride</i>
	EXTENDER horarios de servicio de autobús y <i>Dial-a-Ride</i> PARA COINCIDIR CON HORARIO DEL TRANVÍA LIGERO
	EXTENDER Y AÑADIR SERVICIO DE AUTOBÚS a calles principales sin servicio
	AÑADIR NUEVO servicio de circuladores
	CONSTRUIR NUEVOS lotes de <i>park-and-ride</i>
	CONSTRUIR bahías de autobús adicionales
	CONTINUAR 17 MILLAS de servicio del tranvía ligero
	PROVEER 75 MILLAS nuevas del servicio de autobús de transporte rápido
	AÑADIR 42 MILLAS de nuevo tranvía ligero en Phoenix
	CONSTRUIR NUEVA estación del tranvía ligero en 50th Street (completado el 25 de abril, 2019)
	680 MILLAS de nuevas superposiciones en calles principales y arteriales
	2,000 nuevas luces de calle
	\$240 MILLONES para nuevos caminos y modernización de puentes
	1,080 MILLAS de nuevos carriles de bici
	135 MILLAS de nuevas aceras
	MEJORAR tecnología



Menor a la meta anticipada



Cerca de la meta anticipada



En la meta anticipada o mejor

Metas del programa T2050



Áreas de enfoque



TRANSPORTE



CALLES



ENTODA LA CIUDAD

Métricas de desempeño

- Porcentaje de gente que vive cerca de una parada de transporte o parada de transporte de alta frecuencia
- Porcentaje de gente que trabaja cerca de una parada de transporte o parada de transporte de alta frecuencia
- Puntualidad de autobuses y el tranvía ligero
- Número de paradas de autobús con marquesina
- Número de contactos o quejas de usuarios de transporte
- Resultado de encuesta de satisfacción de usuarios de transporte
- Número de usuarios del tranvía ligero
- Número de usuarios de autobuses
- Número de usuarios de *Dial-a-Ride*
- Encuesta de satisfacción de los residentes
- Número de bahías de autobuses

- Número de flechas de vuelta a la izquierda
- Número de semáforos
- Cantidad de pavimento
- Número de mejoras de letreros de calle con LED
- Cantidad de nuevos carriles de bici
- Cantidad de nuevas aceras
- Número de rampas de aceras nuevas/repuestas
- Uso de instalaciones por bicis y peatones

- Instalación de letreros de orientación de caminos/senderos
- Programa de Acceso a Movilidad y recomendaciones
- Conformidad del transporte a ADA y accesibilidad
- Número de cruces HAWK
- Número de semáforos
- Unidad policial de transporte público
- Zona de vigilancia de pasaje
- Repintado de postes de semáforo
- Mantenimiento de pavimento
- Mantenimiento de vehículos y centrales de transporte
- Percepción de los residentes
- Contribución económica turística
- Número de nuevas luces de calle
- Lograr el Acceso a Transporte Público Ahora
- Retención laboral, GDP e inversión en corredores de transporte de alta capacidad (HCT)

Resultados del programa T2050

- Mayor acceso
- Óptimo volumen de usuarios de transporte
- Mayor satisfacción

- Mayor confiabilidad
- Crear opciones multimodales
- Mayor satisfacción

- Mejor movilidad y acceso
- Mayor seguridad
- Mantener la calidad infraestructural
- Mejorar la percepción del público
- Apoyo del desarrollo económico

TRANSPORTE PÚBLICO

Métricas de desempeño

- Porcentaje de personas que viven cerca de una parada de transporte público o de transporte de alta frecuencia
- Porcentaje de personas que trabajan cerca de una parada de transporte público o de transporte de alta frecuencia
- Puntualidad de autobuses y el tranvía ligero
- Número de paradas de autobús con marquesina
- Número de contactos o quejas de usuarios de transporte
- Resultado de encuesta de satisfacción de usuarios de transporte
- Número de usuarios del tranvía ligero
- Número de usuarios de autobuses
- Número de usuarios de *Dial-a-Ride*
- Encuesta de satisfacción de los residentes
- Número de bahías de autobuses

Resultados del programa T2050

- Mayor acceso
- Óptimo volumen de usuarios de transporte
- Mayor satisfacción

Phoenix dispone de varios servicios de transporte. Además de los servicios conocidos de autobús de ruta fija y el tranvía ligero, opciones de transporte incluyen los circuladores vecinales, autobuses interurbanos (Rapid/Express) y el servicio paratransito complementario (*Dial-a-Ride/DAR*).

El Departamento de Transporte Público de Phoenix (PTD) coordina con Valley Metro, la agencia de transporte público regional que provee servicios coordinados de transporte a usuarios de la zona metropolitana. PTD se dedica a mover a los usuarios de transporte de manera segura, eficiente y conveniente por la red de transporte de la región.

Se midieron las tendencias en acceso a transporte de los residentes, satisfacción de los usuarios y el volumen de usuarios en Phoenix para captar la manera en que el programa T2050 ha mejorado el sistema de transporte en sus primeros 5 años. Se escogieron estas métricas para evaluar de manera sistemática cómo cumple el sistema de transporte público de Phoenix las necesidades y la demanda en intervalos quinquenales.



T2050 apoya mayor frecuencia y la extensión de rutas de autobús locales porque mejor acceso es un resultado esencial del programa T2050.



La optimización del volumen de usuarios de transporte, que es un resultado del programa T2050, se mide en parte por el volumen de usuarios del tranvía ligero.

Respuesta a COVID-19

El 30 de marzo, 2020, se emitió la Orden Ejecutiva 2020-18 en Arizona limitando el uso de servicios de transporte público a solo el movimiento de personas que participaran en actividades y oficios esenciales. Se identificó el transporte público como servicio crítico, ya que proporciona transporte a los trabajadores en servicios esenciales en toda la región.

La salud y el bienestar del personal, los contratistas, miembros de la comunidad y el público que viaja son máxima prioridad para el PTD. A partir de abril, 2020, se redujo el servicio de transporte, incluso los servicios de tranvía ligero, autobús Express, RAPID y rutas de autobús locales. Se limitó el cupo máximo de asientos en los autobuses y se exigió a los pasajeros abordar solo por la puerta trasera. El 11 de abril, 2020 se acortaron los horarios de servicios por alrededor del 10% a la semana. A partir del 20 de junio, 2020, se exigió el uso de cubiertas faciales a los usuarios de transporte público.

COVID-19 tuvo un impacto implícito en los datos de volumen de usuarios durante el 2020; sin embargo, no se concluyó causación o correlación directa en los hallazgos de este informe.

Mayor acceso

Mejores servicios de transporte público han brindado el acceso y la frecuencia de la que dependen muchos residentes y viajeros diarios. Tanto la extensión de horarios de servicio, mayor frecuencia, la extensión de rutas y rutas nuevas, han resultado en una red de transporte público más holística que sirve la creciente población de Phoenix.

La población de Phoenix ha crecido de manera constante desde el 2016, sumando aproximadamente 91,000 residentes al 2020. Conforme sigue creciendo la ciudad tanto en población como empleos, la red de transporte debe mantenerse y evolucionar para la mayor demanda de servicio y acceso.

Para mantener la eficiencia de la red de transporte, la densidad y cobertura de la red deben crecer a la par con la población. Una medición para captar

si la red mantiene paridad con el aumento anual de la población es el número de paradas de autobús añadidas como infraestructura básica, las extensiones de rutas y áreas de servicio. La **gráfica 1** muestra el porcentaje de residentes y empleos dentro de una media milla típica de rutas de servicio de transporte del 2016 al 2020.

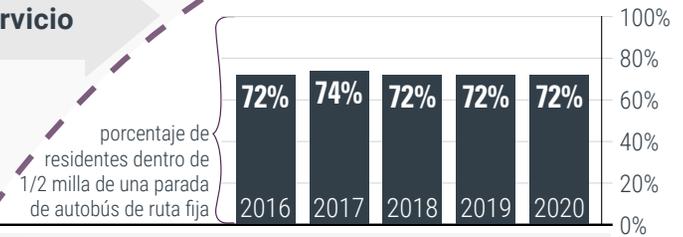
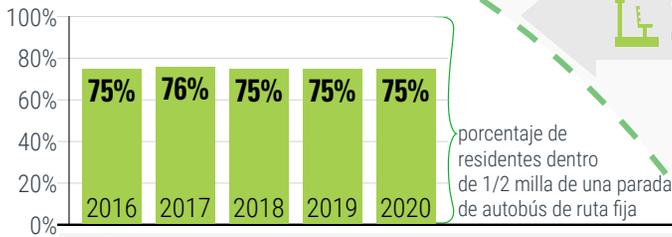
El PTD define rutas de transporte de alta frecuencia como rutas dentro de la red metropolitana de autobuses con mayor demanda de servicio y frecuencia mejorada (o sea, el número de autobuses que sirven una parada por hora de servicio). La **gráfica 2** muestra el porcentaje de residentes y empleos dentro de una media milla de rutas de transporte en Phoenix del 2016 al 2020. Ambas gráficas demuestran que aún con grandes aumentos de población y empleos, se mantiene el acceso a transporte.

Gráfica 1:
Red citadina de autobuses

Mantener cobertura de la población

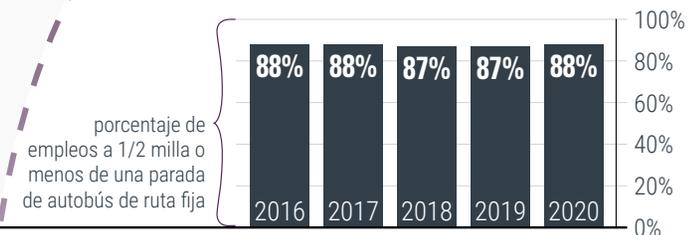
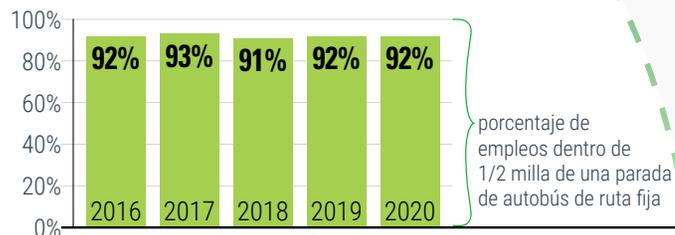
22 paradas de autobús adicionales en servicio

Gráfica 2:
Red de autobuses de paradas frecuentes



41.6 mil residentes adicionales servidos

37.2 mil residentes adicionales servidos



83.2 mil empleos adicionales accesibles

29.1 mil empleos asequibles adicionales

1/2 milla

1/2 milla

Óptimo volumen de usuarios de transporte

El número de usuarios es una métrica estandarizada derivada de los abordajes en todo el sistema del transporte público. Se usa el número de usuarios para informar a los encargados sobre el rendimiento de los sistemas de transporte por áreas de servicio, frecuencia, rutas y modalidad disponibles.

Las modalidades actuales de transporte público son autobús, tranvía ligero (LRT) y *Dial-a-Ride*. Como el servicio más prominente, el volumen de usuarios de autobuses comprende el 76% de la red de transporte entera; LRT, el 23% de los usuarios; y *Dial-a-Ride*, alrededor del 1% de usuarios (por el período del 2016 al 2020).

El transporte por autobús está al frente en volumen de usuarios en Phoenix, según muestra la **gráfica 3**, debido a la extensa y accesible red de rutas y paradas de autobús. Se ha incrementado estratégicamente la frecuencia de servicio de autobuses junto con ampliaciones de rutas de autobús existentes y la adición de nuevas rutas.



Gráfica 3: Usuarios del LRT



45.2M Total de usuarios del LRT



Gráfica 4: Volumen de usuarios del LRT



150.1M Total de usuarios de autobús

*Datos del 2019 reflejan el período de la implementación de un nuevo sistema de registro de datos.

LRT es componente crucial de la infraestructura de transporte en Phoenix. Desde su inicio en diciembre del 2008, el sistema ha tenido dos ampliaciones y ha sobrepasado por mucho las proyecciones originales de usuarios. Hay planes para tres extensiones del LRT dentro de Phoenix. Se muestran en la **gráfica 4** los números de usuarios del LRT.

El servicio *Dial-a-Ride* es un medio de transporte equitativo que sirve a quienes no pueden usar el autobús local por alguna discapacidad. Este servicio se compromete a brindar una opción de transporte segura y conveniente a quienes necesitan servicios de paratransito conforme a la Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA). Con crecientes posibilidades y un centro de actividades accesible a la población discapacitada, el servicio *Dial-a-Ride* continuará apoyando su necesidad de servicio de transporte. Se muestra el volumen de usuarios de *Dial-a-Ride* en Phoenix en la **gráfica 5**.



Gráfica 5: Usuarios del DAR



1.5M Total de usuarios del DAR

Mayor satisfacción

Medir la satisfacción de los usuarios ofrece información valiosa necesaria para continuar logrando las metas del programa en cuanto a comodidad en las estaciones y las paradas, marquesinas, instalación de bahías de autobuses y puntualidad de los vehículos de transporte. Se conoce el nivel de satisfacción de los usuarios mediante encuestas públicas de satisfacción.

Las paradas de autobús con marquesinas protegen de los elementos ambientales comunes, tales como el calor extremo y los monzones estacionales. Algunas marquesinas están iluminadas para dar visibilidad a los usuarios y percepción de seguridad. A partir del 2020, había 4,009 paradas de autobús en Phoenix. La **gráfica 6** muestra el número de nuevas paradas de autobús con marquesina instaladas con fondos del T2050. Se están añadiendo, además, bahías de autobús a múltiples estaciones para mayor seguridad de los pasajeros al subir y bajar, con menos impacto al tráfico circulante.

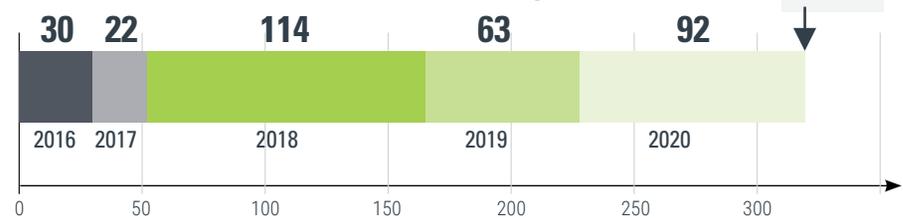
La puntualidad de los vehículos es un factor determinante en la satisfacción de los usuarios con el servicio. La **gráfica 7** demuestra el porcentaje de arribos puntuales para cada modalidad de transporte.



Las paradas de autobús con marquesinas aumentan la satisfacción, resultado importante del programa T2050



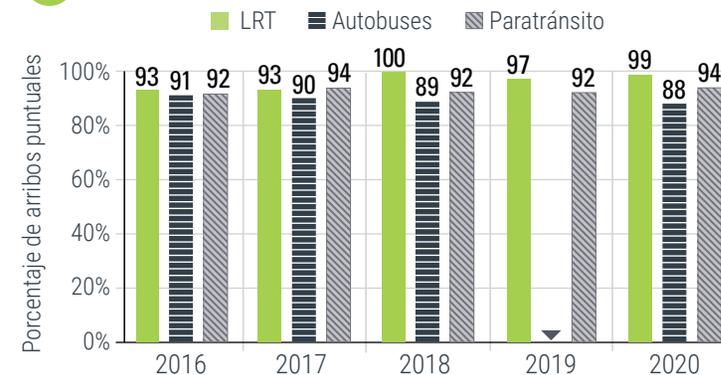
Gráfica 6: Paradas de autobús con marquesina instaladas



*Según las mediciones de enero 2016 a junio 2020.



Gráfica 7: Puntualidad de vehículos de transporte



96%
vehículos de transporte puntuales

▼ No se disponen datos del 2019 para autobuses debido al período de transición de implementación de un nuevo sistema de registro de datos.

La medición de contactos y quejas de pasajeros es un estándar en la industria para captar la satisfacción de los usuarios con la experiencia general de transporte. El número total de quejas se cuenta por cada 100 mil abordajes. El número de quejas de usuarios para el servicio de transporte de la Ciudad de Phoenix se muestra en la **gráfica 8**.

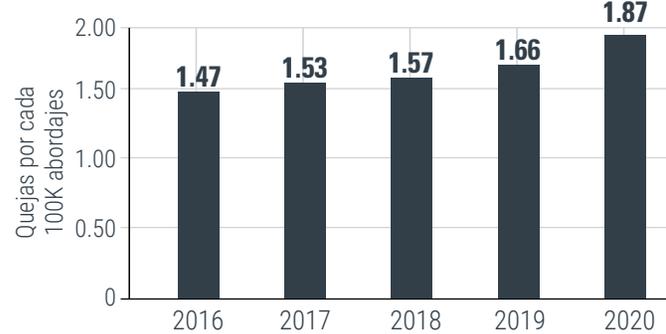
La satisfacción de los usuarios, presentada para la zona metropolitana de Phoenix en la **gráfica 9**, resulta de una encuesta de usuarios que usan el sistema de transporte Valley Metro. Esta gráfica muestra los resultados para el alcance geográfico total de Valley Metro, más allá de los límites de la ciudad. Se encuentran mayores informes sobre el sistema de transporte Valley Metro en valleymetro.org. Se usa la métrica de satisfacción de los usuarios para medir el progreso de la satisfacción de los usuarios a lo largo de la trayectoria del programa T2050.

La **gráfica 10** muestra cómo indicaron los respondientes su satisfacción con aspectos particulares de la experiencia del servicio de transporte. La encuesta se realizó entre diciembre 2019 y enero 2020 para establecer un marco de referencia para el conocimiento y la satisfacción del T2050. Se repetirá la encuesta cada 5 años para evaluar el nivel de satisfacción de los residentes conforme progresa el programa.



Las opiniones ofrecidas en las encuestas de satisfacción de residentes y usuarios de transporte ayudan a seguir la creciente satisfacción con los resultados del programa T2050.

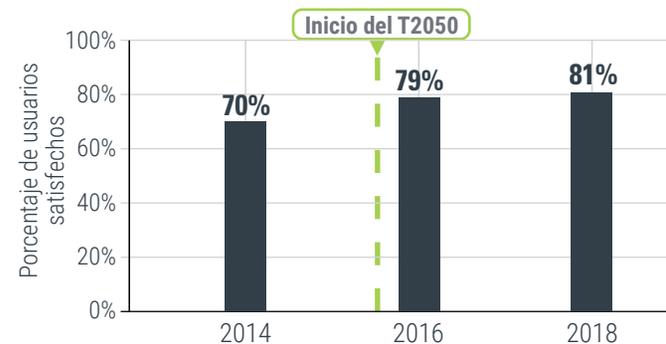
Gráfica 8: Quejas de los usuarios de autobús



1.62
quejas promedio por cada 100K abordajes

Gráfica 9: Satisfacción de usuarios de Valley Metro

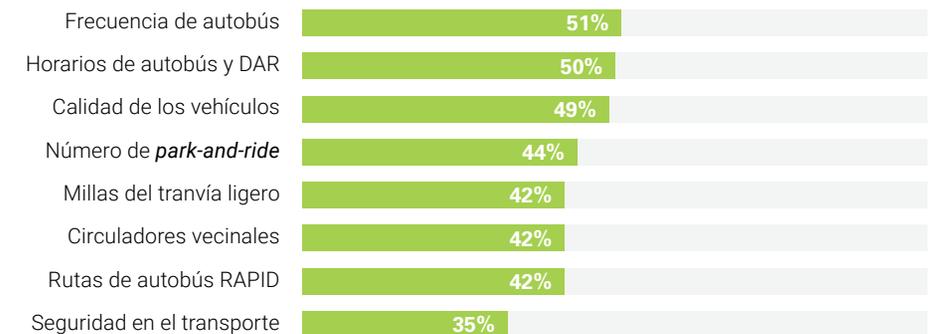
Resumen de calificaciones de 4 y 5, en escala del 1 al 5



11%
de aumento en satisfacción de los usuarios

Gráfica 10: Satisfacción de residentes con el transporte

Resumen de calificaciones de 4 y 5, en escala del 1 al 5 4= "Satisfecho" 5= "Muy satisfecho"



CALLES

Métricas de desempeño

- Número de flechas de vuelta a la izquierda
- Número de semáforos
- Cantidad de pavimento
- Número de mejoras de letreros de calle con LED
- Cantidad de nuevos carriles de bici
- Cantidad de nuevas aceras
- Número de rampas de acera nuevas/repuestas
- Uso de instalaciones por bicis y peatones

Resultados del programa T2050

- **Mayor confiabilidad**
- **Crear opciones multimodales**
- **Mayor satisfacción**

Las metas infraestructurales de calles del T2050 son responsabilidad del Departamento de Transporte Vial. El departamento se dedica a mover a personas –incluyendo a peatones, ciclistas y conductores– y bienes, de manera segura, eficiente y conveniente a través de la red de calles.

Si bien la pavimentación y el mantenimiento de los caminos es la base de estos servicios, el departamento también se encarga de toda infraestructura relacionada con las calles, tales como letreros de calle, semáforos, iluminación, ciclovías, aceras y rampas conformes con ADA. Otras funciones esenciales incluyen la evaluación de informes para proyectos de desarrollo privado, jardinería en las vías públicas ciudadanas, inspección de obras, pruebas de materiales y uso del software de escritorio del sistema de información geográfica, sondeo y análisis de mapeo por internet. Se encuentran mayores informes en phoenix.gov/streets.



Mejorar la confiabilidad es un resultado del programa T2050 que requiere monitorear de cerca la calidad de las mejoras infraestructurales en toda la ciudad.

Respuesta a COVID-19

Considerado un servicio esencial a la ciudad, el departamento procedió con la mayoría de sus proyectos a pesar de COVID-19. La pavimentación de las calles ha continuado según programada, así como la reparación de baches, reposición de letreros, rayado, servicio e instalación de luces de calle, reparación de luces en las calles y demás proyectos. La crisis de salud pública exigió ajustes a horarios y cambió las operaciones de las cuadrillas de obreros y precauciones, pero las obras continúan. COVID-19 tuvo un impacto implícito en varios proyectos de calles y los datos resultantes para 2020, mas no se concluyó causación o correlación directa en los hallazgos de este informe.

Mayor confiabilidad

La confiabilidad de la red de calles en Phoenix se mide para mantener la seguridad y satisfacción de los usuarios. Mantener la seguridad y confiabilidad de la infraestructura de los caminos asegura una experiencia constante y la mejoría en el nivel de servicio para todo usuario de los caminos.

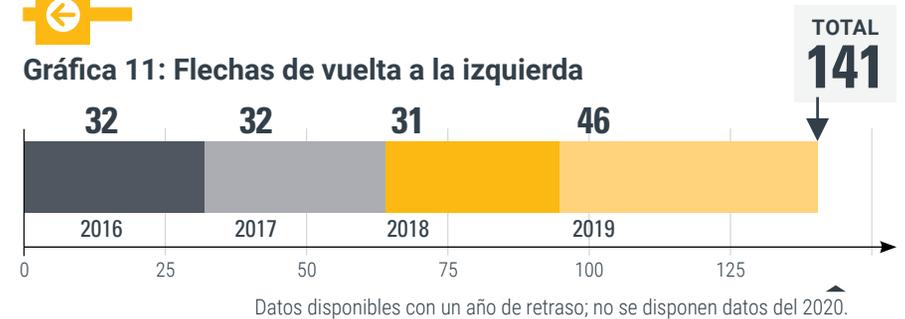
Los métodos empleados para cumplir las metas de confiabilidad incluyen añadir flechas de vuelta a la izquierda a semáforos existentes; instalar nuevos semáforos donde los patrones de tráfico diario promedio y los conteos de peatones lo justifican y hay disponibilidad de fondos; y la instalación de señales con hardware de detección avanzada.

Las flechas de vuelta a la izquierda dan, ya sea, un segmento dedicado para dar vuelta con fases de señalización o amarilla destellante controlada, como opción para circulación variante y según las condiciones de las calles. La **gráfica 11** muestra el número de flechas de vuelta a la izquierda que se han añadido a la red de semáforos existentes.

Se añaden nuevos semáforos a la red conforme aumenta el tráfico en una intersección debido a la mayor intensidad del uso del suelo o tránsito circulante. La **gráfica 12** muestra el número de nuevos semáforos instalados desde el inicio del T2050. Los semáforos ahora están equipados con hardware de detección avanzada para mayor eficiencia.



Gráfica 11: Flechas de vuelta a la izquierda



Gráfica 12: Semáforos instalados



4* semáforos con detección avanzada instalados

*Según se midió de enero del 2016 a junio del 2020.

Crear opciones multimodales

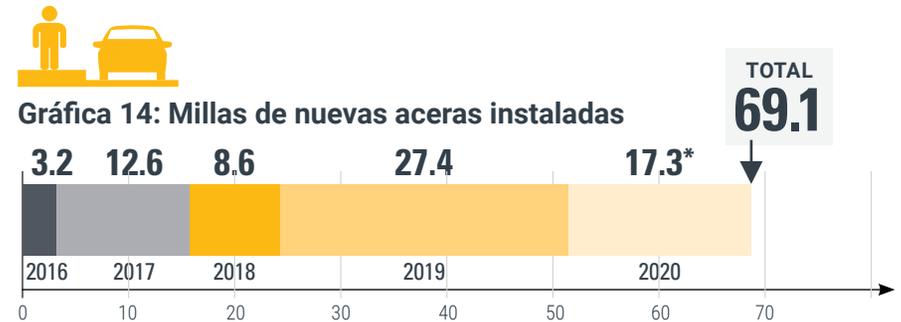
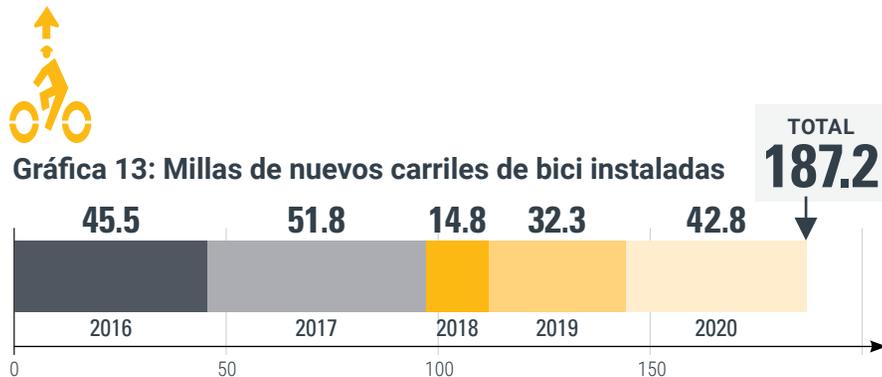
La ciudad se comprometió a través del T2050 a aumentar las opciones de movilidad multimodal. Esto se mide mediante la adición de nuevos carriles de bici, aceras y rampas que cumplen con el ADA.

Añadir nuevos carriles de bici y aceras crea mayor conectividad entre vecindarios y las vías principales. Designar un derecho de paso para viajeros diarios no conductores de vehículos crea más seguridad y reduce la congestión. Añadir carriles de bici puede resultar en carriles vehiculares más angostos y reducir la velocidad del tráfico, y puede mejor demarcar los usuarios del camino motorizados y no motorizados.

Se muestran las millas de nuevos carriles de bici por año en la **gráfica 13**. Además, nuevas aceras sirven para completar la calle y proporcionar un ámbito peatonal más seguro. Se muestran las millas de nuevas aceras instaladas en la **gráfica 14**.

La adición y el reemplazo de rampas que cumplen con ADA logran que la ciudad cumpla mejor con las normas del ADA. Las rampas ofrecen mayor seguridad y accesibilidad para las poblaciones de discapacitados, ancianos, discapacitados visuales y de movilidad limitada. La **gráfica 15** ilustra el progreso cumulativo logrado hacia esta meta del T2050.

Desde el 2018, se llevaron a cabo conteos muestrales de bicis por 5 días en la primavera y el otoño para evaluar el crecimiento. La **gráfica 16** muestra el conteo total de bicis en el período de 5 días en 40 sitios en todo Phoenix.



*Los datos reportados son una estimación basada en datos históricos del 2018 al 2019.



No se disponen datos del 2016 para esta métrica.



Mayor satisfacción

Comprender la satisfacción del usuario con la infraestructura del transporte es componente clave para cumplir las metas del T2050. Se puede insinuar la satisfacción general del usuario por el alza de la calidad de las instalaciones y las mejoras viales, así como mayor orientación de caminos que se ofrece en las calles con letreros iluminados. Para mejor captar el nivel de satisfacción de los usuarios, el personal municipal realizó un sondeo telefónico donde se preguntó su nivel de satisfacción con múltiples elementos en lo derechos de paso en las calles ciudadanas.

El mantenimiento de las instalaciones viales se maneja a través de proyectos de pavimentación, fresado y superposición. Estos proyectos proveen la base para el movimiento integral por toda modalidad de transporte por la ciudad y dan lugar a incluir elementos multimodales tales como carriles de bici, cruces peatonales y elementos que se conforman a ADA en la mayoría de los proyectos.

Las **gráficas 17 y 18** muestran la acumulación de superposiciones de pavimento en las calles locales y arteriales con fondos del T2050.



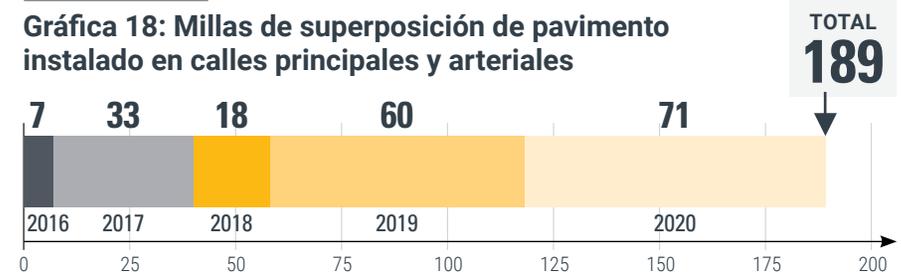
Se monitorea la calidad del pavimento porque su condición es indicador de la satisfacción del usuario.



Gráfica 17: Millas de superposición de pavimento instalado en calles locales



Gráfica 18: Millas de superposición de pavimento instalado en calles principales y arteriales



Los letreros de calle iluminados ofrecen mejor orientación visual para los conductores, ciclistas y peatones, permitiendo a los viajantes recorrer la ciudad con mayor confianza fuera de horas diurnas. La **gráfica 19** muestra el número de letreros de calle iluminados que se han instalado desde el inicio del T2050.

Se completó un sondeo telefónico en el 2020 para determinar el conocimiento y la satisfacción de los residentes de Phoenix respecto al programa T2050 en general a la fecha. La **gráfica 20** resume el nivel de satisfacción con las mejoras realizadas a la red de calles bajo el T2050.

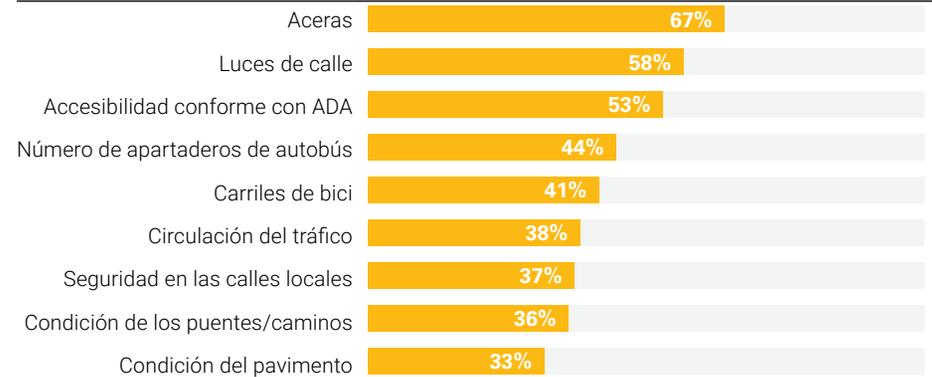


El mantenimiento de los letreros iluminados es componente integral de mejorar la confiabilidad de la red.



Gráfica 20: Satisfacción de los residentes con las calles

Resumen de calificaciones de 4 y 5, en escala del 1 al 5 4= "Satisfecho" 5= "Muy satisfecho"



EN TODA LA CIUDAD

Métricas de desempeño

- Instalación de letreros de orientación de caminos/senderos
- Programa de Acceso a Movilidad y recomendaciones
- Conformidad del transporte a ADA y accesibilidad
- Número de cruces HAWK
- Número de semáforos
- Unidad policial de transporte público
- Zona de vigilancia de pasaje
- Repintado de postes de semáforo
- Mantenimiento de pavimento
- Mantenimiento de vehículos y centrales de transporte
- Percepción de los residentes
- Contribución económica turística
- Número de nuevas luces de calle
- *Achieving Transit Accessibility Now*
- Retención laboral, GDP e inversión en corredores HCT

Resultados del programa T2050

- Mayor movilidad y acceso
- Mayor seguridad
- Mantener la calidad infraestructural
- Mejorar la percepción del público
- Apoyo del desarrollo económico

El programa T2050 sirve las necesidades de transporte de la comunidad de Phoenix a través de influencias y proyectos en toda la ciudad. Los ingresos del T2050 suplementan otras fuentes de financiación de transporte, lo que permite a la ciudad lograr más.

A lo largo de los primeros 5 años de su implementación, el programa ha dado lugar a que el Departamento de Transporte Vial y el PTD mejoren la movilidad y acceso a transporte, la calidad de infraestructura y seguridad, y beneficia a la economía local. Con estas mejoras, el T2050 aprovecha bienes multidepartamentales para estirar los fondos del proyecto aún más.



Apoyo del desarrollo económico es resultado clave del programa T2050.

Respuesta a COVID-19

Los efectos de COVID-19 se ven a nivel ciudadano y se registran en las métricas de esta sección. Las actividades tanto del Departamento de Transporte Vial y el PTD se consideran esenciales y, por lo tanto, han continuado sirviendo a la ciudad durante la pandemia global COVID-19. COVID-19 tuvo un impacto implícito en los datos ciudadanos del 2020, pero no se concluyó causación o correlación directa en los hallazgos de este informe.

Mejor movilidad y acceso

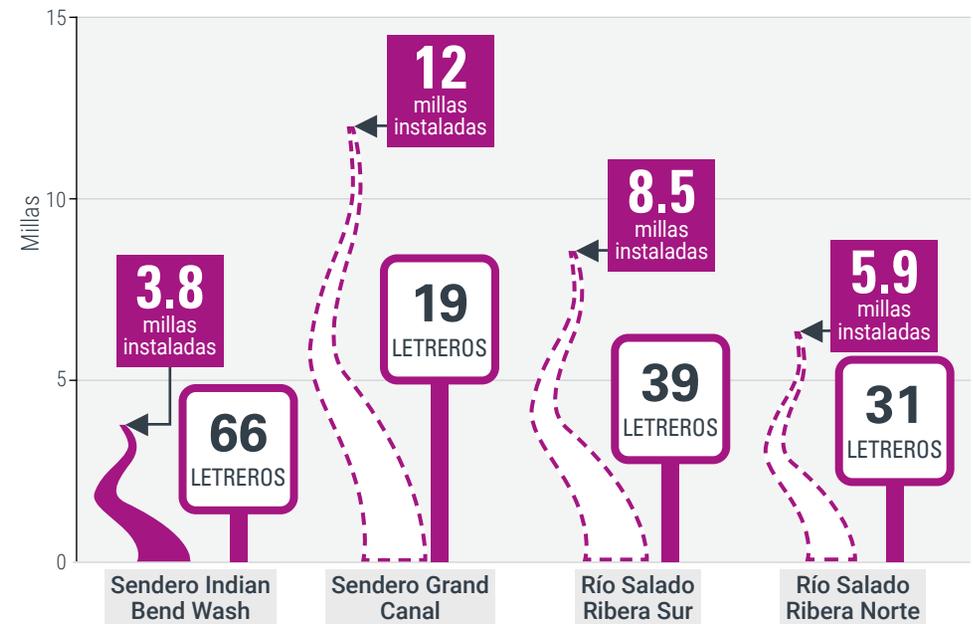
El programa T2050 ha apoyado una serie de iniciativas para mejorar la movilidad y acceso a la red de transporte de Phoenix, incluso proyectos de orientación de caminos, el programa de mejoras de movilidad, mejoras para bicicletas en el transporte público y el proyecto piloto de transición ADA.

Como parte de un programa de mejoras y monitoreo continuo, estos proyectos se midieron contra medidas de desempeño de movilidad y acceso en toda la ciudad para cuantificar su efectividad en conectar a más gente a lugares de empleo, educación y recreo y captar cómo contribuyen a la red de transporte.

Para crear una red de ciclismo segura y previsible que es fácil de usar y navegar, fue necesario establecer un sistema regional unificado de orientación de caminos. La Asociación de Gobiernos de Maricopa (MAG) creó un isotipo de *Valley Path* que proporciona letreros de orientación con un diseño consistente y confiable en todos los caminos.

El programa T2050 aprovechó esta oportunidad de conectividad para toda la región redoblando sus esfuerzos de desarrollo e instalación de letreros. Los objetivos del proyecto de letreros de orientación de caminos también incluyen la identificación de las mejores rutas a destinos dentro de la comunidad, informando a los conductores cuándo tener mayor cuidado, apoyar estilos de vida sustentables y ayudar a reducir la "barrera de entrada" de aptitud de ciclismo para los nuevos ciclistas. El progreso quinquenal del sistema regional de letreros de orientación de caminos se muestra en la **gráfica 21**.

Gráfica 21: Mejoras de orientación de caminos/senderos instaladas



Una meta para los servicios de transporte público en la región es mayor accesibilidad para quienes tienen movilidad discapacitada. *Achieving Transit Accessibility Now* ("Lograr el acceso a transporte público ahora"), una iniciativa de MAG, continúa financiando mejoras en la región. Como parte de estos proyectos subvencionados, la ciudad está modernizando las paradas de autobús para cumplir con el ADA.



13 proyectos subvencionados por *Achieving Transit Accessibility Now (ATAN)* desde el T2050

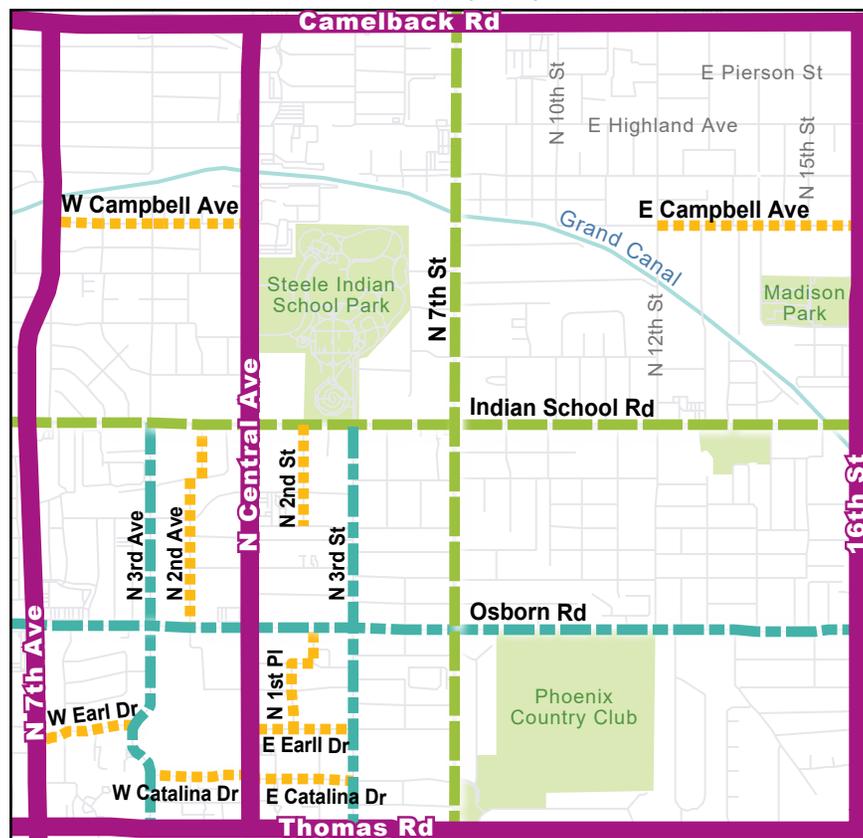


85% de las paradas de autobús cumplen con ADA

La ciudad se esfuerza continuamente por actualizar su infraestructura y construir instalaciones que cumplen con los requisitos del ADA. La **gráfica 22** ilustra los segmentos de calles que se evaluaron por ancho de acera, los bordes de las aceras, descansos de rampa de domo interrumpido, pendientes de las rampas y estado de reparación de las superficies. Este proyecto piloto ayudará a la ciudad a lograr sus metas del programa decenario de corrección de rampas al conseguir que los bordes de acera existentes cumplan con el ADA federal. La recabación de datos de la condición actual da inicio a las mejoras que reducen las barreras a las actividades mayores de la vida para todos los fenicios.

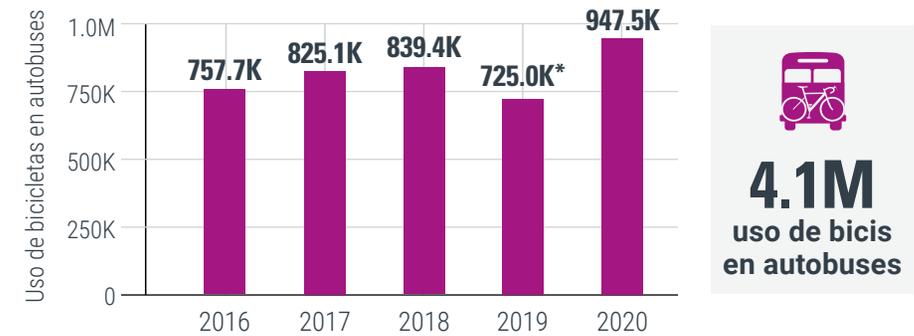


Gráfica 22: Cumplimiento con ADA y proyecto piloto de accesibilidad



El número de bicicletas que se usan en sintonía con el sistema de transporte público es buen indicador de lo bien que un sistema multimodal cumple las necesidades singulares de los ciclistas. Prover almacenamiento adecuado para las bicicletas al frente de los autobuses y los tranvías del LRT aumenta las opciones de viaje para estos usuarios. Actualmente no hay métrica del número de bicis que se guardan en el LRT. La **gráfica 23** muestra el número de bicis a bordo de autobuses.

Gráfica 23: Uso de bicicletas en autobuses



*No se dispuso de ciertos datos del 2019 debido al período de transición para la implementación de un nuevo sistema de registro de datos.

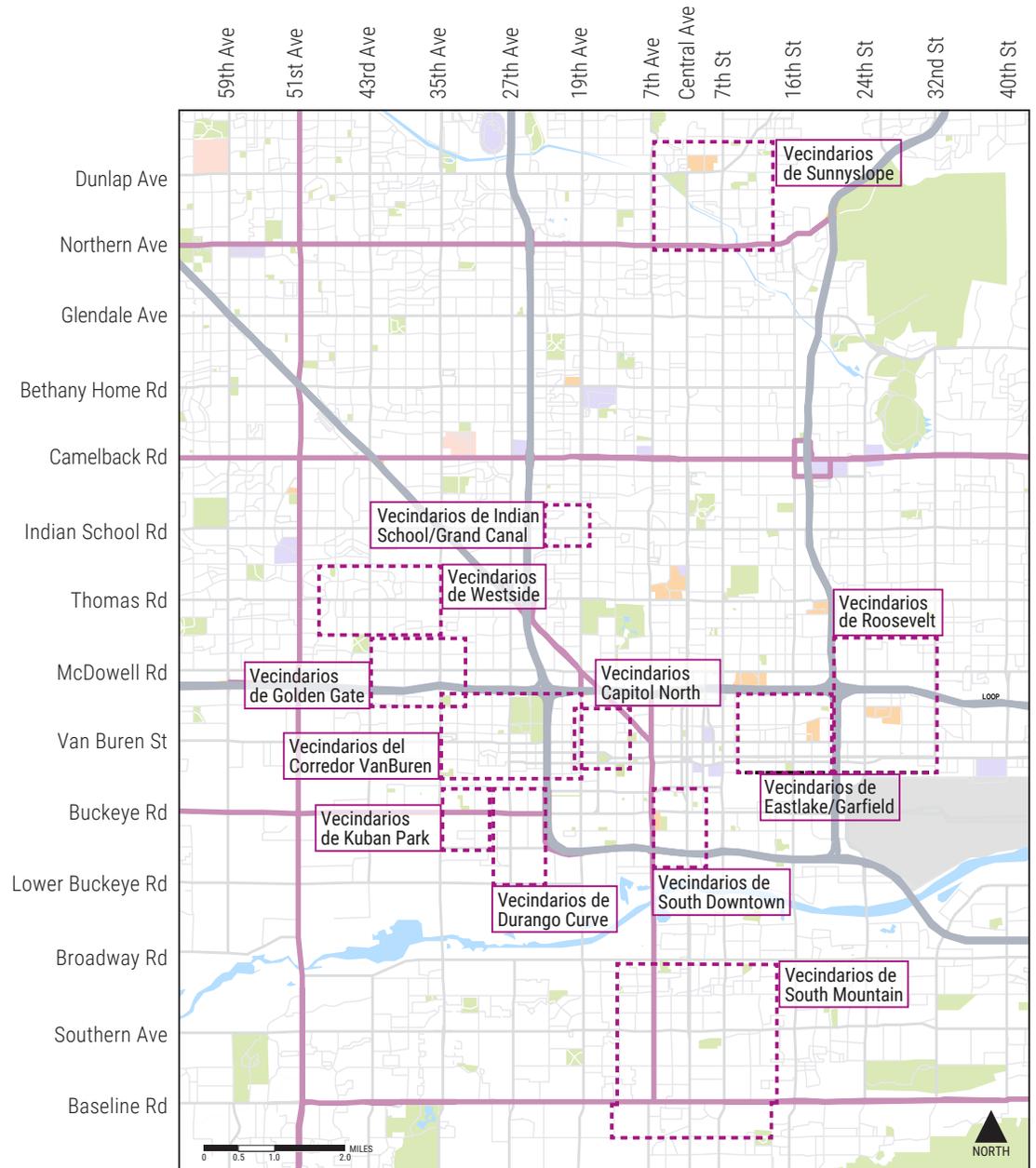


25% aumento en uso de bicis en autobuses

Como complemento al Proyecto Piloto del Plan de Transición a ADA, se estableció el Programa de Mejoras de Movilidad del T2050 para mejorar la movilidad, seguridad y conectividad para todo usuario de caminos. Los estudios de movilidad, una gran parte del programa, identificaron treintinueve sitios para estudio al inicio del T2050; se lanzaron 13 estudios a principios del 2017 y se han completado 12 (**gráfica 24**). Las zonas de estudio fueron seleccionadas al analizar conjuntos de datos con enfoque en dónde se transita más seguido en bici o a pie, y dónde hay deficiencias del sistema y/o brechas en la infraestructura multimodal.

El análisis de estas zonas de estudio ofreció a los encargados información sobre las necesidades específicas de cada vecindario. Se elaboró para cada uno un informe de condiciones existentes que resume las condiciones del terreno. Los informes incluyeron aportaciones de miembros comunitarios clave, identificó destinos clave, redes peatonales y de ciclismo existentes, centros de transporte, y dinámicas del uso del suelo y zonificación. Las soluciones de movilidad que se recomiendan se enfocarán en todas las calles, con énfasis en ofrecer modos seguros y convenientes para personas de toda edad y capacidad para viajar a pie o en bici a sus destinos importantes.

Gráfica 24: Cumplimiento de estudio del programa de evaluación de movilidad



Mayor seguridad

Para mejorar la seguridad en toda la ciudad, se ha implementado una evaluación multifacética y acción consecuente, posibilitando los fondos del T2050 las mejoras necesarias. Es de suma importancia en las decisiones del desarrollo del transporte promover un ambiente seguro para todo usuario de los caminos.

La medición de desempeño de las mejoras de seguridad en toda la ciudad abarcan la instalación de balizas peatonales híbridas (PHB) tales como sistemas de cruces peatonales de activación de alta intensidad (HAWK), instalación de luces de calle adicionales, reducción de colisiones de vehículos de transporte público, reducción en fatalidades y lesiones en transporte en general, adición de carriles de bici protegidos, presencia de unidades policiales del transporte público, mayor comunicación de seguridad pública y vigilancia de pasaje. En conjunto, estas mediciones de desempeño representan un enfoque continuo en la seguridad en la red de transporte público de Phoenix.

Los cruces HAWK/PHB son un desarrollo reciente para mejorar la seguridad peatonal y de ciclismo a media cuadra sobre las calles arteriales. Proporcionan un espacio dedicado y demarcado de cruce, con rayado pintado y semáforos para detener el tráfico. Esto crea una pausa efectiva al tráfico para que las personas crucen el camino de manera segura y los cruces multimodales protegen a los usuarios. La **gráfica 25** muestra el número de balizas de destello rápido y cruces HAWK/PHB instalados.

Las luces de calle dan mayor seguridad para los usuarios de todos los bienes del transporte público al ofrecer mayor grado de visibilidad de noche. La instalación de iluminación en las paradas de autobús y a lo largo de las aceras brinda mayor visibilidad tanto a los vehículos como a los peatones. Las luces de calle recién instaladas ahora vienen estándar con iluminación de diodo emisor de luz (LED). Estas luces modernas iluminan las calles aproximadamente un 53% más y reducen el consumo de energía, lo que ahorra a la ciudad aproximadamente \$3.5 millones al año. La **gráfica 26** muestra el número de nuevas luces de calle instaladas por año desde el inicio del programa T2050.

9 cruces con balizas rectangulares de destello rápido instalados



El nivel de seguridad en los caminos de Phoenix se mide por el número de fatalidades y lesiones por modalidad. Conforme la población creciente de Phoenix trae más conductores, la infraestructura de seguridad tales como los HAWKS/PHB, luces de calle e infraestructura multimodal de seguridad (e.g., aceras y carriles de bici protegidos) contribuyen a la habilidad para reducir instancias de fatalidad o lesión. La **gráfica 27** da estos números clave para evaluar la seguridad general en el panorama del transporte público en Phoenix. Se dispone más información sobre la seguridad en las calles de Phoenix en [la página de temas de seguridad de la ciudad](#). Use el botón "Translate" para traducir el texto en esta página al español.

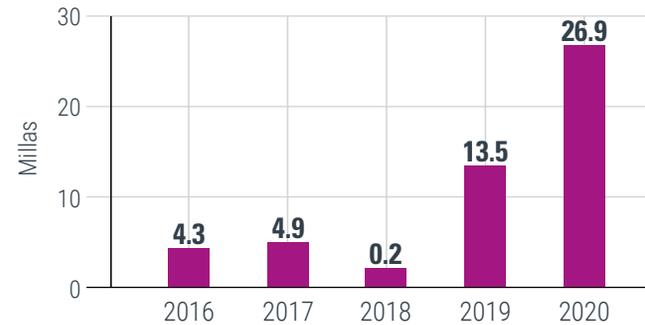
Desde el año inaugural del T2050, una meta principal ha sido mejorar la seguridad de los ciclistas. Ya que el ciclismo es un modo común de transporte de quienes viajan al trabajo o la escuela, construir carriles de bici protegidos reduce instancias de colisiones prevenibles. El T2050 provee la inversión necesaria para ampliar las opciones de modalidades de transporte activo. La **gráfica 28** muestra las millas de carriles de bici protegidos añadidas cada año.



Gráfica 27: Desempeño en materia de seguridad 2016-2019

	 VEHÍCULOS	 BICICLETAS	 PEATONES
Fatalidades	 BAJARON 16%	 BAJARON 17%	NO HUBO CAMBIO
Lesiones	 BAJARON 18%	 BAJARON 1%	 7% SUBIERON

Gráfica 28: Millas de carriles de bici protegidos




50
millas
instaladas

El PTD recibió fondos del T2050 adicionales que dieron lugar a un aumento en las unidades policiales del transporte público. La presencia y la capacidad de estas unidades de responder a incidentes o apoyar a la policía local elevan el estado de percepción y realidad de seguridad en la red del transporte público. Se puede ver su presupuesto en la **gráfica 29**.

Gráfica 29: Inversión en la seguridad en el transporte público



Mayor seguridad es un objetivo del T2050 en toda la ciudad que requiere la inversión en todas las modalidades de transporte.

Como parte del código de conducta Respete el Recorrido de Valley Metro, de octubre a diciembre del 2018 se instaló rayado para zonas de pasaje en cada estación del tranvía ligero. Hay 38 estaciones a lo largo de 26 millas de las rutas del LRT en la región metropolitana, de las cuales 28 estaciones y 15 millas están dentro de Phoenix. El diseño de las zonas de pasaje pagado incluye secciones del pavimento pintadas de colores vivos, letreros en las entradas y, en algunos sitios, barreras físicas. Las taquilleras electrónicas se encuentran fuera de la zona, como indicador adicional que se requiere pagar antes de entrar en la zona. Los nuevos letreros instalados dan a conocer las reglas para pasajeros.



28
zonas de pasaje
pagado instaladas

PAID FARE ZONE SE REQUIERE PASAJES VÁLIDOS

Mantener la calidad infraestructural

El programa T2050 destina fondos para construir y mantener las calles ciudadanas. Cada año, el Concejo Municipal de Phoenix aprueba un programa quinquenal de pavimentación. El programa ajusta el estado actual del pavimento, los tipos de tratamiento adecuados para pavimento y las designaciones presupuestales. El Informe de Condiciones de Mantenimiento de Pavimento documenta la condición actual, las consideraciones presupuestales y la variedad de tratamientos para pavimento que se utilizan.

Al extender los fondos y mejorar la programación del tratamiento del pavimento, los fondos del T2050 hicieron posible que el Departamento de Transporte Vial tratara una de las redes viales ciudadanas más extensas de la nación de manera efectiva. El creciente apoyo público y financiación han resultado en un programa acelerado de mantenimiento de pavimento que ha expeditado los programas de pavimentación para lograr una red de calles más confiable para la ciudad.

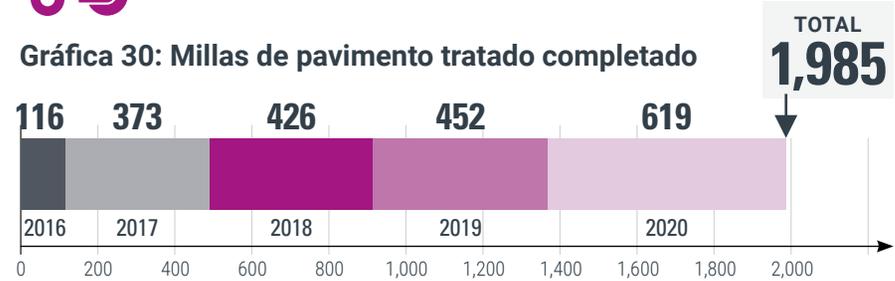
Una red bien mantenida reduce los costos de mantenimiento vehicular para el público, aumenta la tracción en malas condiciones del tiempo, extiende la vida útil del pavimento y por mucho tiempo ha sido motivo de orgullo para Phoenix. La **gráfica 30** es una representación de las millas de pavimento que se han tratado cada año desde el inicio del T2050.

En la **gráfica 31** se resumen las condiciones promedio del pavimento en una evaluación en toda la ciudad. El índice de condiciones es un total de las calles en servicio dentro de Phoenix y la calificación de su condición. Calles calificadas de 90 a 100 están en condición de alta calidad. Calles calificadas de 70 a 89 han sido recién tratadas y cumplen las normas de buen estado. Calles calificadas de 45 a 69 están en condición aceptable y están operables. Las calles calificadas menos de 44 están en malas condiciones o fallando y deben recubrirse o, en ciertos casos, reconstruirse.

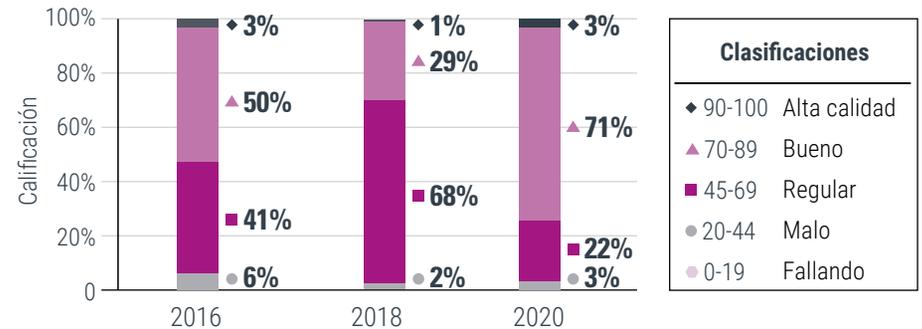
Aumentos en los fondos del T2050 impulsan el compromiso continuo de preservar los bienes invertidos en la ciudad, tales como los postes de semáforos, para extender su vida útil. Como actividad continua de mantenimiento, T2050 provee los fondos para pintar los postes de semáforos como esfuerzo fiscalmente responsable que prolonga la vida útil funcional de estos bienes al prevenir su oxidación. La **gráfica 32** muestra el número de postes de semáforos en la ciudad repintados desde el inicio del T2050.



Gráfica 30: Millas de pavimento tratado completado



Gráfica 31: Índice de condición del pavimento



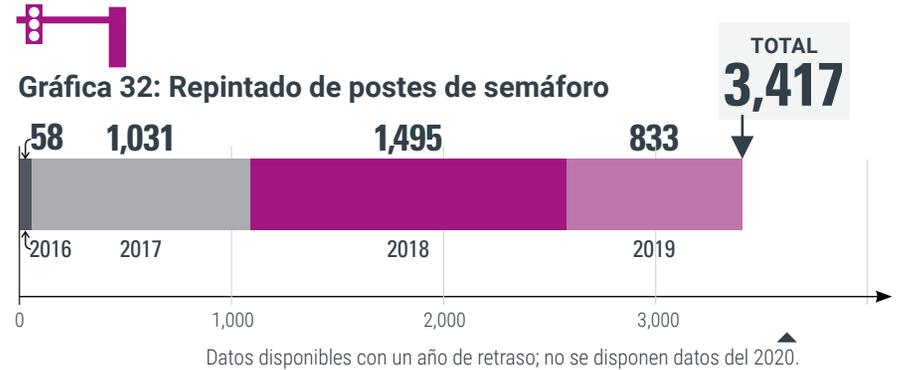
Los fondos del T2050 han dado lugar a más mantenimiento de autobuses y centrales. El esfuerzo se ha guiado por el Plan de Manejo de los Bienes de Transporte. El plan es una respuesta formal a la regla de Avanzando para el Progreso en el Siglo 21 (MAP-21), que exigió que la Administración Federal de Transporte estableciera nuevos requisitos para el manejo de bienes de transporte para todo subvencionado. Los resultados de este nuevo plan de manejo de bienes se miden por las millas promedio entre cada llamada para servicio (fallas) para el servicio de transporte de autobús, según muestra la **gráfica 33**.

Apoyo del desarrollo económico

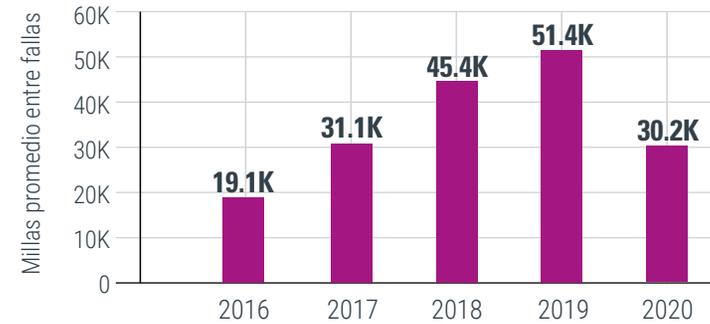
Como parte de la medición del desempeño en toda la ciudad, las actividades de desarrollo económico y crecimiento se midieron por inversiones de capital a lo largo de los corredores de transporte de alta capacidad (según se define en la Proposición 104), tendencias laborales y el producto interno bruto regional (GDP).



Para lograr el resultado programático de mantener la calidad infraestructural, los fondos del T2050 incluyen mantenimiento de autobuses y centrales.



Gráfica 33: Mantenimiento de autobuses y vehículos de paratransito

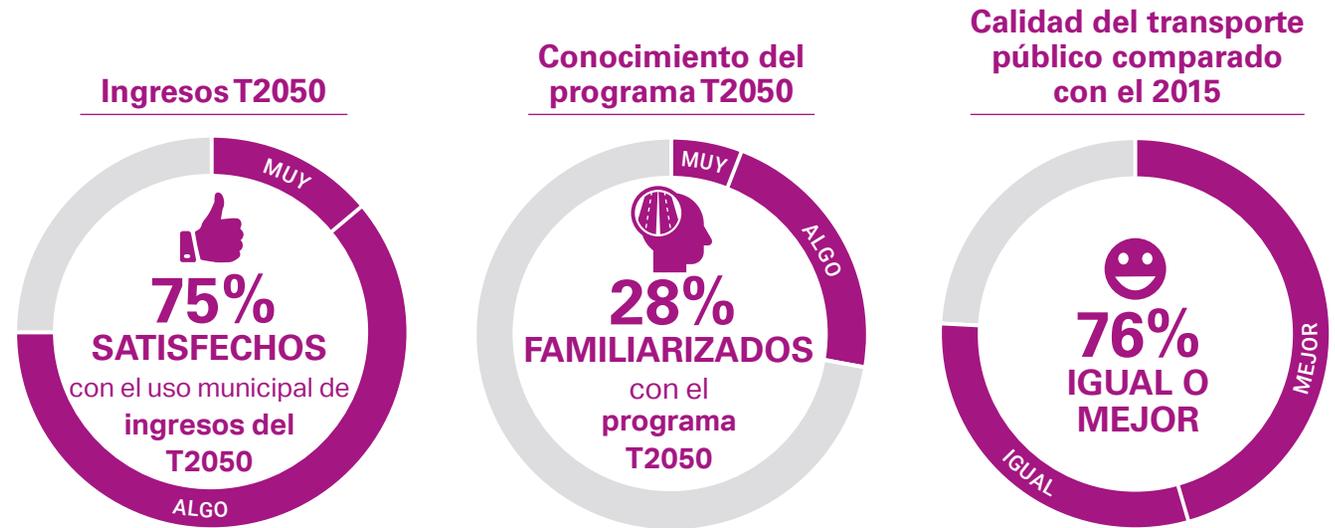


Mejorar la percepción del público

Se realizó un sondeo telefónico para determinar el conocimiento y la satisfacción de los residentes de Phoenix respecto al programa T2050. La **gráfica 34** resume los resultados de la encuesta, incluyendo la satisfacción del público con el uso de los ingresos del T2050, su familiaridad con el programa T2050 y la calidad del transporte público desde el inicio del T2050.

Por medio de la encuesta se recabó simultáneamente información sobre su uso de la red de calles e infraestructura, preguntando a los respondientes sobre la modalidad que han usado con mayor frecuencia en los últimos 5 años. Estos resultados se muestran en la **gráfica 35**. También se preguntó acerca de cambios en sus patrones de viaje. Las respuestas se muestran como porcentaje de respondientes que usan cada modalidad más que antes.

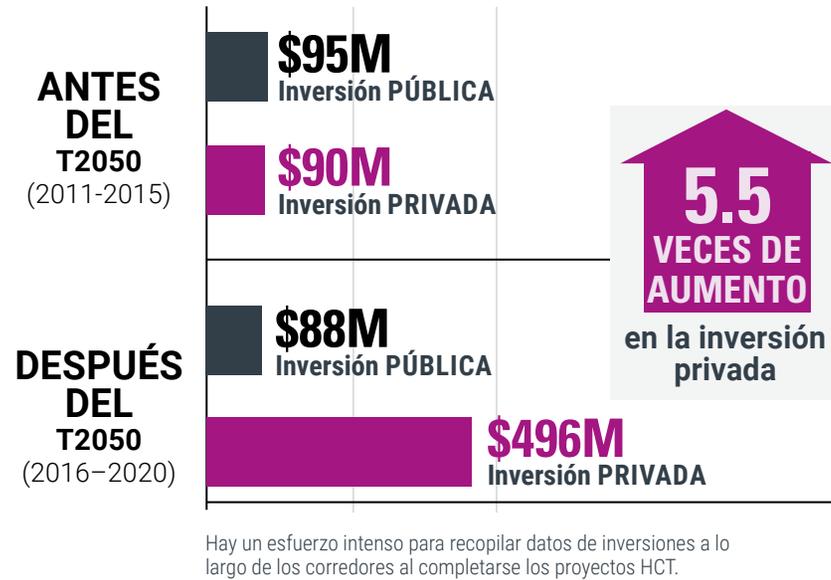
Gráfica 34: Percepción de los residentes, enero 2020



Gráfica 35: Cambio de elección de transporte



Gráfica 36: Inversión anual promedio en corredores HCT



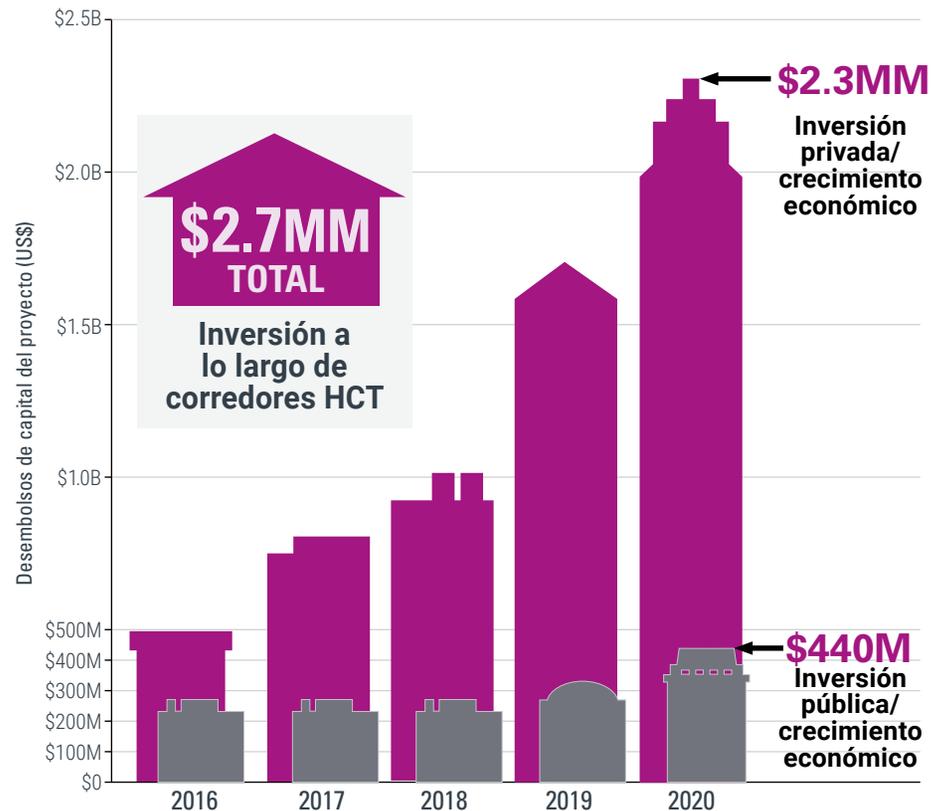
El nivel de aumento de la infraestructura y mejoras del transporte público contribuye a las métricas económicas generales. Es importante identificar correlaciones entre la inversión infraestructural y el crecimiento económico al monitorear zonas localizadas de mejoras de infraestructura de transporte; recopilar datos de las tendencias laborales en toda la ciudad; e identificar las tendencias del GDP regional. Estos datos pueden usarse para informar si la mejora de infraestructura vial y/o nuevos servicios de transporte de los proyectos T2050 han tenido una correlación positiva a la actividad económica de la ciudad. La **gráfica 36** muestra los niveles de inversión anual en los corredores de transporte de alta capacidad (HCT) anterior y posterior al T2050.

Inversión pública inicial alrededor de la ciudad comúnmente la sigue mayor inversión privada. Se ha identificado esta tendencia en múltiples ciudades con grandes inversiones públicas en la

infraestructura HCT, que incluye el LRT y transporte rápido de autobús (BRT). Las inversiones alrededor de corredores de LRT y BRT existentes y futuros en todo Phoenix se muestran en la **gráfica 37**.

El GDP es un marcador común de la salud económica para un área estadística metropolitana (MSA). Un aumento en el GDP se

Gráfica 37: Inversión acumulada en corredores HCT



Hay un esfuerzo intenso para recopilar datos de inversiones a lo largo de los corredores al completarse los proyectos HCT.

correlaciona con mejoras capitales que apoyan el crecimiento y la calidad de una red de transporte público regional. Al ofrecer medios seguros y eficientes para que el público participe en la fuerza laboral, se mejora el estado económico general. En la **gráfica 38** se muestra el GDP del área estadística de Phoenix-Mesa-Chandler.

Las estadísticas laborales revelan los impactos económicos prolongados de formar una red de transporte fuerte y robusta. Mantener empleos se logra dirigiendo fondos públicos a la infraestructura y proporcionando una red básica mejorada para mover bienes y personas. La **gráfica 39** muestra el número de personas por año que mantuvieron un oficio desde el inicio del programa T2050.

Una meta del programa T2050 es aumentar consumo turístico en transporte público al disponer de nuevas opciones de transporte en la zona metropolitana de Phoenix. La posibilidad de navegar la ciudad fácilmente y sin demoras ahorra tiempo y permite a los visitantes ir a más atracciones o lugares de reunión. La **gráfica 40** resume el consumo turístico anual desde el principio del T2050.



Mejorar la movilidad y acceso es un resultado importante del T2050 porque una ciudad de talla mundial requiere un sistema de transporte de talla mundial.

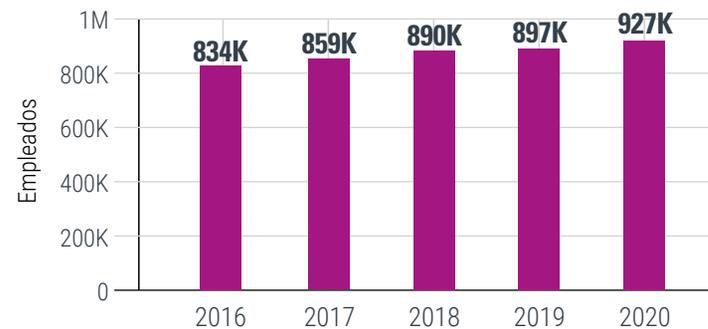
Gráfica 38: Producto interno bruto (GDP) regional



Según las mediciones estadísticas de la región en el Phoenix-Mesa-Chandler MSA.

19%
Aumento
en el GDP

Gráfica 39: Estadísticas laborales



11%
Aumento
en empleo
reportado

Gráfica 40: Consumo anual turístico



▼ Datos disponibles con un año de retraso; no se disponen datos del 2020.

20%
Aumento
en consumo
turístico

APÉNDICE

Fuentes de las métricas de desempeño

	Métricas de desempeño	Fuente
TRANSPORTE	Total de empleos	Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico
	Porcentaje que labora a media milla o menos de una parada	Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico y el Departamento de Transporte Público
	Población total	Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico
	Porcentaje que vive a media milla o menos de una parada	Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico y el Departamento de Transporte Público
	Total de empleos	Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico
	Porcentaje que labora a media milla o menos de una parada de alta frecuencia	Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico y el Departamento de Transporte Público
	Población total	Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico
	Porcentaje que vive a media milla o menos de una parada de alta frecuencia	Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico y el Departamento de Transporte Público
	Tendencias de desempeño puntual del LRT	Valley Metro
	Tendencias de desempeño puntual de autobuses	Departamento de Transporte Público
	Tendencias de desempeño puntual del DAR	Departamento de Transporte Público
	Quejas de usuarios de autobuses	Departamento de Transporte Público
	Satisfacción de los usuarios	Valley Metro
	Marquesina	Departamento de Transporte Público
	Quejas de usuarios de autobuses por 100 mil abordajes	Departamento de Transporte Público
	Número de usuarios del LRT	Valley Metro
	Número de usuarios de autobuses	Valley Metro
	Número total de usuarios	Valley Metro
	Número de usuarios del DAR	Valley Metro
	Total de millas de ingresos de autobuses	Departamento de Transporte Público
Total de millas de ingresos del LRT	Valley Metro	
Total de millas de ingresos del DAR	Departamento de Transporte Público	

	Métricas de desempeño	Fuente
CALLE	Semáforos nuevos	Departamento de Transporte Vial
	Flechas de vuelta a la izquierda añadidas	Departamento de Transporte Vial
	Letreros de calle iluminados añadidos	Departamento de Transporte Vial
	Millas nuevas de superposición de pavimento en principales y arteriales	Departamento de Transporte Vial
	Millas nuevas de superposición de pavimento en locales	Departamento de Transporte Vial
	Conteos de bicis en 40 sitios	Conteos de bici/peatones del asesor administrativo del programa T2050 (PMC)
	Conteos de bicis en 40 sitios en fin de semana	Conteos de bici/peatones del PMC del T2050
	Conteos de bicis en 40 sitios entre semana	Conteos de bici/peatones del PMC del T2050
	Rampas que cumplen con ADA (nuevas o modernizadas)	Departamento de Transporte Vial
	Miles de carriles de bici instaladas	Departamento de Transporte Vial
EN TODA LA CIUDAD	Millas de nuevas aceras	Departamento de Transporte Vial
	Uso de bicis en transporte público	Valley Metro
	Cumplimiento de programa de estudio de movilidad	Departamento de Transporte Vial
	Total de millas de ingresos de autobuses	Departamento de Transporte Público
	Porcentaje de paradas de autobús que cumplen con ADA	Departamento de Transporte Público
	Subvenciones ATAN	Departamento de Transporte Vial
	Unidad policial de transporte público (costo)	Departamento de Transporte Público
	HAWK	Departamento de Transporte Vial
	RRFB/CRFB	Departamento de Transporte Vial
	Luces de calle adicionales	Departamento de Transporte Vial
	Total de fatalidades vehiculares por 100 mil residentes	Análisis de Seguridad del PMC del T2050
	Total de lesiones vehiculares por 100 mil residentes	Análisis de Seguridad del PMC del T2050
	Total de fatalidades peatonales por 100 mil residentes	Análisis de Seguridad del PMC del T2050
	Total de lesiones peatonales por 100 mil residentes	Análisis de Seguridad del PMC del T2050
	Total de fatalidades ciclistas por 100 mil residentes	Análisis de Seguridad del PMC del T2050
	Total de lesiones ciclistas por 100 mil residentes	Análisis de Seguridad del PMC del T2050
	Número de postes de semáforo repintados	Departamento de Transporte Vial
	Millas promedio entre fallas de vehículos del transporte público	Departamento de Transporte Público
	Índice de condición del pavimento (CDI)	Departamento de Transporte Vial
	Total de millas de pavimento tratado	Departamento de Transporte Vial
	Tendencias en mejoras capitales (GDP MSA)	Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico
	Tendencia de retención laboral	Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico
	Gastos directos en transporte público del consumo turístico (en miles de millones)	Oficina de Turismo de Arizona
	Inversión en corredor del tranvía ligero (pública)	Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico
	Inversión en corredor del tranvía ligero (privada)	Departamento de Desarrollo Comunitario y Económico



Para mayores informes sobre el programa T2050 y los informes de su progreso, favor de visitar phoenix.gov/T2050/progress.



*Informe de Métricas de Desempeño
del T2050 a Largo Plazo*