

Transcripción – Español (Generado por computadora)

11 de julio de 2024

□ **Cuffari, Joseph** comenzó la transcripción



Cuffari, José 0:08Hola a todos.

Muy bien, gracias a todos por asistir.

Cosa, solo asegurarme de que esta reunión esté siendo grabada y transcrita y así sea. Así que gracias a todos por unirse a nosotros esta noche para el seminario web del Plan de Acción de Seguridad de Prescott Valley. Realmente apreciamos que se una a nosotros. Sé que puede ser tarde para algunos de ustedes, pero de nuevo, gracias. Y con eso, nos dirigiremos directamente a esto. Quiero darles a todos ustedes algunos artículos de limpieza. Al comenzar, todos ustedes están silenciados y sus videos están apagados hacia el final de la presentación de la hora de preguntas y respuestas, los activaremos. Uh, pero en todo momento. Siéntase libre de escribir sus preguntas en el cuadro de chat o también hay una pregunta en la sección de respuestas y allí también si tiene algún problema técnico, intente escribir sus comentarios en el chat o pregunta y respuesta y trataremos de ayudarlo durante todo el proceso. mmm. O siempre puedes salir y volver a entrar en cualquier momento para ver si eso resuelve el problema. La reunión está siendo grabada y transcrita. Esos materiales estarán disponibles en el sitio web del proyecto, del que hablaremos a lo largo de la presentación aquí. Así comenzaremos la presentación. Comenzaré con nuestro programa de no discriminación del Título 6. Y si necesita la traducción de estos materiales a un idioma diferente al inglés, envíenos un correo electrónico o ingrese su dirección de correo electrónico en el chat o responda a la pregunta con esa solicitud, la transcripción se llevará a cabo en inglés. Lo traduciremos al español y lo publicaremos en el sitio web del proyecto.

Estos PowerPoint se publicarán en el sitio web del proyecto en inglés, pero pueden estar disponibles en diferentes idiomas si nos permiten know.Right.So tipo de agenda de alto nivel de lo que va a suceder esta noche. Repasaremos las introducciones rápidamente y luego entraremos realmente en los aspectos prácticos de lo que es este proyecto, ¿qué es un plan de acción de seguridad y por qué Prescott Valley está llevando a cabo esto? Analizaremos algunas de las oportunidades de participación pública, como este seminario web, y luego lo

abriremos para preguntas y debates abiertos de todos ustedes. Muy bien, pasando a las presentaciones, así que identificaremos a nuestro equipo de proyecto aquí esta noche. Tenemos a Parker Murphy, que está en la ciudad de Prescott Valley. Él es el ingeniero de tráfico de la ciudad, KIMLEY Horn. Tenemos a Michael Grandy. ¿Quién es el director del proyecto? Retrocederé y diré, ¿podemos saber si el consultor está trabajando en este proyecto? Michael Grandy es el director del proyecto. De quien escucharán a lo largo de la presentación de esta noche. Mi nombre es Joseph Cuffari. Soy el gerente de participación pública para este proyecto, trabajando para Kimley Horn. También tenemos a Randy Dittberner, que es ingeniero de seguridad en Lee Engineering. Él también es uno de los consultores en el proyecto, y luego tenemos un comité asesor técnico que se ha formado para este proyecto, eh, que consta de ocho DOT, El centro de AZ, el centro de bomberos de Yavapai se reunió con MPO, el Distrito Escolar Unificado de Humboldt, el Departamento de Policía de la ciudad de Prescott Valley y el condado de Yavapai también. Y con eso, le daré la palabra a Michael Grandy, el director del proyecto.



Grandy, Michael 3:55 Correcto.

Gracias, Joe.

Vamos a hablar primero sobre la seguridad, el alcance del plan de acción y el cronograma. Entonces, ¿qué es un plan de acción de seguridad? Por lo tanto, esta es una herramienta de planificación que se utiliza para priorizar las mejoras de seguridad y también ayuda a justificar futuras decisiones de inversión en carreteras. Y cuando decimos plan de acción de seguridad, lo que queremos decir es que es un plan integral que tiene como objetivo desarrollar estrategias para reducir y eliminar las lesiones graves y los accidentes fatales que afectan a todos los usuarios de la carretera. Por lo tanto, no solo las personas en sus automóviles, sino también los ciclistas, peatones, usuarios del transporte público y automovilistas. Entonces, uno es analizar las necesidades de seguridad. 2º es identificar dónde están las ubicaciones de alto riesgo y qué factores están contribuyendo a los accidentes que están ocurriendo, y luego tercero desarrollar estrategias y priorizar aquellas para ayudar a abordar las necesidades de seguridad que se identifican. Y este es el cronograma de alto nivel para el plan de acción de seguridad, así que estamos en el mes de julio, se puede ver alrededor de 1/3 del camino a través del proceso, las diferentes tareas del proyecto están a la izquierda allí. mmm. Y este es un proyecto de aproximadamente 12 meses. Debería estar terminando alrededor del marco de tiempo de febrero. Y

tienes razón. Ahora mismo estamos en ese comienzo, el desarrollo de estrategias y proyectos. Este es un buen momento para obtener comentarios del público para querer escuchar lo que tienes que decir. Sus experiencias al conducir en la ciudad. Antes de pasar a algunos de los componentes del plan de acción de seguridad en sí, no quería hablar de lo que se llama el enfoque del sistema seguro. Se trata de una iniciativa federal.

Oh, los cambios un poco en la forma en que la planificación de la seguridad se ha hecho típicamente en el pasado. En primer lugar, está destinado a adaptarse a los errores humanos. En lugar de tratar de prevenirlos por completo, reconocer que las personas cometen errores y conducen o viajan, y luego en segundo lugar cuando hay errores, tratar de mantener los impactos en el cuerpo humano a niveles tolerables. Y así, el enfoque de sistema seguro tiene seis principios. Cinco elementos y un objetivo hablarán de ellos con un poco más de detalle aquí. Así que los seis principios son el primero y el de la derecha. Aquí hay un gráfico que llamamos la rueda de aproximación del sistema seguro.

Oh, así que alrededor de la parte exterior de la rueda están estos seis principios. Una es que la muerte y las lesiones graves son inaceptables en el sistema de transporte. Nosotros, como sociedad, deberíamos ser capaces de encontrar formas de evitar que eso suceda. Pero en segundo lugar, reconocemos que los seres humanos cometen errores y, en tercer lugar, que son vulnerables. ¿Sabes algo? Si hay un accidente allí, formidable para resultar herido un cuarto, todos tenemos la responsabilidad de ayudar a que el transporte sea seguro para nosotros y para los demás. No sucede de la noche a la mañana. Sabes que tienes que ser proactivo para que la seguridad suceda y, en sexto lugar, la redundancia es crucial. Es decir, hay que asegurarse de que hay muchas contramedidas de seguridad en capas diferentes y cosas en caso de que la gente cometa errores para tratar de minimizar los impactos de eso. Los cinco elementos de aproximación del sistema seguro están dentro de la rueda que llamamos cuñas y estos son usuarios seguros de Rd, vehículos seguros, velocidades seguras, carreteras seguras y cuidado posterior al choque. Por lo tanto, cada uno de estos es un componente importante que miramos la seguridad a través de una lente, ya sabes, primero en el usuario seguro de Rd. Así que esas son las personas en vehículos seguros y esos son los automóviles, los autobuses, los camiones, cualquier tipo de vehículo que la gente esté usando para transportarse. Eso es infraestructura. Así que eso incluye cosas como, ya sabes, aceras y caminos también, y luego se adapta al cuidado posterior al accidente. Esto significa que sabe cuándo hay un

bloqueo. Entonces, ¿qué sucede? Ya sabes, los servicios de emergencia que salen, ¿cómo se ve la escena del accidente? ¿Cómo se ve la gestión del tráfico en relación con, ya sabes, hacer que la gente sortear el accidente y luego también lo que les sucede a las víctimas del accidente? ¿Qué tipo de atención reciben en el camino a un hospital y luego en el hospital, y luego incluso dando vueltas todo el camino de regreso como el sistema judicial de, ya sabes, cuáles son las leyes y las cosas que están vigentes y los castigos para, por ejemplo, un DUI y cosas que están envueltas en todo ese concepto de atención posterior al accidente? Pero todo eso unido tiene un objetivo, y es eliminar las lesiones fatales y graves para todos los usuarios de Rd. Y tenga en cuenta que no dice que se eliminen todos los accidentes, sino que se trata de lesiones fatales y graves que resultan de los choques. En eso es en lo que nos estamos enfocando. Les ofrezco ahora una serie de mapas que explican parte de la información que hemos recopilado para el área de estudio. En primer lugar, ¿sabes cuál es nuestra área de estudio? Bueno, son los límites de la ciudad, que se pueden ver en las líneas discontinuas. Esa es la ciudad de Prescott Valley. Pero también hay algunas islas del condado rodeadas por la ciudad de Prescott Valley y también incluye esas. Así que todo lo que está sombreado es parte del área de estudio, con una excepción, y son las carreteras estatales. Por lo tanto, las instalaciones propiedad de ADOT State Route 69, una 6989A y Fayne Road, y esas están excluidas solo porque ya han sido estudiadas por un estudio de seguridad regional. Eso se completó el año pasado. Uh, ya sabes, definitivamente estamos al tanto de esa información y la estamos mirando, pero no es necesario. Duplica ese esfuerzo aquí. Una parte importante de la planificación de la seguridad es lo que llamamos análisis de equidad. Por lo tanto, se trata de asegurarse de que las poblaciones desfavorecidas no se vean afectadas de manera desproporcionada, ya sea por los patrones y tendencias de seguridad o las mejoras propuestas para asegurarse de que reciban, ya saben, una especie de parte de su parte justa y no se aprovechen de las mejoras. Este mapa muestra que cuanto más oscuro es el tono, mayor es la puntuación de equidad, lo que significa que el mayor porcentaje de la población se consideraría desfavorecida. Así que eso es algo de lo que hacemos un seguimiento durante todo el proceso para asegurarnos de que estamos llegando a la gente y en estas áreas. Y que las poblaciones desfavorecidas y que tengan la oportunidad de participar en el proceso.

La mayoría de las carreteras de la ciudad son de 25 millas por hora. Conoces las calles locales, pero hay algunas de las instalaciones más importantes de la zona que

tienen límites de velocidad más altos. Ya sabes, hasta 45 mph en Glassford Hill, Rd. So que la velocidad es un componente importante cuando estamos viendo choques. Así que eso es algo que estamos rastreando en la clasificación funcional. Este es un término técnico para cómo funciona la carretera, qué, qué tipo de Rd es y una carretera local o en la que vive la mayoría de la gente. Como sabes, velocidad más lenta. Carreteras más pequeñas que luego te conectan con carreteras más grandes del siguiente nivel. La carretera es un colector, que por lo general se conoce a una velocidad ligeramente más alta, un poco más ancha lleva viajes que van un poco más largos y luego las arterias son las carreteras aún más grandes, a menudo de cuatro o seis carriles. Velocidades más altas, volúmenes más altos, la intención de, ya sabes, llevarte a largas distancias. Así que este mapa muestra cómo clasificamos las carreteras que se encuentran en la zona de estudio. Este mapa muestra el número de carriles en esas carreteras y, mmm, solo estamos mostrando el colector y la arteria el tipo de carreteras principales aquí. Así que, en su mayoría, conoces dos carriles, unos pocos cuatro carriles y luego conoces un poco de seis carriles en Glassford Hill Rd. Pero los volúmenes de tráfico son otro componente importante. Nos fijamos en el análisis de accidentes porque es posible que tenga el mismo número de accidentes en dos carreteras diferentes, pero si los volúmenes son muy diferentes, entonces tiene una mayor probabilidad de un problema de accidente en el que tiene el volumen más bajo que un volumen más alto. Así que queremos asegurarnos de estar al tanto de cuáles son los volúmenes de tráfico y este gráfico muestra cómo son esos volúmenes de tráfico en las diferentes carreteras, los colectores y las arterias en Prescott Valley. Y probablemente no sea una sorpresa para la mayoría de ustedes Glassford Hill Rd. Ya sabes, tiene la mayoría de los volúmenes más altos en el área con algunos de Robert Rd también? Así que eso es solo algunos mapas para hablar de los diferentes conjuntos de datos que estamos viendo a medida que comenzamos a sumergirnos en los datos de accidentes en sí. Así que echemos un vistazo a algunos de esos datos de caída ahora.

Por lo tanto, este gráfico muestra el número de bloqueos. Todo esto se ha caído en el área de estudio en los últimos 10 años y se puede ver que ha subido y bajado un poco. 2020 es una especie de anomalía. Esa es, ya sabes, la gente pandémica que trabaja desde casa o sin trabajo debido a la pandemia que definitivamente afectó los patrones de viaje, incluidos los patrones de accidentes. Esto muestra los accidentes por año por lesiones fatales y graves, con la parte superior el amarillo son los choques fatales por año y luego el azul es que son lesiones graves y, en general, se

ve un poco de tendencia creciente en los últimos años. Así que eso es un poco preocupante de las lesiones graves y en particular, pero ya sabes, afortunadamente no hay un gran número de muertes, pero incluso una es demasiada. Este gráfico muestra los accidentes por año para peatones y ciclistas, los peatones en el azul más oscuro y los ciclistas en el amarillo. Y de nuevo, se puede ver que la tendencia rebota por todas partes. No hay una tendencia súper consistente allí, pero definitivamente es preocupante y eso se debe a que los peatones y ciclistas corren un riesgo significativamente mayor de muerte o lesiones graves por un accidente porque no tienen la protección de un marco de automóvil. No es que el gráfico de la izquierda muestre lo que llamamos la forma de colisión. Entonces, cuando hubo un choque, Howard, los vehículos involucrados, Howard, cómo esos vehículos chocaron entre sí y el choque en ángulo sería como lo que algunas personas llaman como un T-bone, ya sabes, como un choque trasero de 90 grados. Sería un automóvil chocando contra el automóvil que está frente a él, ya sabes, el giro a la izquierda es cuando el vehículo que gira a la izquierda se estrella contra el tráfico que se aproxima. Un solo vehículo es un choque que solo involucra a un vehículo y muchas veces. Es decir, se salen de la carretera y se topan con algo. El deslizamiento lateral es golpear el lado y el lado de otro automóvil muchas veces. Eso sucede cuando estás cambiando de carril y, ya sabes, de frente es cuando golpeas a otro vehículo que viene directamente hacia ti y uno de ustedes debe estar en el, ya sabes, en el carril contrario. Y luego hay pocos de la otra categoría que incluye peatones y ciclistas involucrados. Los choques pueden ver a la derecha el gráfico con lesiones graves y muertes por forma de colisión y, con mucho, los choques de un solo vehículo son los que tienen las lesiones y muertes más graves y seguidos por el ángulo y el giro a la izquierda.

Iba a mencionar también la otra categoría de que 5 muertes y 10 heridos graves iban a volver a eso aquí en solo un minuto.

Oh, porque esos son los peatones y los ciclistas, donde se ve mucho de eso, este mapa muestra la densidad de choques hasta el número de choques y qué tan cerca están. ¿Es esto lo que estamos viendo cuando observamos las densidades? Entonces, cuanto más oscuro es el color, más rojas son las áreas que tienen la mayor concentración de choques. Y, de nuevo, eso no es necesariamente un problema para tener una alta densidad de bloqueos si tienes un alto volumen que esperas muchos bloqueos allí. Pero estamos buscando cosas que sean anormales para el nivel de volumen que está allí. Esto solo ayuda a este tipo de saber dónde buscar primero. La gravedad de un choque. ¿Qué tan grave fue la lesión? Ya sabes, ¿fue una lesión fatal,

una lesión grave o, ya sabes, una lesión menor o ninguna lesión? Este mapa solo muestra las lesiones fatales y los círculos oscuros más grandes, y luego las lesiones graves y los círculos rojos más claros y pequeños. Se puede ver que están bastante bien distribuidos por toda la ciudad, pero sobre todo a lo largo de la ciudad, mayor volumen, mayor velocidad e instalaciones. Pero, de nuevo, no es muy sorprendente, pero hay algunos que están un poco fuera de la red normal. Aquí está el mapa de los choques de peatones y ciclistas, con los peatones en azul y el ciclista y el verde. Por lo tanto, en su mayoría relacionados con los peatones. Solo unos pocos ciclistas. Y están concentrados en la parte más desarrollada de la ciudad. Volviendo a la discusión que tuvimos anteriormente sobre el volumen de accidentes en la carretera que entra en lo que llamamos la tasa de accidentes, donde observamos el número de choques, miramos el volumen y luego llegamos a un choque por millón de millas de vehículo recorridas o por millón de vehículos que ingresan en una intersección y luego comparamos las diferentes tasas de todas las diferentes intersecciones y segmentos para llegar a Esta clasificación aquí de las tasas de accidentes más altas. Y así esto muestra las tasas de accidentes. Dividido en fuerza, el cuartil superior es el rojo, por lo que esas son las tasas de accidentes más altas. mmm. En comparación con otras instalaciones del mismo tipo y volúmenes de tráfico del mismo nivel, eso nos ayuda a centrarnos en dónde están algunas de las áreas problemáticas que deberíamos analizar con más detalle y que se filtran aquí. Tengo las diez intersecciones señalizadas y las intersecciones no señalizadas, así como las diez carreteras clasificadas principales, por lo que esas serían las arterias y colectores y luego también las diez carreteras locales principales. Estas son algunas de las áreas en las que nos vamos a centrar, en hacer una inmersión más profunda yendo a las instalaciones mismas para observar el tráfico, lo que está pasando, para ver si podemos averiguar qué podría estar causando estos, ya sabes, historiales de accidentes más altos que el promedio en estos lugares. Y estas son las mismas ubicaciones, solo que en un formato de tabla. Está a la izquierda o los segmentos clasificados Rd a la derecha o las carreteras locales. Los diez primeros de cada uno y luego y este, dejé las 10 intersecciones señalizadas superiores a la izquierda y las 10 intersecciones no señalizadas superiores a la derecha. Muy bien. Así que eso es más o menos lo que hemos conseguido hasta ahora en el análisis de accidentes, pero eso no es lo único que estamos viendo. También estamos analizando cualquier posible cambio de política y proceso que la ciudad quiera emprender para promover aún más la seguridad. Así que esta lista aquí muestra algunos de los documentos y las

cosas de los procedimientos que hemos evaluado para ver, ya sabes, cómo tratan la seguridad, si hay algún refinamiento que podamos hacer para mejorar la seguridad y esta lista aquí muestra algunas de esas ideas iniciales y estas son estas son una especie de borrador sujeto a cambios todavía, pero estos son algunos de nuestros pensamientos iniciales, sí Podría haber una oportunidad para reducir el ancho de los carriles de circulación en algunas carreteras de 12 pies a 11 pies y luego agregar algo. Zona de amortiguación de A2 a 3 pies entre los carriles de circulación y los carriles para bicicletas en el estándar de la ciudad, especialmente para las carreteras más nuevas que sabe que se construyen a medida que se construyen las carreteras, se construirían según este estándar más nuevo. MMM 3º es hacer que los datos de accidentes estén disponibles en línea a través del panel de control o la herramienta de visualización y realmente verá una puñalada inicial aquí en solo unas pocas diapositivas. 4º es potencialmente prohibir los giros a la derecha en rojo en intersecciones particulares. Si las condiciones indican que hay una necesidad, no estamos diciendo necesariamente que en este momento haya una intersección que la tenga. No hemos llegado a ese nivel de detalle, pero esa es una política potencial que podría estar en marcha. Estoy considerando la aplicación de la ley con fotografía por exceso de velocidad y cumplimiento de semáforo en rojo. Teniendo en cuenta las señales de retroalimentación de velocidad, esas son las señales que, como parpadear y decirte, como cuál es tu velocidad. Y luego sabes que al lado hay como un letrero regular que dice cuál es el límite de velocidad. Así que puedes medir tu velocidad. ¿Ves cómo te va? Esos pueden ser efectivos si se combinan dentro de la fuerza para ayudar a las personas a recordar, no a acelerar, y luego implementar un programa de calmado de tráfico mediante la calma de tráfico. Nos referimos a las características de diseño de la carretera que pueden ayudar a que la carretera se sienta como si debieras conducir más despacio. Puedes hacer eso con cosas como vertical. Barreras o elementos visuales, como árboles, simplemente tener árboles al costado de la carretera. Estadísticamente, las personas conducen más despacio porque se sienten un poco cerradas por la forma en que diseñan la carretera, las curvas, ya sea que tengan, ya sea un tope de velocidad o una rotonda o algo así, hay cosas que pueden hacer para ayudar a reducir la velocidad natural en las carreteras. Esas son algunas de nuestras ideas iniciales sobre qué hacer para lograr cambios en las políticas y los procesos. Una vez más, estamos estos son nuestros borradores o estamos buscando la opinión del público al respecto. Y hablando de público, voy a cambiarlo de nuevo para bromear Cuffari, para hablar de la participación pública.



Cuffari, José 25:12Impresionante.

Gracias, Michael. Muy bien. Así que asociado con todo esto hay una gran cantidad de participación pública. No sabemos lo que ustedes saben, así que realmente queremos poner ese énfasis. Queremos que esto sea impulsado por la comunidad y que nos haga saber dónde están esos problemas para que podamos ir y echarle un vistazo. Queremos saber lo que han experimentado, por lo que algunas de las herramientas de estrategia de participación que hemos implementado para este proyecto son el sitio web y pueden verlo allí mismo, Prescott Valley, safetyplan.com, Brasket Valley, safetyplan.com. Y ese es esencialmente el repositorio de todos los documentos del proyecto que serán aprobados por la ciudad. Y luego, realmente, alberga nuestro mapa interactivo y nuestra encuesta en línea. Así que esto es vital. Así que abajo, en esa imagen de abajo a la derecha, puedes ver la ciudad de Prescott Valley. Eso está enfocado en el Centro Cívico allí y luego todos esos puntos lo rodean. Esos son en los últimos días, la gente ha estado dejando comentarios. Ya sea por un problema de seguridad o por una mejora en la ubicación, eh el exceso de velocidad. ¿Sabes? Semáforo en rojo. Estos son los tipos de comentarios que queremos recibir de ustedes. Uh, para que podamos abordar eso. Así que en la parte superior derecha está el código QR para el mapa interactivo y la encuesta. Así que ya sabes, durante esta presentación, ya sabes, siéntete libre de escanear ese código y proporcionarnos tu inputs. Umm. So hasta la fecha hemos recibido 39 comentarios y la gente está empezando a colocar esos comentarios en el mapa. Empezamos de verdad y estarán abiertos hasta el 23 de julio. Así que, por favor, por esta ronda inicial de participación pública. Así que, por favor, pon esos comentarios y haz esa encuesta. Comenzamos a impulsar esto la semana pasada, el 4 de julio. Estuvimos presentes en el festival rojo, blanco y Boom. Sé que tengo la oportunidad de conocer a muchos de ustedes. Muchos nombres conocidos en este formulario de registro aquí. mmm. Y fue muy efectivo. Tuvimos entre 350 y 400 personas que vinieron al stand y eso se basó en la cantidad de autos que todos ganaron. Así que nuestra estrategia de participación fue tener un par de intersecciones de Prescott Valley y, esencialmente, las escalamos a autos Hot Wheels y les enseñamos a las personas cómo conducir o cómo interactuar con diferentes escenarios. Entonces, ¿cómo se hace un giro a la izquierda al salir de esta zona? ¿Cómo se hace un giro a la derecha? ¿Qué estás buscando? No. So estaba bastante bien. Fue genial ver cómo se iluminaban las caras de los niños mientras lo hacíamos,

y luego tenemos nuestra reunión comunitaria virtual esta noche a la que asistirán. Así que gracias también. Así que eso es lo que hemos hecho hasta la fecha, pero no nos detendremos ahí. Así que este va a ser un proceso largo. Vamos a mantener ese sitio web abierto durante todo el proyecto. Uh, pero vamos a empezar a movernos hacia un alcance comunitario más enfocado. Así que Michael había mencionado algunos de los puntos críticos que se han identificado. Así que vamos a salir y echar un vistazo y realmente interactuar con la gente en esas áreas y comunidades circundantes. Así que el 22 de agosto, planeamos hacer algunas reuniones comunitarias en persona. Así que ir a los centros para personas mayores, a la biblioteca, ir a los parques e interactuar directamente con la gente y hacer esas preguntas también. Entonces, si nos encontramos con usted, háganoslo saber y brinde su opinión. Después de eso, resumiremos los resultados. Echaremos un vistazo a todo y luego pasaremos a lo que se llama una cumbre de seguridad en la September. So esto reúne a algunas de las principales partes interesadas, personal de la ciudad, funcionarios electos, para discutir las estrategias de mejora y el desarrollo de esos proyectos. Así que se trata de 1/2 día. Hacer algunas sesiones de trabajo y realmente comenzar a refinar lo que hemos escuchado de la comunidad, lo que hemos visto en los datos y realmente comenzar a poner la pluma sobre el papel en esto y avanzar en esos desarrollos de proyectos. Luego, en octubre, nos uniremos a todos ustedes en el Festival de la Cosecha, que personalmente espero con ansias que tenga un clima más fresco y también haga otra gran estrategia de participación. Así que obtén tu opinión sobre esos proyectos desarrollados. ¿Qué te gusta o qué no te gusta de ellos? Y luego refinarlos un poco más y luego presentar esos hallazgos tal como lo estamos haciendo con ustedes esta noche. Le presentamos esos hallazgos en un seminario web de la comunidad virtual programado ahora mismo para el 23 de octubre. Después de resumir todo eso, pasaremos a algunas presentaciones del Concejo Municipal para obtener liderazgo electo, aceptar y abordar eso también. Uh, eso va a ser en noviembre. Y luego en febrero de 2025. Michael había hablado sobre uno de esos cambios en la política y el proceso, el establecimiento del tablero de seguridad. Si podemos visualizar y la gente puede ver lo que está pasando, esencialmente en vivo. Sabes que hay datos que muestran que están impulsando patrones. Puede reducirse debido a eso. Así que tenemos mucha de esa información que Michael presentó anteriormente en un panel de seguridad que hemos comenzado a armar y que también está disponible en el sitio web del proyecto. Así que puedes ir y echarle un vistazo. Pasará por un par de iteraciones diferentes, así

que ya sabes, no te sorprendas si cambia de un día para otro, pero es genial. Es muy interesante ver esas tendencias y ver los datos a medida que avanzamos en el proyecto aquí. Y con eso, lo abriremos a algunas preguntas y discusiones abiertas, pero quiero agradecerles a todos por asistir. Heather Ruder con la ciudad de Prescott Valley no pudo estar aquí esta noche, pero Parker Murphy está aquí con la ciudad de Prescott Valley para responder cualquier pregunta específica de la ciudad. Y luego, Michael Grandy, el gerente del proyecto consultor, también estará disponible para responder preguntas. Uh, así que dame un segundo aquí mientras silencio a todo el mundo. Pero por favor. Por favor, tome sus comentarios o preguntas a medida que avanzamos. Veo que Lori tiene la mano levantada. Si quieres reactivar el sonido, Lori, deberías poder hacerlo. Pequeño problema técnico. Dame un segundo.

 **Lori Hunt** 32:11 Lo encontré.

 **Cuffari, José** 32:12 Oh, allá vamos.
Muy bien, entonces.

 **Lori Hunt** 32:15 Solo quiero. Soy el vicealcalde de Prescott Valley y solo quiero agradecerles por este tiempo. Y para este contrato que están haciendo para que estudiemos nuestras calles, saben que nuestras prioridades y Prescott Valley son una comunidad limpia, saludable y segura, y ustedes caen justo bajo ese objetivo de seguridad. Así que espero con ansias las respuestas y parece que las tendremos en febrero, después de que pasen por el proceso.

 **Cuffari, José** 32:46 Sí.
Gracias, Laurie. Y te agradecen por acompañarnos esta noche. Uh. Tanya, por favor reactiva el sonido y siéntete libre de hablar. Muy bien, inténtalo todo, Tonya.

 **Tonya Batson** 33:11 Hola, ¿me oyes bien?

 **Cuffari, José** 33:12 Sí.
Sí, podemos escucharte.

 **Tonya Batson** 33:13 OK.
Gracias. No tenemos ninguna pregunta. Solo quería decir que somos parte del

equipo de cruces en el apartamento Windsong. Acabamos de abrir nuestros apartamentos aquí y estamos muy emocionados de ser parte de la comunidad y les agradecemos por tener este tipo de reuniones, que nos mantendrán a todos informados y conocerán nuestra ciudad un poco mejor.



Cuffari, José 33:31

Como Allen y tú dijiste que eras de los cruces.



Tonya Batson 33:35 Cruces en el apartamento Windsong aquí en Civic Drive y Cross y Windsong.



Cuffari, José 33:37 El cruce es 1.

Está bien, genial.



Tonya Batson 33:42 Gracias.



Cuffari, José 33:54 Hola.

¿Hay alguien más en la llamada a quien le gustaría hacer un comentario o una pregunta?



Grandy, Michael 34:08 Si no, tengo algunas preguntas para el público.



Cuffari, José 34:13 Excelente.

Sí, adelante, Michael.



Grandy, Michael 34:19 Muy bien, después de lo que has oído, tengo curiosidad por saber cuál es tu reacción.

¿Eres tú? Sí, eso tendrá sentido. O dices, no, eso no coincide con lo que veo en el día a día. ¿Y qué piensas de lo que has visto y hay alguna área problemática que no hayamos mencionado que creas que debemos asegurarnos de analizar?



Lori Hunt 34:49 Me gustaría que ustedes, esa es Lori Hunt.

Una vez más, me gustaría que ustedes y yo pusiéramos esto en mi encuesta para mirar particularmente a Glassford Hill para el. mmm.Uh para discapacitados visuales.

mmm indicación en el semáforo para que pudieran cruzar? ¿Es esa parte de este contrato una recomendación al respecto?



Grandy, Michael 35:19 Seguro.

Sí, puedes mirarlo. Puedes mirar cualquier cosa.
Está relacionado con la seguridad.



Lori Hunt 35:23 ¿Cómo se llaman?

Yo no. No estoy usando el término correcto. ¿Cómo se llaman? Las cajas que hacen ruido.



Grandy, Michael 35:27 Impedimento visual.



Lori Hunt 35:29 Cajas con discapacidad visual que hacen ruido.



Cuffari, José 35:35 El audible.



Lori Hunt 35:36 Sí.



Cuffari, José 35:36 Así que lo presionas y lo hará.



Lori Hunt 35:37 Artículo sí.



Cuffari, José 35:38 Haría el OK, sí.



Lori Hunt 35:39

Sí, eso es lo que yo, eso es una cosa que puse en mi encuesta.



Parker Murphy 35:47 Y diré que este es, este es Parker Murphy, el ingeniero de tráfico de la ciudad para todos los presentes.

Eso no ha completado la encuesta que va a ese Valle de Prescott safetyplan.com tiene mucha información que cubrimos hoy y un enlace a la encuesta y, como parte de esa encuesta, está ese mapa interactivo que creo que mostramos antes, donde se puede colocar un alfiler y ya sabes, tipo de descripción. Y eso también está disponible en la encuesta.



Cuffari, José 36:34Y.

Dame otra pregunta, Michael.



Grandy, Michael 36:43Así que creo que ese fue el principal, sí.



Cuffari, José 36:50OK.

Uh, Parker, ¿te gustaría añadir algo adicional? Gracias por decir eso de Prescott Valley una vez más.



Parker Murphy 37:01

Sí, creo que completar la encuesta va a ser algo muy importante para esto. mmm, desde mi punto de vista, quiero decir que podemos mirar los datos de accidentes y podemos ver las cosas que conducen a estas áreas o segmentos de colisión más altos. Pero a veces sabes que los bloqueos no se informan, o hay una situación en la que no se producen bloqueos. Pero hay un problema de operaciones u otro problema de seguridad que no solo se ve en función de los datos de accidentes. Por lo tanto, las personas que conducen a través de las intersecciones todos los días conducen a través de diferentes segmentos todos los días. Ya sabes, miembros de la comunidad que están viendo cosas que podrían no ser detectadas, porque definitivamente no puedo conducir por todas las carreteras, todos los días y ver lo que está sucediendo y ver qué tipo de problemas podría tener la gente, ya sabes, desde su automóvil, desde su bicicleta, desde el acceso peatonal. Mmm, así que la encuesta va a ser de gran ayuda para determinar. Más áreas objetivo que pueden no ser detectadas solo a través, ya sabes, de los datos de volumen de datos de bloqueo.



Cuffari, José 38:10Excelente.

Muy bien. Con eso, al no ver otras preguntas o manos levantadas, no dude en comunicarse nuevamente. Hay algunas direcciones de correo electrónico allí en la parte inferior o yo mismo. Dejaré mi correo electrónico en el chat. No dude en enviarme un correo electrónico con cualquier comentario o inquietud. Tendremos esta presentación publicada en el sitio web en inglés, mmm, y luego tendremos la transcripción de lo que hemos hablado. Publicado en inglés y español. En el sitio web, probablemente para mañana a media mañana. Y creo que Bridget está escribiendo un comentario, solo asegúrate de que no sea una pregunta ni nada antes

de que nos vayamos aquí. Muy bien, Bridgette, tú también tienes una gran noche. Y gracias a todos de nuevo por asistir.



Grandy, Michael 39:24Gracias.



Parker Murphy 39:26Gracias.



Cuffari, Joseph detuvo la transcripción