

Transcripción – Español (Generado por computadora)

16 de diciembre de 2024, 12:30 a. m.

● **Cuffari, Joseph** comenzó la transcripción



Cuffari, José 0:10A todos, gracias por asistir al seminario web de esta noche.

Vamos a darle uno o dos minutos más aquí a medida que la gente comience a llegar. Solo espere un último minuto, así que comenzaremos en unos dos minutos. Muy bien. Solo algunos artículos de limpieza como comenzamos aquí. La reunión de esta noche será grabada y transcrita. Tendremos una versión en español publicada más tarde mañana o el miércoles y la tendremos publicada en el sitio web. Para su revisión, así como la transcripción y grabación en inglés de la reunión. Tendremos una sesión de preguntas y respuestas al final de la presentación. Por ahora, vamos a mantener a todos los asistentes. Silencio, pero guarde sus preguntas hacia el final. Hay una opción de preguntas y respuestas en la parte superior de la pantalla. Siéntase libre de escribir algunas preguntas o el cuadro de chat también está disponible si se le ocurren cosas durante la reunión, no dude en escribirlo allí y lo abordaremos al final. Así que con eso, vamos a empezar aquí. Voy a compartir mi pantalla y comenzaremos con la presentación de esta noche. Muy bien, gracias de nuevo por asistir. Esta es una reunión pública virtual en lo que respecta al plan de acción de seguridad del sistema seguro para todos de Prescott Valley. Nos acercamos al final del proyecto. Ha estado ocurriendo durante bastante tiempo, en lo que entraremos. Pero esta es una presentación para mirar los borradores de recomendaciones y proyectos que han surgido a través de un análisis en todo el Valle de Prescott. Muy bien, título 6. Programa de no discriminación. Prescott Valley no discrimina. Contra cualquier raza, género u orientación sexual, de bajos ingresos o con idiomas diferentes. Si necesita la traducción de estos materiales a un idioma diferente al inglés, envíe un correo electrónico a joseph.kafari@kimleehorn.com con esa solicitud.

Soy Joseph Kafari. A. La transcripción escrita de esta reunión estará disponible en español y se publicará en el sitio web del proyecto para su visualización o se proporcionará a pedido. La agenda de esta noche será bastante completa del proyecto en sí, comenzando con una descripción general del proyecto. Revise cómo se han desarrollado estos proyectos y las soluciones, y luego entraremos en el

borrador real de las recomendaciones del proyecto y las recomendaciones de políticas derivadas de este análisis del plan de acción de seguridad. Destacaremos las actividades de divulgación pública y le daremos un llamado a la acción para que brinde su opinión. Estos proyectos de recomendación. Luego, entraremos en algunos de los próximos pasos y luego abordaremos sus preguntas y tendremos una discusión abierta en el camino. Con eso, le cedo la palabra a Michael Grandy con Kim Lee Horne, el equipo de consultores que trabaja en este proyecto. Michael es el gerente del proyecto y por favor Michael.



Grandy, Michael 4:28 Gracias, Joe.

Así que primero, vamos a hablar de dar una breve descripción general del proyecto con el que algunos de ustedes pueden no estar muy familiarizados con esto. Por lo tanto, un plan de acción de seguridad es una herramienta que la ciudad utilizará para priorizar las mejoras de seguridad y ayudar a justificar futuras decisiones de inversión. Y es un plan de seguridad integral centrado principalmente en los accidentes mortales y con lesiones graves y en cómo podemos reducir la probabilidad. Si sucede. A cualquiera, no solo a los conductores, sino también a los ciclistas, a los peatones, a cualquiera que esté usando el sistema de transporte. Y este plan de acción de seguridad tiene tres componentes principales. Una es analizar las necesidades de seguridad. 2º es identificar las ubicaciones de alto riesgo y los factores que contribuyen a los accidentes y luego priorizar las estrategias para abordar las mejoras de seguridad necesarias. Estamos en medio de esa tercera bala en este momento. En cuanto al proceso del proyecto. Contamos con varias entidades y organizaciones involucradas en este proyecto. Contamos con un comité asesor técnico que supervisa y revisa los documentos técnicos y comenta cómo van las cosas a lo largo del proceso. La ciudad de Prescott Valley es obviamente una parte de eso, pero también el Departamento de Transporte de Arizona o un punto. Autoridad médica y de bomberos de Arizona Central. En el centro tienes una organización de planificación piometropolitana, el Distrito Escolar Unificado de Simpo Humboldt y el Condado de Yavapai. Y luego el equipo de consultores que se ha contratado para ayudar a la ciudad con este proyecto es Kimley Horn. Y luego también tenemos a Lee Engineering como subconsultor que asiste en la redacción del proyecto. La diapositiva muestra el cronograma general del proyecto. A la izquierda puedes ver las diferentes tareas que tenemos en el proyecto. Y lo hay. Barras azules que muestran la línea de tiempo aproximada de cada una de esas

diferentes tareas. Y también tenemos algunos iconos que muestran algunos de los. Interesar algunas de las reuniones de interés para el público y las partes interesadas, por lo que no estamos en el marco temporal de diciembre. Así que, como mencionó Joe, se acercó al final del proyecto. Y por lo tanto, esto constituye uno de los esfuerzos de divulgación pública que estamos haciendo en este período de diciembre. Habrá una oportunidad pública más en febrero ante el ayuntamiento. Hablaremos de eso un poco más adelante. Vamos a revisar las soluciones que se desarrollaron después de hacer nuestro análisis. Así que seguimos un proceso llamado el proceso de gestión de la seguridad vial. Es un proceso de seis pasos. Y a la izquierda hay una descripción de cada uno de los pasos que comienza con el cribado de la red. Tratamos de identificar los lugares de alto riesgo y accidentes. Lo siguiente es tratar de diagnosticar y cuál es el problema. ¿Qué pasa? Compara tendencias. Mira salir al campo. Haga una especie de revisión de campo de las ubicaciones y vea si puede identificar cuál es el problema. Y la 3ª es que selecciones contramedidas. Ese.

Soluciones que, con suerte, abordarán los problemas identificados. Y la 4ª es una evaluación económica en la que tratamos de cuantificar los beneficios, así como los costos de esas posibles contramedidas. La 5ª es priorizar esos proyectos, esos proyectos de contramedidas, para determinar cómo deben implementarse, y luego la sexta que sucede después de que se implementa un proyecto es hacer una evaluación efectiva de seguridad en la que se determina que se sabe que se tiene. ¿Ha cambiado algo en nuestro desempeño de seguridad debido a esa mejora? Así que eso es varios años después de the.Improvement.Is implementado, por lo que hoy nos estamos enfocando en los pasos 3-4 y cinco. Los que están en el recuadro verde sobre las contramedidas. El tipo de costo y beneficios y luego la falta de priorización de los proyectos. Por lo tanto, en función de los lugares que encontramos que tenían antecedentes de accidentes o alto riesgo de accidentes, identificamos 72 posibles soluciones a considerar. Y estos abordan las necesidades identificadas y los problemas de seguridad. Y hay varios tipos diferentes de proyectos allí, en la leyenda del mapa se puede ver que hay una reconfiguración de carril. Así que eso está cambiando el número de carriles en la carretera. Camino de uso compartido en verde, un bordillo y una cuneta en la acera en rojo, agregando un arcén pavimentado y una acera morada, y azul claro cian. Esas son carreteras de todos los segmentos, soluciones de tipo segmento de carretera. Luego tenemos varios tipos de mejora como más específicos de la ubicación o de la intersección.

Siempre puedo hacer señales de alto. Compensando positivamente los carriles de giro a la izquierda. Eso está cambiando el giro a la izquierda en el que está Lane, por lo que es más fácil ver alrededor. El carril opuesto de giro a la izquierda. Entonces, a medida que llega el tráfico entrante, tiene un mejor sitio. Para evitar un choque allí. Tiene algunas medianas elevadas a las que se les está agregando una baliza intermitente de cruce de peatones. Esa es una posible solución. Varias rotondas. Se trata de los círculos amarillos y luego algunas mini rotondas, que son mucho más pequeñas, también conocidas a veces como rotondas. Que no tienen la misma capacidad operativa y cosas que una rotonda normal. Solo están ahí para ayudar a reducir un poco la velocidad del tráfico en los vecindarios y en las calles locales, y hay algunas otras soluciones diversas que se indican allí. Así que analizamos todos esos tipos de evaluación, los evaluamos en función de algunos criterios de cuáles serían probablemente más efectivos, cuáles abordan las prioridades que escuchamos del público, de la ciudad, de otras partes interesadas y luego calificamos cada una de esas posibles soluciones y estas. ¿Son los mejores de la lista? Y estos son en los que nos hemos estado enfocando recientemente. Y tratar de empaquetarlos en proyectos reales como implementables. Siguiendo diapositiva. Así que hablemos de esos proyectos, del borrador de las recomendaciones. Así lo muestra este mapa. Ocho borradores de proyectos recomendados y esos compilan la mayoría de las soluciones que vieron en esa tabla. ¿Están ahí las diapositivas anteriores? He estado tratando de combinar y organizar las cosas geográficamente. Y luego, también, desde el punto de vista de la constructibilidad, como lo que tiene sentido construir al mismo tiempo, y vamos a repasar cada uno de estos proyectos profundos con un poco más de detalle. Pero sí quería señalar que varios de ellos tienen que ver con rotondas y sé que las rotondas pueden ser un tema controvertido. Algunas personas los aman, otras los odian. Y solo quiero explicar por qué las rotondas son una de las cosas que creemos que es. Esto es clave aquí en Prescott Valley para mejorar la seguridad, y cuando hicimos el análisis de accidentes, muchos de los choques que vimos estaban relacionados con personas que ignoraban las señales de tráfico o las señales de alto. La gente va a exceso de velocidad, ya sabes, va mucho más rápido que el límite de velocidad. La gente no está prestando atención a lo que está haciendo, ya sabes, distraída. Y tiene algunas opciones diferentes sobre lo que puede hacer para tratar de abordar ese tipo de comportamientos. Sabes que uno lo es. Podríamos tratar de aumentar la presencia de las fuerzas del orden y eso es muy costoso y hablando con el Departamento de Policía, ya se sienten, ya sabes, agotados en sus recursos y no

tienen personas adicionales simplemente sentadas para instalarlo. Cada intersección para monitorear lo que está sucediendo todo el tiempo con el tráfico, una especie de segunda alternativa relacionada con eso en el lado de la aplicación de la ley, ya sabes, miramos. ¿Hacen algún tipo de aplicación automatizada, como, ya sabes, cámaras de semáforo en rojo o control de velocidad para las cámaras? Reconocemos que eso es algo que la ciudad ha tenido en el pasado y se ha alejado de eso, y al menos en este momento no parece que haya mucho apoyo para avanzar con algún tipo de programa de aplicación automatizado. Otra opción es la educación. Ya sabes, ¿podemos entrenar a los conductores para que obedezcan mejor la ley y. Ya sabes, pero tratando de entender cuál es el problema. ¿Es que no entienden cómo usar una señal de tráfico o conoces una señal de stop o qué es el límite de velocidad? ¿O es una decisión deliberada, ya sabes, de no seguirlo? Y parece ser más lo último por lo que podemos decir, y en ese caso, es probable que la educación no sea súper efectiva, al menos no. Sin que se empareje con la aplicación de la ley y se dirija, ya sabes, a lugares específicos donde haya. Algunas cuestiones. Entonces, ¿qué pasa con el lado de la ingeniería? ¿Hay algunas cosas que podemos hacer para ayudar a promover la seguridad? Y hay algunas cosas que no podemos prevenir. Todos los bloqueos necesariamente. No podemos evitar que la gente cometa errores porque. Eso es lo que causa la mayoría de los accidentes. Si la gente comete un error, ¿verdad? Pero, ¿podemos minimizar el impacto de esos accidentes? De modo que cuando hay un choque, solo hay lesiones leves o ninguna lesión. Y ya sabes, tal vez algunos daños a la propiedad en los vehículos, pero no la pérdida de vidas o lesiones graves. Y las rotondas son una de las mejores maneras de llegar a eso, donde se puede ayudar a modificar un poco el comportamiento y mejorar y promover la seguridad. Míralo aquí en esta diapositiva. Estadísticamente a nivel nacional, las rotondas reducen los accidentes con lesiones fatales en un 82% en comparación con las señales de alto y en un 78% en comparación con las señales. Esa es una gran reducción y la forma en que lo hacen es porque en una rotonda no tienes oportunidad de un choque frontal o como un choque en el hueso o en el ángulo. Porque a medida que los vehículos se acercan a la rotonda, se ven obligados a moverse hacia la derecha, y luego, cuando se fusionan con el resto del tráfico, es una especie de fusión de lado a lado en lugar de una fusión en ángulo con el tráfico que viene de otras direcciones. Así que hace que la gente vaya más despacio. Y luego crea ángulos que son mucho menos agudos para cuando los vehículos chocan. Por lo tanto, las fuerzas de impacto son mucho más pequeñas. Las rotondas tienen otros

beneficios además de la seguridad. Estoy en el lado saludable y moderan la velocidad, lo que hace que se sienta más seguro para caminar y andar en bicicleta, que es algo que la ciudad quiere promover es caminar y andar en bicicleta. En la comunidad para pedir ayuda. Las rotondas también son muy eficientes. Mantente a la gente en movimiento. Tengo un semáforo. Ya sabes, a veces te detienes en un semáforo y está en rojo para ti. Pero nadie viene en la otra dirección que tiene el verde. Hay que esperar. Con la rotonda, con el control de ceda el paso en los accesos a la rotonda, sabes que solo tienes que ceder sentido a medida que te acercas. Si no viene nadie, entonces no tienes que parar. Puedes continuar. No tienes que detenerte y esperar si hay alguien circulando por la rotonda, por lo que reduce bastante el retraso en comparación con las señales de stop. Señales. Y, finalmente, porque hay un retraso reducido que también reduce las emisiones de los vehículos y conserva el combustible y la energía. Tenemos un par de ejemplos de rotondas aquí. Una es una rotonda de un solo carril, la otra es una rotonda de dos carriles, que es mucho más grande y un poco más complicada en los movimientos, pero ambas están en Prescott Valley hoy en la subdivisión de Jasper. Y por eso estamos buscando algo similar a estos que puede que no coincidan exactamente. Pero ese mismo concepto, que es un poco diferente a los de la autopista Prescott E. Si está familiarizado con.

Con esas, esas están más cerca de la rotonda, una especie de mini rotondas que son mucho más pequeñas. No tienen bordillos, que te obligan a girar y reducir un poco la velocidad hacia la derecha, pero lo hacen. Esos todavía son, ya sabes, útiles para reducir la velocidad del tráfico, pero no tanto como en una forma indirecta completa. Como estamos hablando aquí. Siguiendo línea. Muy bien, entremos en los 8 proyectos. El primero es Robert Rd. So en la parte inferior derecha se puede ver que hay lo que llamamos secciones transversales. Así que si vas y te paras en el camino y miras hacia abajo, lo que nunca ves antes y luego después, así que a la izquierda el antes, eso es lo que es. Hoy en día, es una calle de cuatro carriles. Dos carriles por sentido. No hay carriles de giro, por lo que si necesita girar a la izquierda. Tiene que detenerse en el carril de paso si hay tráfico que viene en sentido contrario y esperar a que haya un espacio en ese tráfico, eso bloquea el tráfico detrás y también es un riesgo de un choque trasero. Personas que pueden estar pensando que, ya sabes, no debería haber autos deteniéndose en ese carril porque parece un carril de paso en lugar de un carril de giro. Entonces, lo que estamos proponiendo es reconfigurarlo para que sea un carril Rd.A1 de tres carriles en cada dirección con un carril A2 para

girar a la izquierda. Y eso podría parecer que va a reducir significativamente la capacidad de la carretera, pero porque los carriles de paso interior hoy en día a menudo tienen vehículos que giran a la izquierda y tienen que detenerse. Las investigaciones han demostrado que la capacidad es en realidad casi la misma. Para una Rd. de cuatro carriles sin carril de giro y A2 Lane Rd. con un carril central de giro a la izquierda. Así que sabes que no cambia mucho la capacidad, pero lo hace mucho más seguro porque entonces da un lugar para que los vehículos que giran a la izquierda se muevan y también brinda oportunidades. Luego podemos reutilizar algo de eso que había sido de inmediato para la carretera, para otras cosas que estamos proponiendo poner en algunos amortiguadores de paisaje. Una acera ancha o un camino de uso compartido en el lado oeste o también un plan, y luego rotondas en lugares estratégicos. Verá, hay seis de ellos enumerados aquí. Florentino, tienes un pie orilla del lagoesposa suelta y y Manley.

Para estos ocho proyectos, hemos hecho una estimación de costos de muy alto nivel. Lo llamamos como signos de \$3, signos de \$2.00 o signos de \$1.00. Así que esto definitivamente estaría en el signo de \$ 3. Ya sabes, definitivamente más caro que algunos de los otros proyectos que vas a ver, pero lo sería. Tener un gran beneficio positivo desde el punto de vista de la seguridad, así como mejorar la salud general de la comunidad en la zona. La segunda es una continuación de Robert Rd. This es el norte. Así que el primero fue desde la 69 hasta Tranquil Blvd. Y este va desde Tranquil Blvd., donde la carretera actualmente se reduce a solo un carril en cada dirección en lugar de dos carriles en cada dirección. Y esto va desde tranquilo hasta Roundup. Y aquí estamos proponiendo ensanchar esa carretera, que en este momento nuevamente es solo un carril en cada dirección con algunos arcenes muy estrechos en los bordes. En su lugar, tiene la misma configuración que más al sur, un carril en cada dirección con el carril de giro a la izquierda A2. De nuevo, eso va a mejorar la seguridad. Porque. Le está dando a la gente ese carril de giro a la izquierda al no tener que detenerse en el carril de paso para girar a la izquierda como lo hacen ahora. Y luego también las zonas de amortiguamiento del paisaje y esa acera más ancha o camino de uso compartido en el lado izquierdo y una acera en. El lado derecho donde actualmente no hay acera a ninguno de los lados. Por lo tanto, esto requeriría. Tapando las zanjas que hay. Podrías poner las aceras encima de ellos, por lo que tendríamos que instalar un sistema de drenaje pluvial como parte de eso. Y luego un par de rotondas también, una en Long Mesa y otra en Roundup. Esto, dados los signos de \$ 2.00 de un tipo de costo moderado para esta mejora. El

próximo proyecto es en Glassford Hill Rd. Y aquí estamos buscando abordar los carriles de giro a la izquierda con compensación negativa de los que hablé anteriormente compensándolos positivamente. Y de nuevo, que los carriles de giro a la izquierda en este momento son tales que es difícil para usted ver a su alrededor mientras intenta girar a la izquierda y al otro. El coche que viene en la otra dirección está tratando de girar a la izquierda. Es difícil ver a su alrededor sobre los vehículos que pasan, si tiene un espacio para girar si podemos cambiar esos carriles de giro a la izquierda para que estén alineados o incluso ligeramente positivos desde cada uno. Allí tiene una vista clara para ver el tráfico que se aproxima y no hay conflictos con los carriles de giro a la izquierda. Hay cinco ubicaciones allí donde estamos proponiendo que esos carriles de giro a la izquierda estén compensados positivamente y esas son modificaciones bastante menores. Así que es como acortar o estrechar las medianas allí y volver a trazar la carretera un poco para desviar el tráfico. Estoy en la cancha central, el esposo de Lakeshore Santa Fe Loop en Granville Parkway. Y luego allí, la mayor parte del corredor ya tiene acera o tendrá acera como parte del proyecto de ampliación. Eso está en diseño en este momento y pronto se construirá. Un ensanchamiento de la Rd. Clasificada hasta tres carriles por sentido. Todo el camino entre la 89 A y donde termina hoy y eso es tener tres carriles en cada dirección. Así que hay una sección de acera que falta alrededor de Lakeshore Drive. Que estamos proponiendo desde el camino de los veteranos hasta Main Street. Y para hacer de eso un corredor peatonal continuo y todas estas mejoras son de costo bastante bajo en comparación con algunas de las otras de las que hablamos anteriormente. North.One es Lakeshore Drive entre Glassford Hill Rd. y Wynnsong Drive. Actualmente no hay acera en el lado sur. Las unidades a orillas del lago proponen que se agregue. Y también algunas rotondas en Skoo Blvd. En la intersección oeste y en la intersección este. Es un skoog. ¿Es esa especie de semicírculo que rodea el complejo del ayuntamiento? Y. Las rotondas ayudarán a reducir la velocidad del tráfico. Asegúrate de que sean de doble carril. Rotondas, su Lakeshore es de 2 carriles en cada dirección. Y este que estamos viendo es como un costo moderado. El próximo proyecto está en Lake Valley Rd. Esto se cruza con el de Lakeshore Drive del que acabamos de hablar y va hacia el sur desde cerca de 69. Y hay un par de intersecciones en Florentine y Pathway que necesitan tener los carriles de giro a la izquierda con compensación positiva para promover la seguridad y luego también una oportunidad para agregar algunas fases de señal de giro a la izquierda. Camino: en este momento no hay flecha de giro a la izquierda. Si está en el camino

tratando de girar a la izquierda, simplemente obtenga la bola verde o el círculo. Por lo tanto, esto le permitiría tener ese tiempo de señal dedicado para esos giros a la izquierda.

Y también agregando bordillo en la acera y cuneta en el lado este de Lake Valley Rd. Para todos los límites del proyecto. Una vez más, esto tendría un costo relativamente bajo en comparación con algunos de los otros proyectos. El siguiente está en Windsong Drive. Aquí estamos entre el camino y la mirada larga, aquí estamos proponiendo una mediana para restringir algunos de los giros a la izquierda en el canto del viento justo a mitad de camino. Allí. Así que no puedes, ya no podrás seguir recto por ese camino. Y la razón de eso es que el tráfico que está atascado en la Ruta Estatal 69 a menudo retrocede a través de esa intersección mientras espera la luz verde. Y luego crea una situación muy peligrosa en la que la gente no puede ver y está tratando de colarse entre los autos. Están esperando. Para girar a la izquierda o pasar a 69. So poniendo una reunión allí, eso lo hará. Ayude a eliminar algunas de esas preocupaciones y problemas de seguridad que hemos visto allí. Estamos proponiendo aceras, bordillos y cunetas en el lado oeste de Windsong desde los aterrizajes hasta Lakeshore Drive. Y de nuevo, eso es solo llenar el vacío allí. Acera a ambos lados allí y luego compensando positivamente los carriles de giro a la izquierda en Windsong y Lakeshore. También proponemos un par de rotondas, Civic Drive y Long Look Drive o Loose Drive. Y este es nuevamente de costo relativamente bajo en comparación con algunos de los otros. El siguiente trata sobre alguna otra gestión de acceso y conectividad ampliada relacionada con la Ruta Estatal 69 y 89 de manera similar a lo que acabamos de hablar en la ruta WINDSONG. Estamos proponiendo medianas en Navajo Drive desde la Ruta Estatal 69 hasta Valley Road y en la autopista Prescott E desde la 69 hasta Copper Hill Drive. Esas están relacionadas con la 69. Y a través del tráfico que se acumuló esperando en la Ruta Estatal 69. Y tenemos un tipo de problema similar en el lado norte de la ciudad en Viewpoint Drive en 89 A, ya que estamos proponiendo una mediana allí desde 89 A hasta Addis Ave. Y luego también agregando algunas rotondas justo más allá de esas medianas. Por lo tanto, es fácil para las personas hacer ese cambio de sentido a través de la rotonda que, de otro modo, sabes que habían estado girando a la izquierda antes. Pero ahora la mediana no permite girar a la izquierda yendo a la rotonda. En cambio, pueden hacerlo fácilmente. Au dar la vuelta y dar la vuelta. De una manera segura. Nosotros también. Han identificado un espacio en la unidad de punto de vista para la ruta de uso compartido. Proponer extender eso desde ese

proyecto en la North 89 hasta Manley Drive y estas mejoras sería una especie de costo moderado en relación con los otros proyectos. La última es una carretera de Rangers, y en Navajo Dr. propone algunas rotondas aquí para ayudar a reducir la velocidad. Esposo varonil, Lakeshore drive. Y los cónyuges de Manley están en Ranger. Y entonces. Cambia de nombre con el giro en Navajo Drive para asegurarse, y ya hay como un cruce peatonal en Navajo Dr. en Lakeshore. Conduzca por el lado norte para el camino de uso compartido allí y proponemos agregar algunas balizas intermitentes para que sea más visible y seguro para las personas que cruzan esa área. Y este proyecto tendría un costo relativamente bajo, Andrew. Eso concluye el borrador de las recomendaciones de proyectos de ubicaciones específicas de proyectos similares. También tenemos algunos proyectos de recomendación relacionados con las políticas. Una de ellas es tener cierta flexibilidad en los anchos de los carriles de circulación. Nuestra investigación ha demostrado que cuando tienes carriles realmente anchos, las personas conducen más rápido y cuando hay carriles más estrechos se sienten un poco limitados. Así que estamos buscando oportunidades en las que tenga sentido reducir algunos de esos anchos de carril de circulación. Los carriles de giro a la izquierda desplazados positivamente que nosotros. Hablé antes de algunas de las mejoras, simplemente las incorporamos a los estándares y no se construyen nuevas ubicaciones que tengan el desplazamiento negativo en lugar del desplazamiento positivo. Prescott Valley tiene bastantes accidentes relacionados con el estacionamiento.

Afortunadamente, la mayoría de ellos no han sido fatales o lesiones graves, pero aún así parece haber cierta confusión a veces sobre dónde es válido estacionar. Así que tener algo en el estacionamiento de la calle. Las ordenanzas pueden ayudar a clarificar. Cuando sea apropiado estacionar en la calle. Actualmente no hay carriles bici marcados y señalizados como tales. Hay algunos arcenes pavimentados, pero no tiene, ya sabes, nada que les dé a los conductores una Q visual en la que, oye, podríamos esperar bicicletas en esta área, así que tal vez algunas oportunidades en ciertos lugares donde tenga sentido agregar las marcas del carril para bicicletas y y. Y finalmente, St. Lighting, St. lighting. No tiene ordenanzas de alumbrado de St. por el sureste. No estamos proponiendo semáforos en todas partes, especialmente en áreas residenciales, sino más enfocados en las intersecciones y las ubicaciones de alto volumen. Y ya hay algunas luces de San por ahí, pero no hay un plan uniforme y un estándar a seguir. Así que solo recomiendo que la ciudad busque oportunidades para. Codifique algunos de los deseos o para las luces de la calle dónde estarían y

cómo se verían. Así que eso concluye el borrador de las recomendaciones que tenemos para este proyecto y tendrán la oportunidad de dar su opinión sobre ellas y devolvérsela a Joe para hablar sobre la divulgación pública.



Cuffari, José 32:57 Sí. Gracias Michael.

Muy bien. Hablaremos de las actividades de divulgación pública que se han llevado a cabo hasta la fecha. Así que este es realmente un enfoque de Lee para la comunidad, que es muy divertido y atractivo de hacer. Así podemos obtener todos los datos.

Podemos hablar con las partes interesadas, podemos hacer todo eso. Pero, ¿cómo se alinean esos datos? Con lo que el público está viviendo día a día. Así que realmente queríamos involucrar a la comunidad donde están. Descubrimos que está mejor involucrado. Ir a lugares donde la gente ya está en lugar de pedirle a la gente que venga a nosotros y la gente estaría más dispuesta a hacerlo.

Así que inicialmente creamos un sitio web del proyecto y está vinculado en la parte superior. En ese primer punto. Si desea comprobarlo, hemos estado publicando todos los documentos que han sido de acceso público. Tenemos hechos e información. Y más por ahí. Así que poco después de eso, creamos un mapa interactivo con una encuesta en línea. Y recibimos muchos comentarios interesantes sobre ese mapa y es un poco difícil de ver. Pero en la foto de arriba con el rojo y el verde parece Navidad. Esa foto de ahí, ahí es donde la gente ha dejado comentarios. Y así lo miramos. En el lugar donde la gente proporcionaba esa información y miraba los datos que obteníamos de un punto o de la policía u otras fuentes, y miraba para ver dónde había lagunas o dónde había congruencias y ahí es donde realmente lo que llevó a la recomendación del borrador. Los proyectos de los que habló Michael, nos involucramos en el evento rojo, blanco y boom que fue el 4 de julio. Tuvimos alrededor de 400 personas que pasaron por allí e hicimos una especie de enfoque único si estabas allí, pensabas que estabas allí para ganar un auto. Pero lo que hicimos fue escalar algunos autos Hot Wheels a algunas de estas intersecciones y corredores. Y así, mientras uno de nosotros enseñaba a los niños a conducir o a circular por una rotonda o una intersección, también nos relacionábamos con los adultos. Ver. Algo así como que esas condiciones y limitaciones específicas del sitio fueron tan prácticas y todos se fueron ganando un auto. También tuvimos un seminario web virtual similar a este que proporcionó una especie de actualización en ese momento y luego nos involucramos con un par de grupos demográficos. Así que fuimos al Centro para Personas Mayores. Fuimos a la biblioteca y salimos al Parque

Mountain Valley y nos relacionamos con algunos paseadores de perros temprano en la mañana en el Parque para Perros allí. Así que realmente quería obtener una visión holística completa de los diferentes subconjuntos de la comunidad. Y lo que estaban experimentando, luego fuimos a lo que se llama una cumbre de seguridad, donde nos reunimos con las partes interesadas, el Comité Asesor. Invitamos al alcalde, también tuvimos representantes del Concejo allí y realmente hablamos sobre lo que se llama el enfoque del sistema seguro y cómo se podría aplicar en todo el Valle de Prescott. Lo siguiente fue una sesión de estudio del consejo municipal donde presentamos toda esta información y luego, más recientemente, tuvimos presente en el espectacular evento invernal en el Centro Cívico también, donde presentamos el borrador de recomendaciones de esos proyectos, y luego destacamos un nuevo. ¿Encuesta cuál? Lo haremos. Habla de esto en un segundo. Por lo tanto, se presentaron esos borradores de proyectos recomendados y realmente nos gustaría recibir sus comentarios y su priorización de cuáles deberían ser esos proyectos. Así que tenemos un código QR allí. Si está sentado frente a su computadora en este momento, simplemente saque su teléfono, su teléfono inteligente, abra la aplicación de la cámara y colóquela sobre ese código QR. Debería llevarte a esa encuesta en línea. También tenemos el enlace allí, y se lo enviaremos por correo electrónico a todos ustedes. Así que puedes tomarlo y pasárselo a tus amigos, familiares o si lo representas. Un grupo de partes interesadas también lo solicita, pero realmente queremos involucrarnos con la comunidad nuevamente y realmente tratar de obtener un borrador de priorización de esos proyectos recomendados, lo que luego ayudará a Prescott Valley a priorizar sus fondos o su enfoque para los próximos años. Entonces, ¿cuáles son los próximos pasos en este proyecto? Como mencioné, vamos a revisar aquellos que el público ha recibido comentarios para conocer su opinión sobre el borrador de las recomendaciones y luego, poco después, comenzaremos a finalizar esas recomendaciones. Y esa clasificación de prioridades que está programada para completarse en enero, febrero, que junto con eso desarrollará toda la seguridad. Plan de acción. Resumiendo todo lo que se ha invertido en este proyecto hasta ahora. Lo vamos a presentar al Comité Técnico Asesor en febrero, así como al ayuntamiento. Y preparar a Prescott Valley para la adopción del plan de acción de seguridad. En ese período de tiempo de febrero y luego asociado con un plan de acción de seguridad hay solicitudes de subvención. Por lo tanto, trabajaremos para realizar el trabajo preliminar en la preparación de esas solicitudes de subvenciones de sistema seguro para todas las solicitudes de subvenciones de

enfoque en ese período de marzo y mayo.

Muy bien. Y con eso, vamos a abrirlo a preguntas y discusiones antes de hacer eso, queremos agradecer a Prescott Valley. Heather Ruder es la gerente del proyecto en el lado de Prescott Valley. Y luego, gracias de nuevo a Michael Grandy por liderar el equipo de consultores a lo largo de este proceso y realmente gracias a todos ustedes por asistir a la reunión de esta noche y proporcionar sus aportes a lo largo de este proyecto. Una vez más, este es un proceso muy impulsado por la comunidad. Proyecto y enfoque que queremos tomar. Realmente quiero entender sus necesidades y sus prioridades, y gracias por su continua ayuda y gracias de antemano por su ayuda futura. Así que voy a dejar de compartir mi pantalla y de esa manera podemos echar un vistazo a cualquier pregunta o comentario. Estaremos encantados de volver a plantear la presentación si alguien lo desea. Dame un segundo, ¿de acuerdo? Steven tiene una pregunta en el chat. ¿De dónde saldrá el dinero para las mejoras físicas que se están considerando?



Grandy, Michael 39:38 Esa es una gran pregunta, Steven. Y es una pregunta que todo el mundo se hace todo el tiempo.

Como sabes, no hay suficiente dinero que parezca hacer todo. Y esto es algo que el ayuntamiento va a analizar, ya sabes, dónde están las prioridades y cómo hacer estas mejoras de seguridad en comparación con otros tipos de proyectos que la ciudad quiere financiar y mejorar, ya sabes, como las cosas relacionadas con el agua o los incendios. Ya sabes, todo entra en el presupuesto de la ciudad y averiguar cuál es el lugar adecuado para eso. Pero reconocemos que probablemente no será suficiente para financiar todas estas mejoras. Entonces, como Joe mencionó, estamos buscando ayudar a la ciudad a armar una solicitud de subvención para algunos fondos federales de seguridad. Y esperamos implementar algunas de estas mejoras, al menos, si se adjudica, es un proceso muy competitivo, ya sabes, a nivel nacional. Así que no hay garantía, pero definitivamente queremos hacer todo lo posible para ayudar a la ciudad a obtener fondos. Y ya sabes, hay otros programas de subvenciones en el futuro que también se avecinan. Tal vez oportunidades para obtener fondos adicionales. Para estas mejoras de seguridad. Gracias por esa pregunta, Steven. Y parece que también es uno de Milda.



Cuffari, José 41:03 Sí, melda, yo sólo. Lo leeré aquí para la transcripción. Mi preocupación no parecía estar en la lista de preocupaciones importantes, a pesar de

que solo tendría un costo de 6 signos. La intersección de Valley View, Frontage Road y 69, el lado norte de la 69 es una parada de 3 vías sin señalización. Eso indica que es una parada de 3 vías, así como debe haber señalización que indique que el tráfico ingresa desde la carretera. No se detiene. ¿Cuáles son los planes para abordar este problema?



Grandy, Michael 41:36 Gracias, Mela.

Vamos a echar un vistazo a eso con la ciudad y con ADOT también. Sé que cualquier cosa que nos acerquemos a la Ruta Estatal 69, necesito involucrar a ADOT en ese tipo de decisiones de lo que debe suceder. Pero sí, si hay alguna señalización conflictiva allí, eso es definitivamente algo a lo que podemos echar un vistazo y que la ciudad puede abordar. Con bastante facilidad.



Cuffari, José 42:05 Tenemos una pregunta de Zoe.

Lo leeré desde Glassford Hill para girar a la izquierda hacia Lakeshore Drive. ¿Por qué podemos usar el semáforo de giro a la izquierda por más tiempo para pasar el tráfico? Es mucho más seguro usar el semáforo para controlar el tráfico de giro a la izquierda. Zoe, ¿te gustaría aclarar algo de eso o? ¿Estamos diciendo por qué no podemos usar un semáforo para girar a la izquierda? Pueden. Solo te permitía salir de reactivar el sonido de Zoe si lo deseabas.

O siempre puedes aclarar en el chat. Chloe dice que gire a la izquierda la señal del semáforo.



Grandy, Michael 43:10 Bien, creo que esa es una de las intersecciones que estamos analizando para hacer algunas mejoras. Sí, Glassford Hill Rd. Y la conducción de Lakeshore con los giros a la izquierda con compensación negativa, tener esos giros a la izquierda con compensación positiva en lugar de tener la flecha de giro a la izquierda ayuda y creo que amigo, su pregunta podría ser ¿puede ir solo a la izquierda? Fase protegida en la que solo se puede girar a la izquierda si se tiene la flecha verde. Eso es algo que la ciudad puede evaluar. A medida que nos acercamos a la construcción, veremos si tiene sentido mantenerlo como lo que llamamos permitido protegido, donde tiene la flecha de giro a la izquierda por un corto tiempo y luego pasa a ser una especie de bola verde para que todos lo usen. Así que eso es algo que podemos mirar en los volúmenes allí y evaluar eso en el futuro sobre lo que tiene más sentido. Agradezco el comentario.



Cuffari, José 44:17 No parece que tengamos más comentarios o preguntas dentro del chat.

Voy a hacerlo. Creo que puedo reactivar el sonido. Si todos ustedes tienen alguna otra pregunta, no duden en hacerlo. Añádelos aquí. Nos pondremos en contacto con usted. Le proporcionaremos el enlace de la encuesta y el sitio web. Enlace derecho que hacemos. Apreciaríamos mucho sus comentarios sobre la encuesta y, por favor, compártalos con sus amigos. O miembros jurisdiccionales y. Ayude a Prescott Valley a planificar proyectos de mejora de la seguridad en todo momento.



Grandy, Michael 45:09 Así que parece que tenemos un comentario más que acaba de llegar.



Cuffari, José 45:12 Bien, Steven, voy a leer esto en voz alta.

Para que conste, supongo que eso desincentiva las multas más altas, golpea el seguro, etcétera, para los conductores peligrosos. Están fuera del alcance de este programa. ¿Estoy en lo cierto?



Grandy, Michael 45:31 Sí, Steven, eso es correcto y eso es algo en lo que la industria de seguros está trabajando desde el otro lado de si podemos alentar a las personas a conducir de manera segura golpeando su billetera si no están siendo seguras. Por lo tanto, y en el lado de la aplicación de la ley, sí, el aumento de las multas puede tener un efecto similar potencialmente.



Cuffari, José 46:04 Muy bien.

Dice Steven. Recibido. Gracias. Los conductores peligrosos son obviamente la causa principal del problema. De acuerdo, revisar el chat una vez más no parece que haya otras preguntas. ¿Algún comentario final, Michael?



Grandy, Michael 46:25 Te agradezco que te tomes el tiempo para escucharnos y hacer tus preguntas y hay otras cosas que podrías estar haciendo hoy. Así que le agradezco que priorice la seguridad. Es importante. Es todo. Todo es estar seguro ahí fuera. Gracias.



Cuffari, José 46:42 Muchas gracias a todos.

● **Cuffari, José** detuvo la transcripción