

SCRIPT

Title	Script
1. Self-ID Survey Kimberly	Antes de comenzar, si no le importa, por favor complete nuestra encuesta Self-ID anónima para ayudar a ADOT a comprender quién asiste a nuestras reuniones públicas. Gracias.
2. Title Slide Kimberly	Buenas noches y gracias por acompañarnos en nuestra presentación del ensanchamiento del Corredor SR 347 y las mejoras en las intersecciones. Mi nombre es Kimberly Larson, Gerente de Proyectos de Relaciones Comunitarias de ADOT.
3. Welcome Kimberly	Antes de comenzar con nuestra presentación, me gustaría repasar algunos detalles importantes sobre la reunión de esta noche. Los baños están ubicados en el vestíbulo por donde entró al edificio; si sale por las puertas de la parte trasera del gimnasio, los encontrará al otro lado del vestíbulo a su izquierda. Las salidas de emergencia están ubicadas detrás de mí, a la izquierda y derecha del escenario. Si hay una emergencia, salga por estas puertas y reúnase lejos del edificio. Asegúrese de silenciar su teléfono celular o cualquier otro dispositivo móvil que pueda tener. Los miembros del equipo del proyecto estarán disponibles durante toda la reunión para ayudar con la sesión de preguntas y respuestas, en la mesa de registro y en el área de puertas abiertas para responder preguntas. Todos los miembros de nuestro equipo llevarán insignias con su nombre para ayudarle a identificarlos. También queremos que todos sepan que tenemos intérpretes de español esta noche para ayudar a cualquier persona que necesite interpretación. Me gustaría presentarles a NOMBRE y NOMBRE (los intérpretes vienen al frente y preguntan si alguien necesita ayuda en español).
4. Meeting Purpose Kimberly	Nos reunimos esta noche para proporcionar detalles sobre las mejoras propuestas del Corredor de la Ruta Estatal 347 y darle la oportunidad de hacer preguntas y proporcionar cualquier comentario. Basándose en sus comentarios, las discusiones continuas de la agencia y las investigaciones y documentación de ingeniería y medio ambiente, los equipos del proyecto estarán listos para avanzar hacia un trabajo de diseño y medio ambiente más detallado. Y con eso, me gustaría presentar a nuestro presentador principal de esta noche, nuestro gerente de corredor Trent Kelso.

Title	Script
5. SR 347 Corridor Trent	Gracias Kim, y gracias a todos por estar aquí esta noche. Me gustaría comenzar con algunos antecedentes sobre por qué estamos proponiendo mejoras a la SR 347. La Asociación de Gobiernos de Maricopa (MAG) publicó un estudio a nivel de planificación en junio de 2022, que concluyó que, sin mejoras, los volúmenes de tráfico futuros en la SR 347 superarán la capacidad vial existente, lo que causará operaciones inaceptables y fallidas (en otras palabras, respaldos de tráfico y congestión extrema). El estudio recomendó ampliar la SR 347 de 2 a 3 carriles en cada dirección a la mediana, así como convertir la intersección a nivel de Riggs Road en un intercambiador de tráfico. Además, el estudio recomendó reconfigurar otras intersecciones a lo largo de la SR 347 para mejorar el flujo y la seguridad del tráfico.
6. Overview Trent	Este es un mapa del corredor de 13 millas de largo, que se encuentra completamente dentro de la comunidad indígena del Gila River. La línea verde indica la ampliación propuesta para el corredor, la estrella amarilla indica la ubicación del nuevo intercambio propuesto en Riggs Road y los círculos rojos indican las otras intersecciones propuestas para mejoras.
7. Public Involvement Trent	Es importante que ADOT reciba comentarios del público y de los socios del proyecto para ayudar a determinar las mejores estrategias para mejorar la SR 347 a través de estos diversos proyectos. La primera fase de nuestros esfuerzos de divulgación comenzó a mediados de 2023 con la fase de alcance público. El propósito del alcance es presentar el estudio y buscar aportes del público y de la agencia para identificar alternativas factibles para realizar las mejoras. La difusión durante la fase de alcance incluyó una encuesta pública, así como numerosas presentaciones a los órganos electos y designados de la Comunidad Indígena del Gila River, como los propietarios subyacentes en la SR 347. También coordinamos con varios departamentos de la comunidad y la Ciudad de Maricopa para revisar y proporcionar información sobre las diversas alternativas que se están considerando. A través de estos esfuerzos, recibimos más de 700 comentarios públicos y aportes valiosos para ayudar a determinar las preferencias de la comunidad y el público. Ahora estamos en la fase de evaluación de alternativas. El equipo ha desarrollado conceptos de diseño alternativos para cada una de las mejoras propuestas y está buscando información sobre estas esta noche y también a través de una encuesta en línea.

Title	Script
8. Environmental and Engineering Trent	Además de contactar al público y a las agencias, las alternativas se evaluaron utilizando varios factores ambientales y de ingeniería diferentes. Durante el año pasado, el equipo del proyecto ha estado recopilando datos y preparando evaluaciones iniciales para determinar los posibles impactos y oportunidades relacionados a cada uno de estos factores. El equipo del proyecto continuará perfeccionando estas evaluaciones y, junto con los comentarios que recibamos durante estas reuniones, avanzará con las alternativas finales en el proceso de diseño. Un elemento a considerar en nuestros esfuerzos de recopilación de datos es que habrá impactos en los recursos culturales para todas las alternativas. ADOT y su Equipo de Preservación Histórica trabajarán con el Equipo de Recursos Culturales Comunitarios y la Oficina de Preservación Histórica Tribal para determinar los impactos y desarrollar los acuerdos y planes de tratamiento requeridos.
9. SR 347 Corridor Widening Trent	Así que comencemos con la propuesta de ampliación del corredor.
10. Alternative Trent	De acuerdo al estudio MAG, el equipo del proyecto propone ampliar la SR 347 en un carril en cada dirección desde la I-10 hasta los límites norte de la Ciudad de Maricopa con una barrera mediana de hormigón que separe los carriles norte y sur. Toda la ampliación propuesta encajaría dentro de la FILA existente. La sección norte del corredor, aproximadamente entre Maricopa Road y la I-10 (indicada por la flecha roja) se ampliaría en la mediana y hacia el exterior, ya que la mediana no es lo suficientemente ancha como para acomodar los carriles adicionales. Desde Maricopa Road, al sur hasta los límites de la ciudad, los nuevos carriles se agregarían completamente dentro de la mediana existente. Las mejoras propuestas también incluirían la ampliación de los puentes existentes en Santa Rosa Wash, Santa Cruz Wash y el Gila River.
11. Riggs/SR 347 Study Trent	Ahora, hablemos de las mejoras propuestas en Riggs Road.
12. Range of Alternatives Trent	El estudio inicial propuso siete alternativas de intercambio para separar la SR 347 del tráfico de Riggs Road en un nuevo puente, incluyendo los tipos de intercambios que se ven en esta diapositiva. Siguiendo el alcance de la agencia y el público, el equipo del proyecto refinó las siete alternativas hasta las dos alternativas de intercambio de diamantes, que se muestran en el segundo diagrama desde la derecha, el diamante ajustado y el diamante extendido.

Title	Script
13. Spread Diamond Interchange Trent	La primera de las dos alternativas es la Alternativa A2, el diamante extendido, en el que Riggs Road queda elevada sobre un puente sobre la SR 347. Riggs Road se desplazaría hacia el sur y la SR 347 permanecería en el mismo lugar en el que se encuentra hoy. Se requeriría una nueva estructura en la rampa de salida hacia el sur para acceder a la subestación de eléctrico que se muestra en rosa, que permanecería en su ubicación actual entre la rampa y la SR 347. Esto no es sin precedentes en un intercambio ADOT, pero no es un diseño deseable para el acceso a la subestación.
14. Shifted Tight Diamond Interchange Trent	La segunda alternativa es la Alternativa B1, el diamante ajustado desplazado, con la SR 347 elevada en un puente sobre Riggs Road. La SR 347 se desplazaría hacia el este y la carretera Riggs se desplazaría ligeramente hacia el sur desde donde está hoy. La rampa de salida hacia el sur estaría al este de la subestación existente, simplificando enormemente el acceso a la misma.
15. Riggs Road/SR 347 Preliminary RA Trent	La alternativa preferida preliminar de ADOT para Riggs Road es la Alternativa B1, el diamante ajustado desplazado. Al comparar las dos alternativas, ambas cumplen con el propósito y la necesidad del proyecto y tienen impactos y oportunidades similares para la mayoría de los factores ambientales y de ingeniería discutidos anteriormente. Sin embargo, los beneficios de construir el diamante ajustado desplazado con la SR 347 pasando sobre Riggs Road son que: • Simplifica el acceso a la tierra adyacente a Riggs Road, ya que Riggs permanecería en su grado existente. • Proporciona un mejor acceso a la subestación. • Requiere siete acres menos de nuevo Derecho de Paso, con 31 acres totales de derecho de paso de propiedad tribal necesarios. • Permite el paso directo de cargas sobredimensionadas que viajan en la SR 347, mientras que la Alternativa A2 requeriría que los vehículos sobredimensionados utilicen las nuevas rampas para evitar la estructura del puente. • Y finalmente reduciría la duración de la construcción hasta en tres meses, de 15 a 12 meses, principalmente por poder construir el puente y las rampas en menos fases que la Alternativa A2.
16. Casa Blanca Road Trent	Ahora, repasemos las alternativas para las cuatro intersecciones otras a lo largo del corredor, indicadas por los círculos rojos. Comencemos en la parte inferior con la intersección de la Casa Blanca Road.
17. Casa Blanca Road Trent	La intersección de Casa Blanca Road actualmente funciona como una intersección Estándar T señalizada. El equipo del proyecto analizó dos alternativas para mejorar esta intersección: 1) Reconstruir la intersección como una intersección en T de Florida y 2) Mejorar la intersección en T estándar existente. Los resultados de la evaluación y la alternativa preferida de ADOT preliminar se presentan en las siguientes diapositivas.

Title	Script
18. Casa Blanca Road Alt 1 Trent	Veamos primero la Alternativa 1, reconstruyendo la intersección como una “T de Florida”. CLIC El cambio principal en esta intersección sería que el tráfico hacia el oeste que gira a la izquierda de Casa Blanca Road se convierta en un nuevo carril de aceleración en lugar de en los carriles directos hacia el sur existentes en la SR 347. El tráfico girando estaría separado del carril de paso por una barrera rayada de al menos cuatro pies de ancho. CLIC Con esta separación, así como un carril de aceleración de más de un cuarto de milla de largo, se permitirá la fusión segura del tráfico con el tráfico de la SR 347 en dirección sur, que no tendrá que detenerse bajo esta alternativa. CLIC Un carril de giro a la derecha dedicado conectado a un carril de aceleración en la SR 347 en dirección norte permitiría movimientos de giro a la derecha de flujo libre y una fusión más segura. CLIC El carril de giro a la derecha hacia el norte en la SR 347 se haría más largo para dar a los vehículos más espacio para reducir la velocidad antes de girar. CLIC Del mismo modo, el carril de giro a la izquierda hacia el sur en la SR 347 se haría más largo para dar a los vehículos más espacio para reducir la velocidad y hacer cola mientras esperan para girar.
19. Casa Blanca Road Alt 1 Animation Trent	Esta es una animación de la intersección T de Florida señalizadas, con la flecha verde que indica cómo se mueve cada dirección del tráfico.
20. Casa Blanca Road Alt 1 Trent	Esta es la configuración propuesta de la intersección T de Florida con menos zoom. El sombreado azul indica la ampliación del puente Santa Cruz Wash y el resaltado amarillo indica las mejoras propuestas en el carril de giro, así como el tráfico libre hacia el sur.

Title	Script
21. Casa Blanca Road Alt 2 Trent	La segunda alternativa considerada es mejorar la T Estándar que existe actualmente. CLIC Similar a la T de Florida, se agregaría un carril de giro a la derecha de flujo libre desde Casa Blanca Road, junto con un carril de aceleración en la SR 347 en dirección norte para permitir que los vehículos aceleren antes de fusionarse. CLIC El carril de giro a la izquierda hacia el sur en la SR 347 se haría más largo para dar a los vehículos más espacio para reducir la velocidad y hacer cola mientras esperan para girar. CLIC Y finalmente, el carril de giro a la derecha hacia el norte en la SR 347 se haría más largo para dar a los vehículos más espacio para reducir la velocidad antes de girar. La principal diferencia entre esta y la T de Florida es que el tráfico hacia el sur de la SR 347 tiene que detenerse en la señal para permitir giros a la izquierda desde Casa Blanca Road como lo hace actualmente.
22. Casa Blanca Road Alt 2 Trent	Esta es la configuración de la T Estándar mejorada, con menos zoom. Al igual que la otra diapositiva, el sombreado azul indica dónde debería ampliarse el puente Santa Cruz Wash y el resaltado amarillo indica las mejoras en el carril de giro.
23. Casa Blanca Road PPA Trent	La alternativa preferida preliminar de ADOT en Casa Blanca Road es la T de Florida con la barrera de separación de cuatro pies, ya que reduce el retraso total de la intersección de 37 segundos a 8 segundos por vehículo en comparación con la mejora en la T estándar (retraso de 144 segundos en 2050 si no se hace nada). Permite el flujo libre del tráfico de la SR 347 en dirección sur, lo que mejora las opciones de sincronización de la señal y la confiabilidad del tiempo de viaje, y proporciona un carril de aceleración dedicado para los vehículos de Casa Blanca Road que giran a la izquierda en la SR 347, lo que permite una fusión más segura sobre la alternativa T Estándar (los vehículos se convierten en los carriles SB con la T Estándar en lugar de un carril dedicado).
24. Borgia Road Trent	Hacia el norte, veamos Borgia Road o Sacate Road. La alternativa preferida preliminar de ADOT es proporcionar un derecho de entrada directo en esta intersección, así como ampliar Borgia Road en la intersección.

Title	Script
25. Borgia Road PPA Trent	Esta es una demostración de las mejoras propuestas. CLIC En la SR 347, se agregaría un carril de giro a la derecha en dirección norte para permitir que los vehículos reduzcan la velocidad antes de girar. CLIC Se agregaría un carril de aceleración hacia el norte para permitir que los vehículos que giran a la derecha aceleren antes de incorporarse al tráfico de la SR 347. Si es necesario, para la pequeña cantidad de vehículos que van y vienen de la SR 347 en dirección sur, se requeriría un giro en U en Mammoth Way o Casa Blanca Road, donde se permiten esos movimientos de giro.
26. Mammoth Way Trent	Ahora pasemos a la intersección de Mammoth Way.
27. Mammoth Way Trent	Esta intersección funciona actualmente como una intersección en T estándar señalizada. Se evaluaron dos alternativas: 1) Mejorar la intersección T Estándar existente, 2) Reconstruir la intersección como una intersección T de Florida. Debido al alto volumen de camiones de hormigón y vehículos pesados que utilizan esta intersección, la mejora en la T Estándar fue identificada como la Alternativa Preferida Preliminar.
28. Mammoth Way Trent	CLIC En la SR 347, el carril de giro a la derecha en dirección norte se alargaría para dar a los vehículos más espacio para reducir la velocidad antes de girar. CLIC Del mismo modo, el carril de giro a la izquierda hacia el sur de la SR 347 también se extendería para dar a los vehículos más espacio para reducir la velocidad y esperar antes de girar. CLIC Se agregaría un carril de giro a la derecha de flujo libre con un carril de aceleración más largo para que el tráfico que gira a la derecha desde Mammoth Way ya no tenga que detenerse en la intersección.
29. Mammoth Way Animation Trent	Esta es una animación de la T estándar mejorada, con las flechas verdes indicando cómo se mueve cada dirección del tráfico.
30. Mammoth Way Trent	Esta es la configuración propuesta en la SR 347 y Mammoth Way, con menos zoom, para ver más de las mejoras propuestas. Durante nuestro alcance, Gila River Sand and Gravel ha expresado su interés en una conexión con la SR 347 desde el oeste, como lo indica el círculo rojo. Las discusiones para incluir esta función en el proyecto continúan.
31. Maricopa Road Trent	Ahora nos dirigimos al norte hacia Maricopa Road.

Title	Script
32. Maricopa Road PPA Trent	La configuración de intersección existente es una T de Florida señalizada. Se evaluaron dos configuraciones de intersección: 1) Mejorar la T de Florida existente, 2) O convertir la intersección a una T estándar. Dado que la T estándar no moverá tanto tráfico, la mejora de la T de Florida con las mejoras enumeradas es la alternativa preferida preliminar de ADOT. Hay un desarrollo considerable planeado por la Comunidad en el área de Wild Horse Pass. Con las mejoras futuras en el intercambiador SR 347/I-10, así como la posible adición de un intercambiador Koli Road en la I-10, los patrones de tráfico en esta intersección podrían cambiar significativamente en el futuro. Cuando se hayan construido el desarrollo planificado y las mejoras del intercambio de la I-10, esta intersección debe estudiarse más a fondo para determinar si se necesitan mejoras adicionales.
33. Maricopa Road Trent	Así se verían las mejoras propuestas. CLIC El carril de aceleración hacia la SR 347 en dirección norte se extendería para dar a los vehículos la distancia adecuada para acelerar. CLIC El tráfico que gira a la derecha desde Maricopa Road tampoco tendría que detenerse en la intersección porque tendrían un carril de giro libre conectado a un carril de aceleración en la SR 347. CLIC En la SR 347, el carril de giro a la derecha hacia el sur se alargaría para dar a los vehículos más espacio para reducir la velocidad antes de girar. CLIC Se agregaría un segundo carril de giro a la izquierda en dirección norte de la SR 347 para mejorar el flujo de tráfico a través de la intersección. CLIC Tal como existe actualmente, el tráfico hacia el norte no necesita detenerse.
34. Timeline Trent	Como mencioné antes, solo hay fondos para una parte de las mejoras que discutimos esta noche. Este gráfico muestra el cronograma anticipado para los proyectos separados, moviéndose de izquierda a derecha: Las mejoras propuestas en Casa Blanca Road y Mammoth Way están financiadas y se anticipa que comenzarán a construirse a fines de 2025. La construcción tardará aproximadamente 12 meses en completarse. La Ampliación de la SR 347, I-10 a la ciudad de Maricopa se encuentra actualmente en diseño preliminar y se espera que esté completa a fines de 2025. El proyecto no está financiado actualmente para la construcción. Cuando la financiación esté disponible, el proyecto tardará aproximadamente dos años en completarse. Para el intercambio de Riggs Road, el alcance público y de la agencia se realizó en 2023. Ahora estamos en la fase de análisis de alternativas. Los próximos pasos son el informe de concepto de diseño y los estudios ambientales, que se espera que se completen en 2025. La financiación de la construcción de este intercambio se aplazó. Ahora le cederé el turno a Kim.

Title	Script
35. How to Comment Kimberly	Gracias Trent. La participación del público es una parte muy importante del proceso de planificación, y queremos asegurarnos de que puede proporcionar su opinión de varias maneras. Puede enviar sus comentarios esta noche en nuestra estación de comentarios, o en línea, ya sea en su computadora o dispositivo móvil, visitando azdot.gov/SR347comment o escaneando el código QR en la pantalla. Puede enviar comentarios por correo electrónico a KLarson@azdot.gov o llamarnos al 855-712-8530. Finalmente, puede enviar sus comentarios por correo a ADOT Community Relations, 1655 W. Jackson, MD 126F, Phoenix, AZ 85007.
36. Q&A Kimberly	Con esto concluye nuestra presentación. Ahora abriremos un espacio para preguntas y comentarios. Si desea hacer una pregunta o comentario, puede hacer la fila detrás del micrófono o levantar la mano y le llevaremos el micrófono. También nos gustaría presentarle a Michael Grandy, uno de los consultores de ADOT en el proyecto, quien ayudará a responder algunas de sus preguntas. También contamos con miembros de nuestro equipo de proyectos en el área de puertas abiertas que están disponibles para responder sus preguntas. Gracias.