

AUDIENCIA PÚBLICA – Versión en línea

Diapositiva	Guión
1. Diapositiva de título Grand-35	<p>Hola, soy Nancy Becerra, Gerente de Proyectos de Relaciones Comunitarias del Departamento de Transporte de Arizona. Gracias por acompañarnos para conocer el Informe de concepto de diseño de carreteras escolares indígenas y el Estudio ambiental de US 60 (Grand Avenue) / 35th Avenue / Indian School Road, también conocido como el Estudio Grand-35.</p>
2. Aviso de no discriminación - Inglés	<p>ADOT cumple con el Título VI de la Ley de Derechos Civiles de 1964, el Título II de la Ley de Estadounidenses con Discapacidades de 1990 y otras autoridades relacionadas en todos sus programas y actividades.</p> <p>Cualquier persona que crea que sus derechos del Título VI o ADA han sido violados, puede presentar una queja comunicándose con la Oficina de Derechos Civiles de ADOT al 602-712-8946 o por correo electrónico a civilrightsoffice@azdot.gov dentro de los 180 días posteriores a la presunta violación.</p>
3. Propósito de la audición	<p>El Departamento de Transporte de Arizona, en coordinación con la ciudad de Phoenix y la Asociación de Gobiernos de Maricopa, ha iniciado este estudio y estamos aquí para proporcionar una descripción general de la Alternativa Preferida, dar una actualización sobre el cronograma y obtener sus comentarios sobre los borradores de los documentos del estudio.</p> <p>ADOT, MAG y la Ciudad entienden lo beneficioso que es esta mejora del proyecto para la comunidad y el público viajero y han estado trabajando durante años para hacer realidad este proyecto. Los siguientes representantes han estado trabajando en este proyecto desde su inicio: Grupo de Gestión de Proyectos ADOT, Grupo de Derecho de Paso de ADOT, Grupo Ambiental ADOT, Grupo de Construcción del Distrito Central de ADOT, Asociación de Gobiernos de Maricopa y la ciudad de Phoenix.</p> <p>Ahora, me gustaría presentar a nuestro presentador. Rodney Bragg, PE, es el Gerente de Proyectos Consultor de AECOM.</p>
4. Ubicación del proyecto	<p>Gracias, Nancy.</p> <p>Este gráfico muestra la ubicación del proyecto que se centra en la intersección Grand Avenue/35th Avenue/Indian School Road. Este estudio analizó las opciones para subir o bajar las carreteras, lo que resultó en alternativas que se extendían aproximadamente un cuarto de milla en cada dirección. Las alternativas generalmente se extendían a 38th Drive en el oeste, 33Rd Avenue en el este, Glenrosa Avenue en el norte y Weldon Avenue en el sur.</p>
5. Propósito del estudio	<p>El propósito general de este estudio es mejorar el flujo de tráfico y mejorar la seguridad en la intersección Grand Avenue / 35th Avenue / Indian School Road, esto incluye específicamente mejorar el flujo de tráfico y reducir los retrasos en la intersección, reducir los accidentes y reducir los conflictos</p>

	entre vehículos y trenes. Estos objetivos, junto con los aportes del público y de la agencia, dieron forma al propósito y la necesidad del proyecto.
6. Objetivos del estudio	El objetivo de este estudio fue desarrollar conceptos para mejoras en la intersección, incluida la opción No-Build, lo que significa que no se realizarían mejoras. El equipo de estudio preparó una evaluación ambiental para evaluar los impactos ambientales de estas opciones. Con base en el análisis de ingeniería y ambiental y los aportes de la comunidad, ADOT seleccionó una alternativa preferida para las mejoras que mejor cumplen con los objetivos del proyecto. Esta audiencia pública es para presentar esa Alternativa Preferida y buscar la opinión continua del público.
7. Requisitos de NEPA	Este proyecto continúa siguiendo la Ley Nacional de Política Ambiental que requiere que las agencias analicen, divulguen, eviten, minimicen o mitiguen los impactos ambientales adversos para proyectos con participación federal. Este proyecto ha preparado un borrador de Evaluación Ambiental que describe la necesidad del proyecto, documenta las alternativas consideradas y evaluadas, y aborda los impactos ambientales y la mitigación planificada.
8. Divulgación de NEPA	ADOT ha asumido la responsabilidad de la Administración Federal de Carreteras para llevar a cabo las revisiones y aprobaciones ambientales de la Ley Nacional de Política Ambiental según el acuerdo firmado el 16 de abril de 2019 entre la Administración Federal de Carreteras y ADOT. Como parte de este proyecto, ADOT sirve como la agencia principal y tiene la autoridad para aprobar este proyecto.
9. Alternativa sin construcción	La alternativa sin construcción representa el sistema de transporte existente con mantenimiento continuo y otros proyectos financiados como 35th Avenue Bus Rapid Transit por la Ciudad de Phoenix. La alternativa de no construcción proporciona una base contra la cual se pueden medir los impactos sociales, ambientales y económicos. La alternativa sin compilación se utiliza como línea de base, o punto de referencia, para comparar con la alternativa de compilación.
10. Alternativa de compilación preferida	La alternativa de construcción preferida se desarrolló a partir de los análisis ambientales y de ingeniería, así como de los aportes de la agencia y el público sobre la gama de alternativas que se consideraron, incluida la alternativa de no construcción. Las características de diseño de las alternativas propuestas se presentaron al público para su revisión y aportes en enero de 2023.
11. Alternativa preferida	Este gráfico muestra la alternativa preferida que también se presenta en el borrador de la Evaluación Ambiental y el borrador del Informe de Concepto de Diseño para comentarios públicos. Estos documentos están disponibles en el sitio web del estudio y hay varias maneras diferentes de proporcionar comentarios, que se discutirán más adelante en la presentación. La Alternativa Preferida fue desarrollada en coordinación con la ciudad de Phoenix y BNSF Railway. La alternativa No-Build no cumple con los objetivos del estudio (también conocido como propósito y necesidad) y no recibió un

	apoyo notable de las partes interesadas o de los comentarios que recibimos del público. La Alternativa Preferida satisface los objetivos del estudio.
12. Alternativa preferida	La Alternativa Preferida levantaría la Avenida 35 para pasar por encima del ferrocarril BNSF y la Gran Avenida y crearía una nueva intersección elevada con Indian School Road. 35th Avenue se desplazaría hacia el oeste y Indian School Road se desplazaría hacia el norte, y la intersección existente en Indian School Road y 33rd Drive sería eliminada. La Alternativa Preferida acomodaría la ruta planificada de Bus Rapid Transit en 35th Avenue y acomodaría una futura ruta de tránsito de alta capacidad en Indian School Road, y mejoraría las aceras, proporcionaría hombros exteriores para bicicletas y salidas de autobuses.
13. Alternativa preferida	Incluiría nuevos puentes para que la Avenida 35 pase sobre el ferrocarril y la Gran Avenida, y también incluiría nuevos puentes para que Indian School Road pase sobre el ferrocarril y la Gran Avenida. Grand Avenue permanecería a nivel y se eliminaría la señal de tráfico y la intersección existentes.
14. Alternativa preferida	La Alternativa Preferida extendería Glenrosa Avenue hacia el oeste para crear una nueva intersección señalizada con Grand Avenue. Se construiría un callejón sin salida en la Avenida 37 al norte de la Gran Avenida, y se eliminaría la intersección existente en la Avenida Grand y la Avenida 37.
15. Alternativa preferida	Se extendería la Avenida 33 al norte de Indian School Road, donde una nueva carretera este-oeste conectaría 33rd Drive con 33rd Avenue, y 33rd Drive no estaría conectada directamente a Indian School Road. Se construirían mejoras en las intersecciones, como carriles de giro adicionales, en la intersección de Indian School Road/33rd Avenue.
16. Alternativa preferida	Esta representación muestra la Alternativa Preferida mirando hacia el norte y muestra la Avenida 35, Indian School Road y la nueva intersección elevada. El puente de la Avenida 35 para pasar por la Gran Avenida y el ferrocarril se muestra en la parte inferior derecha, mientras que el puente Indian School Road sobre la Gran Avenida y sobre el ferrocarril se muestra a la izquierda, junto con las vías del ferrocarril.
17. Alternativa preferida	Esta imagen mira hacia el sur y también muestra la Avenida 35, Indian School Road y la nueva intersección. El puente de Indian School Road para pasar por Grand Avenue y el ferrocarril se muestra a la derecha junto con las vías del ferrocarril.
18. Alternativa preferida	Esta imagen está mirando hacia el noroeste a lo largo de Grand Avenue. La Avenida 35 se muestra a la izquierda y Indian School Road está a la derecha, y las vías del ferrocarril están en la parte inferior izquierda. Se elimina la intersección existente de 6 patas, pero la rampa de entrada hacia el este permanecería para proporcionar una conexión desde Grand Avenue hasta Indian School Road en dirección este.
19. Hallazgos alternativos preferidos	La Alternativa Preferida mejoraría el flujo de tráfico a lo largo de Grand Avenue y 35th Avenue, mejoraría las operaciones generales de tráfico y los

	<p>tiempos de respuesta de emergencia al eliminar los cruces del ferrocarril, y mejoraría las instalaciones para peatones y bicicletas.</p> <p>La Alternativa Preferida facilitaría todos los movimientos de tráfico entre Grand Avenue, 35th Avenue e Indian School Road, y mejora la seguridad al eliminar las ubicaciones de choque alto y al eliminar los conflictos de vehículos / trenes.</p>
<p>20. Hallazgos alternativos preferidos</p>	<p>El borrador de EA y los documentos técnicos de apoyo están disponibles para su revisión pública en el sitio web del proyecto. Se ha llevado a cabo un análisis de puntos críticos y se ha preparado un informe técnico sobre la calidad del aire, que se está distribuyendo para su examen por los organismos, que se adjunta al proyecto de evaluación ambiental como apéndice C.</p> <p>Se anticipa que el nivel general de cambio en el paisaje visual resultante de la Alternativa Preferida será mínimo, ya que ya hay una carretera elevada y una estructura a lo largo de Indian School Road.</p> <p>Durante la construcción se producirían impactos a corto plazo relacionados con el polvo, el ruido y los retrasos/restricciones del tráfico. Sin embargo, los beneficios a largo plazo resultarían de una mejor movilidad, una menor congestión del tráfico y una mayor seguridad.</p>
<p>21. Hallazgos alternativos preferidos</p>	<p>ADOT considera la mitigación del ruido para los usos de la tierra adyacentes que se prevé que se vean afectados por los niveles de ruido del tráfico de la carretera. Como parte de la evaluación ambiental, se realizó un análisis de ruido siguiendo las pautas federales y los Requisitos de reducción de ruido de 2017 de ADOT.</p> <p>Se evaluaron las barreras acústicas, pero no se recomiendan porque no alcanzaron el objetivo de diseño de reducción de ruido o excedieron el costo máximo razonable de reducción.</p> <p>Los detalles adicionales sobre el análisis del ruido figuran en la Sección 4.9 y el Apéndice D del Proyecto de EA.</p>
<p>22. Hallazgos alternativos preferidos</p>	<p>La Sección 4 (f) especifica que la FHWA no puede aprobar el uso de tierras públicas específicas, como parques de propiedad pública, áreas recreativas o sitios históricos, a menos que se cumplan requisitos específicos.</p> <p>La alternativa preferida afectará a una propiedad histórica y ADOT tiene la intención de hacer una determinación de impacto de minimis para esta propiedad, basada en un hallazgo de "ningún efecto adverso" bajo la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica.</p> <p>Se necesita un nuevo derecho de paso de esta propiedad histórica; Sin embargo, se prevé que el uso permanente de una pequeña cantidad de este recurso no afectaría la capacidad del recurso para transmitir su importancia histórica o cultural. En base a esto, ADOT ha determinado que el impacto en este recurso histórico 4 (f) se considera de minimis o insignificante.</p>

	<p>Se puede encontrar información adicional sobre el análisis 4(f) en la Sección 4.6 del Borrador de Evaluación Ambiental.</p>
23. Hallazgos alternativos preferidos	<p>La Alternativa Preferida afectaría a 78 parcelas de diferentes tipos de uso, incluidas casas residenciales, negocios industriales y comerciales, ferrocarriles, terrenos baldíos y propiedades de la ciudad. Aproximadamente 60 empresas y 5 residencias serían desplazadas.</p> <p>Los efectos adversos para las poblaciones minoritarias y de bajos ingresos y los recursos socioeconómicos se minimizarían mediante el desarrollo y la ejecución de un plan de mitigación de impactos, desarrollado por ADOT.</p>
24. Financiación de proyectos	<p>El financiamiento actual incluye fondos federales y Fondos de Ingresos para Usuarios de Carreteras a través de la Asociación de Gobiernos de Maricopa (MAG), generados a través del impuesto a las ventas de medio centavo aprobado por los votantes en el Condado de Maricopa.</p>
25. Horario de estudio	<p>Este gráfico muestra el cronograma de estudio anticipado, moviéndose de izquierda a derecha. El estudio comenzó en la primavera de 2020 cuando comenzamos a explorar varias opciones en la intersección. La reunión de alcance público se llevó a cabo en octubre de 2020. En 2021 y 2022 desarrollamos y evaluamos opciones y ampliamos la fase de estudio para investigar más a fondo el posible tránsito futuro de alta capacidad en el área de estudio. En enero de este año, presentamos dos alternativas de construcción para su opinión, y esta audiencia pública es para discutir la alternativa preferida. Tras el cierre de nuestro período de comentarios el 27 de noviembre de 2023, el equipo del estudio revisará, evaluará y responderá a todos los comentarios de las agencias asociadas y del público. ADOT, en coordinación con la ciudad de Phoenix y la Asociación de Gobiernos de Maricopa, seleccionará la alternativa final.</p> <p>Esta selección, combinada con los aportes del período de comentarios públicos, se documentará en los documentos de Evaluación Ambiental Final (EA) e Informe de Concepto de Diseño (DCR) que se espera que se completen a principios de 2024.</p> <p>Si se selecciona una alternativa de construcción y recibe una decisión ambiental final para seguir adelante, entonces el proyecto pasaría a la fase de diseño en 2024 y la construcción se anticiparía en 2025.</p> <p>Ahora le daré la palabra a Nancy para discutir formas de proporcionar su opinión.</p>
26. Cómo comentar	<p>Le agradecemos su tiempo. Su opinión es importante, y apreciamos que se tome el tiempo para aprender más sobre el estudio y proporcionar sus comentarios.</p> <p>Como recordatorio, se aceptan comentarios durante el período de comentarios hasta el 27 de noviembre de 2023, a través de las siguientes opciones.</p>

	<p>Puede enviar comentarios por escrito en línea en www.adotgrand35study.com</p> <p>Puede enviar un comentario específico de la ubicación a través de nuestra herramienta de mapa de comentarios en línea en www.adotgrand35study.com.</p> <p>Puede enviar un comentario por correo electrónico a adotgrand35study@hdrinc.com</p> <p>Puede enviar un comentario por teléfono al 602.474.3952</p> <p>Y puede enviar su comentario por correo postal de EE. UU. a ADOT Grand 35 Study c / o HDR Inc. 20 E. Thomas Road, Suite 2500 Phoenix, AZ 85012</p>
27. Gracias	