

CC2DCA 公开会议 3

2022 年 10 月 25 日，星期二 7:00 PM - 8:05 PM (1:05:53)

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

好的。各位晚上好。再说一次，我的名字叫内特格·雷厄姆。我是环境服务部交通项目的公众宣传专家。我们将开始今天的 **CC2DCA 2022** 年秋季社区会议。

继续下一张幻灯片。好的，今晚我们很快将在这个 **Zoom** 网络研讨会上介绍该线路的运作方式。今晚，您将能够使用菜单屏幕上的问答选项输入问题或评论。演讲期间提出的问题或评论将在今晚会议结束时的问答环节中得到解决。然后，您在问答中输入的评论将被添加到公共记录中，以便在这个公众参与里程碑中获得反馈。提醒大家，我们大家可以使用在线反馈表以及通过电子邮件把评论和意见发送至 info@cc2dca.us，截止日期是 **2022 年 11 月 6 日**。我还想鼓励每个人确保他们已注册五角大楼-水晶城的交通更新电子邮件，以便了解未来的公众参与机会、会议和此类活动。

在我们正式开始之前，我想简要介绍一下这次会议将如何进行。我们将从一个简短的介绍开始，向您概述研究团队自去年 1 月上一次公众参与期以来所做的工作。本演示文稿无意重复或替换当前使用在线反馈表和发布到项目页面的其他资源在线提供的详细信息。我们希望您至少花一些时间来看看。如果没有，如前所述，您必须在 **11 月 6 日** 之前审查这些材料并就项目的这一阶段提供您的意见。本次会议的主要部分将专门用于现场问答环节和最后的评论环节。您可以随时使用现场活动问答输入您的问题或评论。今晚我们还提供西班牙语和中文普通话的口译服务。因此，如果您愿意，可以使用其中任何一种语言输入问题。我们的口译员将为研究团队翻译问题。我们会做出回应，然后他们会将回复翻译回原始语言。

西班牙语翻译 -

(西班牙语) 经过简短的介绍后，会议将专门进行现场问答和评论会议。您可以随时在现场活动问答框中输入您的问题或意见。项目团队将在您输入问题时做出回应。如果您愿意，可以用西班牙语或中文输入问题。我们将为研究团队翻译问题，然后翻译回复。谢谢你。

普通话翻译 -

(普通话) 在简短的介绍之后, 会议将专门进行现场问答和评论会议。您可以随时在现场活动问答框中输入您的问题或意见。项目团队将在您输入问题时做出回应。如果您愿意, 可以用西班牙语或中文输入问题。我们将为研究团队翻译问题, 然后翻译回复。谢谢你。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

好的, 所以今天晚上, 我们县项目经理凯尔·克林 (Kyle Kling) 加入了我的行列; 我们来自 VDOT 里士满办公室的同事在他们的环境研究计划中, Angel Reed 和我们在一起; 以及我们来自 VHB 的顾问团队, 包括 Laurent Carayrade、Drew Morrison 和 Sonali Soneji。所以今晚的议程, 在我们进入会议的实质性部分之前, 我们将简要回顾本 NEPA 研究的前几个阶段, 介绍目的和需求以及概念开发和筛选。我们将简要介绍通过本研究过程考虑的替代方案的范围。我们将介绍结构和概念设计。我们将重点介绍研究团队提出的推荐首选替代方案, 供本次公众参与考虑。我们将介绍此过程的后续步骤, 以在未来几个月和 2023 年结束研究。最后, 我们将继续提问和评论, 这将是今天会议的实质性部分。所以, 讲了这么多, 我现在把时间交给 VHB 的 德鲁莫里森来介绍我们的议程。

德鲁莫里森, VHB -

非常感谢, 内特。大家晚上好。因此, 这是我们第三次寻求对该研究的反馈。早在 2021 年春天, 我们就征求意见以帮助我们发展研究的目的和需求。然后去年冬天, 我们就我们开发的各种概念以及我们筛选的概念征求反馈意见, 因为我们努力开发满足目的和需求的合理范围的替代方案。从那时起, 研究小组确定了将在 NEPA 流程的其余部分进行评估的替代方案, 并制定了概念计划和效果图来说明这些替代方案。VDOT 和阿灵顿县还根据收益、影响和成本的评估和比较确定了推荐的的首选替代方案。本演示文稿将简要概述我们如何实现计划。

因此, 我们在研究一开始就定义了研究的目的和需求。这确实是整个过程的路线图。去年冬天, 我们在第二个公众参与期间向公众展示了。并且在 2021 年 11 月, CC2DCA 研究同意机构同意这一目的和需求, 这些机构是美国陆军工程兵团、美国环境保护署和国家公园管理局。目的和需求是拟议项目的“动机”。目的描述了项目旨在实现的目标。需求解释了项目旨在解决的问题。CC2DCA 研究的目的和需求是在审查现有条件、相关当地计划和政策、对这种连接的潜在需求以及公众意见后, 与地方、州和联邦机构协调确定的。因此, 如果我们查看目的和需求, 我们可以看到, 您知道, 基本目的是加强水晶城和华盛顿国家机场之间的非车辆旅行的连通性, 并且已经确定了以下需求: 支持积极的交通出行选择; 促进多式联运; 并推进地方和区域计划的目标。这些目的和需求元素伴随着这样的规定, 即任何选定的建筑

替代方案都将以上下文敏感的方式设计和实施，特别是考虑到国家公园管理局的一个单位乔治华盛顿纪念公园大道。

因此，有了目的和需求，我们开始确定概念。而且，正如我们在上次公众参与期间所解释的那样，研发团队探索了可以满足目的和需求的广泛概念。首先，我们定义了一组 14 条潜在走廊。走廊是可以建立潜在 CC2DCA 连接的二维路径。使用源自目的和需求的标准，我们确定了哪些走廊可以满足目的和需求，哪些不能。我们发现 14 条潜在走廊中有 5 条通过了该测试。它们被保留用于该过程的下一步。然后，该团队开发了一组 16 个潜在的连接概念，可以沿着保留走廊、概念或连接类型构建，例如桥梁、隧道或两者的混合。并且这些概念使用另一组标准进行筛选 - 也来自目的和需要 - 以确定其中哪些概念可以满足目的和需要。我们发现 16 个概念中有 6 个符合这些标准，因此也符合目的和需求。我将在下一张幻灯片中展示这些概念，以提醒我们所处的位置。因此，这六个概念是我们去年冬天与您分享的概念。您可以看到它们包括用于连接水晶城和 DCA 的桥梁、隧道和混合选项。

因此，在概念开发和筛选过程结束后，在审查了我们从公众、政府机构和利益相关者那里收到的意见后，我们按照此处显示的步骤继续我们的规划过程。首先，我们研究了六个保留概念中的哪一个应该包含在合理的备选方案范围内。然后我们检查是否可以实际构建余下的概念。然后这两个步骤将我们从六个概念带到了两个替代方案。然后，我们比较了两种备选方案的收益、影响和成本，以确定推荐的首选备选方案。推荐的首选替代方案是 VDOT 和阿灵顿县认为最能平衡这些收益、影响和成本的替代方案。

因此，这张幻灯片显示了我刚才提到的前两个步骤的结果。因为 8D 概念（您可以在屏幕中间看到）与 7D 概念非常接近，所以没有必要保留它以获得合理范围的替代方案。NEPA 不要求机构考虑所有可能的替代方案。但是，当存在大量潜在替代方案时，实际上只需要研究涵盖所有可能替代方案的最合理示例中的代表性数量。

然后我们查看了可施工性分析，结果表明无法建造包括隧道（8A、8B 和 9A）在内的替代方案。这是因为建造和使用隧道需要在每一端建造一个通道，以便在施工期间和之后将设备和人员进出隧道。分析表明，对于涉及隧道的每一种替代方案，现有和计划中的基础设施在物理上无法容纳在该隧道的一端或两端建造最小尺寸的竖井。因此，这些隧道替代方案——即使它们可以满足需要的目的——它们与 8D 一起被排除在进一步考虑之外。因此，只有两个备选方案被保留用于进一步开发和评估：备选方案 7D 和 9D，您可以在此处的屏幕上看到它们。

因此，该过程的下一步：阿灵顿县和 VDOT 然后将替代 7D 和 9D 带入概念设计。概念设计步骤的目的是进一步定义备选方案，以确定与每个备选方案相关的干扰限制。这些干扰限制是评估影响的基础。在概念设计期间，研究团队确认了规划限制，确定了潜在的结构选项，纳入了弗农山步道连接的选项，并制定了概念效果图和计划。但重要的是要记住，概念设计工作的主要目的是建立拟议连接的整体对齐和聚集。您稍后将看到的效果图仅用于说明，不一定代表最终连接的外观。这是因为大部分设计元素将在稍后阶段确定。

因此，我们可以看看替代 7D 的对齐方式。提醒一下，在这种替代方案中，CC2DCA 连接将是一座桥梁。这座桥将从铁路走廊未来的 VRE 水晶城站南入口的东侧开始。阿灵顿县正在与 VRE 协调，以确保这两个重要项目的无缝整合。替代方案 7D 将以一定角度穿过乔治华盛顿大道，并连接到机场现有二号航站楼停车场的二层。在停车场内，CC2DCA 将包括一条专用人行道，将用户引导至从车库到航站楼的现有桥梁连接处。

所以现在我们可以对从西到东的替代 7D 工作进行一些概述。您可以看到这座桥越过铁路走廊并满足那里的铁路标准。您可以看到连接乔治华盛顿纪念公园大道的拱桥。这个拱门需要在其东部着陆区周围对弗农山步道进行局部重新调整。但我们会注意到，因为我们将讨论更多结构类型（您在此处看到拱形）与其他构建替代方案可互换，我们将在其中展示不同的结构类型。您可以看到机场的未来状况以及横跨当前和规划的机场道路的桥梁。

我们已经提到了一些关于弗农山步道链接的信息。在这里，您可以看到 CC2DCA 桥与替代 7D 中的弗农山步道之间的两个潜在连接选项。选项一更长，大部分位于 Parkway 的边界之外。您可以看到用红色表示的大路线。选项二更短，完全位于 Parkway 内。这两个选项还显示了弗农山步道的局部重新排列，这将是容纳横跨大路的拱桥所必需的。现在，该图将与步道的交叉口显示为环形交叉路口，仅用于说明目的。然而，尚未就交叉口的类型做出任何决定，并且可能与此不同。例如，它可能是一个简单的 T 交叉点。

因此，现在查看了替代 7D，我们转向替代 9D。此外，还有一座桥，这个连接将从更南端的水晶大道 2231 号开始。将有一个入口，类似于计划在水晶城一侧建造的 VRE 水晶城站的入口。CC2DCA 桥将连接到目前正在规划的 VRE 站台以南的未来 Amtrak 站台，然后将继续穿过公园路到达二号航站楼停车场的三楼。在停车场内 - 与 7D 一样 - 替代方案 9D 将包括一条专用人行道，将用户引导至现有的从车库到二层航站楼的桥梁连接。

所以在这里，我们可以再看一些效果图，从西到东，这座桥是如何连接的。您可以看到铁路走廊上方的覆盖部分，以满足那里的要求。您可以在 **Parkway** 上看到一个拱形或大跨度的大梁系统。然后您可以看到那里的机场和停车场的连接。

再一次，对于 **9D**，我们有潜在的弗农山步道链接选项。和以前一样，选项一更长，但大部分位于大路边界之外，而选项二更紧凑，但将完全位于大路内。和以前一样，将交叉口显示为环形交叉路口的图是说明性的。尚未就交叉路口的类型做出任何决定。那可能会有所不同。它可能是一个 **T** 路口。我们想强调确保存在管理不同用户之间冲突的连接的兴趣。

因此，查看 **7D** 和 **9D** 并基于收益影响和成本的审查和平衡，替代 **7D** 提供了比替代 **9D** 更好的解决方案。您可以在此处查看与带有复选标记的不同元素的比较。通过使用横跨乔治华盛顿纪念公园大道的大梁系统而不是结构拱门，可以避免替代 **7D** 对弗农山步道的影响。正如我刚才提到的，拱和梁结构系统在这两种选择之间是可以互换的。

因此，基于该分析，并考虑到阿灵顿县和 **VDOT** 已确定替代 **7D** 与大梁系统而不是横跨大路的结构拱门作为首选替代方案。您可以在蓝色框中看到首选替代方案中 **Parkway** 上方的大跨度腰梁系统。首选替代方案的好处是，与 **7D** 相比，无需在当地重新调整弗农山步道。在这里，您可以再次看到一些与弗农山步道的潜在连接，这些连接将 **CC2DCA** 连接到步道，但没有对弗农山步道本身进行本地重新调整。

那么，在这个过程中接下来会发生什么？因此，重要的是要记住，随着 **NEPA** 流程的继续，进一步的影响分析以及机构和公众的反馈可能会导致对我们刚刚审查的首选替代方案进行额外的改进，因为这是避免或最小化影响所必需的。真的，该过程的后续步骤是什么样的？从机构和公众那里获得关于推荐首选替代方案的反馈，就像我们今晚所做的那样；获得同意机构对推荐的首选替代方案的同意；然后完成环境评估以查看我刚才提到的那些影响（并将提供给公众和评论）；并确定对首选替代方案的潜在改进或修改，以避免或最小化作为环境评估的一部分进行评估和理解的影响。

因此，就进一步参与而言，项目网站 www.cc2dca.us 上提供了有关流程和替代方案的更多信息。我们正在使用 www.cc2dca.us 上的在线反馈表积极征求意见。截止日期是 11 月 6 日。除了反馈表，我们还有一封电子邮件：info@cc2dca.us。我们也将于 11 月 6 日之前接受对该电子邮件地址的评论。非常重要是要注意这些评论，我们今晚和 11 月 6 日收到的反馈，将真正有助于告知后续步骤以及这些替代方案如何进行。所以，内特，我想我现在请你开始提问和评论期。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

你好，我回来了。谢谢你，德鲁，他对三年来的过程进行了非常翔实的演练。提醒一下，如果您想了解更多信息，不仅有关于这一阶段的公众参与，还有关于公众参与的过去阶段的更多信息。我还在我们的网络研讨会消息系统中看到，我们在该县的项目经理 **Kyle Kling** 分享了一个指向在线反馈表的直接链接，该表由 **Survey Monkey** 托管。因此，您可以在这个会议生态系统中找到它。我想指出的是，虽然我们正在与您交流聊天功能，但在本次会议中分享您的问题和评论的方法是使用问答功能，您可以在屏幕底部看到突出显示的绿色。我们还想指出，本次会议提供了一个自动生成的隐藏式字幕系统，只需按下实时转录选项即可获得我们可以通过技术管理的隐藏式字幕的最佳近似值。因此，再次提醒此次会议正在录制中。以便可以与目前无法加入我们的人们分享。但有了这个，我们现在邀请您通过问答环节提出问题 and 评论。

我们将从 **Gerry** 提出的一个问题开始，即“为什么首选方案的成本低于替代方案？”那么，**Drew**，您能否与我们多谈谈推荐的首选替代方案以及它如何实现两个决赛选手之间的成本差异？

德鲁莫里森，VHB -

是的，很高兴并非常感谢这个问题。我认为，如果我们真的在这里选择替代 **9D**，这不是首选的替代方案，那可以帮助我们讲述这个故事。因此，替代 **7D** 的主要好处之一是它与 **VRE** 水晶城站项目的计划南入口和楼梯塔相连。因此，这是一个正在进行的规划和设计项目，**VRE** 正在寻求将车站重新安置在水晶城，以促进未来的额外火车旅行。鉴于在备选方案 **9D** 中，为了提供与铁路服务的连接——这是目的和需求的基本要素之一：能够提供铁路到空中的连接——我们必须创建这种连接，既要 **Crystal Drive** **Crystal City** 本身，您可以看到左侧的蓝色盒子，并提供这些连接到这里更南端的未来 **Amtrak** 平台。因此，在替代 **7D** 中，主要驱动因素之一是能够利用现有计划项目的连接性并减少该地区所需的基础设施总量。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

谢谢，德鲁。我们再次邀请您在问答环节提出问题、评论和其他意见。但是，在我们等待您在问答中输入您深思熟虑的问题和评论的同时，德鲁，您和我为什么不就同意过程和 **NEPA** 研究的结束方式进行更多讨论。那会是什么样子？我们也可以在这里听到 **Angel** 的消息，只是为了帮助人们为这样的过程设定期望，这种过程已经持续了一段时间。

德鲁莫里森, VHB -

当然,我很高兴开始, Nate, 然后很高兴从领导环境流程的 VDOT 转交给 Angel。真的,正如这张幻灯片所展示的,我们在流程的每一步的关键目标,正如我们所暗示的,我们向公众公开,我们寻求公众、利益相关者、机构的反馈,为我们的下一步行动提供信息。考虑一下我们接下来应该关注哪些问题。我认为在这个过程中一个很好的例子是,我们上次听到的一件事是弗农山步道链接;我们如何才能将真正重要的南北行人和自行车资产与我们希望将成为真正重要的东西行人和自行车资产的联系联系起来。这就是这个过程的这个阶段的一部分。

所以,我们有一段时间从各种利益相关者那里获得反馈,用它来告诉你,影响是什么?有哪些考虑?现在可以解决什么问题?随着事情变得更加详细,我们提前将什么东西放在我们的后袋中以进行设计考虑?然后我们会去要求机构同意我们对推荐的首选替代方案的方法,并由我们从他们那里收到的反馈以及在我们评估影响的过程中发表评论的利益相关者形成替代品。那是环境评估文件,我们在其中查看,您知道,替代品的正面和负面影响是什么。基于这些影响,可能需要采取何种缓解措施、尽量减少这些影响。而且您知道,当我们完成环境过程时,这将使我们为进一步的设计做好准备,以便真正深入了解您知道的一些细节,您知道,随着过程的继续,这些替代方案的外观和感觉如何。安吉,你还有什么要补充的吗?

安吉里德, VDOT-

当然,关于下一次我们会向公众征求他们的反馈意见,我只是补充一下,因为德鲁向我们介绍了这个公众参与期将如何告知流程和机构对首选的同意选择。明年,我们将完成环境评估,这将对前面讨论的两种替代方案以及提出的推荐首选方案的资源影响的所有分析。这一切都将记录在本 NEPA 文件的环境评估中。我们将在明年将其批准公开,然后寻找更多的公众参与机会,以便公众可以了解所有分析和研究结果的最新信息。然后,正如德鲁所提到的,这将允许研究推进到我们可能会考虑的更详细的设计考虑

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

谢谢你们俩。真的很感激。我们在分享这些信息时也提出了一些深思熟虑的问题。所以,我们将从 Edward 开始,他问:“项目计划什么时候开放?您能概述一下设计到施工和开放的时间表吗?”我实际上要把这个交给凯尔。那么, Kyle,如果你能简单地加入我们并帮助完成项目的中长期时间表,刚刚涵盖了短期时间表?

凯尔克林，阿灵顿县 -

是的，谢谢内特。晚上好大家。我是凯尔·克林。我是阿灵顿县的项目经理。因此，正如 Angel 和 Drew 刚刚谈到的，我们希望 NEPA 在 2023 年中后期的某个时候结束。此后不久，我们将在初步工程和详细设计之间推进该项目的初步工程和设计，我们预计该过程大约需要三年时间。因此，从 2023 年中期到大约 2026 年末，将是该项目的工程阶段。在 26 年底和 27 年初的那个时间点，我们有望开始建设该项目，希望在 2028 年底之前开通未来的连接。这就是我们现在摆在我们面前的时间表。这就是我们希望前进的道路。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

凯尔，我可以请你在工程时间表中添加更多背景信息吗？我们能多谈谈为什么要花三年时间来完成这个设计吗？

阿灵顿县凯尔·克林 (Kyle Kling) -

当然，内特。因此，我们现在的目标是三年，这只是基于与外部项目或直接与此连接相关的其他项目以及管理这些项目的实体所需的协调量。所以就在我的脑海中，有五六个独立的项目将在某种程度上与 CC2DCA 交互。因此，我们需要与之协调的利益相关者包括 VRT、CSX、国家公园管理局，然后您显然在机场有 MWA 和 FAA。因此，这不仅在协调方面，而且在将我们的项目与正在进行的各种项目整合方面都将是一个相当大的提升，你知道，这些项目也有望在类似的时间表内交付。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

非常感谢，凯尔，非常感谢。所以，我们将继续进行下一个。我们有一个来自史蒂夫的问题。史蒂夫，我将用几种不同的方式来解释这一点。如果你想在我进入这个问题后进一步澄清一点，请继续插话。问题是，“在这个过程中提出这个问题可能为时过早，但这里是这样。与弗农山步道直接相连，是否有任何想法如何管理或隔离行人和自行车交通？”我选择将这个问题解释为如何在 CC2DCA 上实现行人和自行车交通之间的管理和平衡。但我们也可以插话进来，看看 CC2DCA 和弗农山步道之间的一些连接以及这些交叉点是否也可以在这里得到解决。德鲁，我想我会以你的方式提出这个问题。我们可以谈谈设施本身。然后正如您所提到的，对于步道回旋处的纯概念渲染，项目团队对管理 CC2DCA 和步道之间未来连接的其他基本想法或想法？

德鲁莫里森，VHB -

这是一个重要的问题，非常感谢，史蒂夫。感谢 **Nate** 与它交谈并扩展它，以便我们可以进行这次重要的讨论。因此，在连接本身中，我们知道我们想要尝试管理这种关系。这是我们在公众参与的早期阶段经常听到的。在分离方面有不同的方法，无论是在桥梁内的油漆或其他材料方面，在物理分离方面，或者有时连接时，你知道你会拥有这些不同类型的用户，但您最终得出的结论是没有任何这些类型的分离来创建一个开放的环境，在桥梁内部。我们已经看到这些在全国各地类似项目的不同背景下取得了成功。所以，我们希望得到更多的反馈。随着过程的继续。在这一点上，我们没有明确的答案。但这绝对是我们欢迎继续反馈的事情，关于如何最好地管理这些不同类型的用户，他们可能有不同的目标、不同的速度、不同的对该地区的熟悉程度，特别是考虑到我们预计会有很多首次访问者到水晶城和 **DC** 使用连接。

就与步道本身的联系而言。正如你所看到的，我们确实有这些渲染图显示了一辆潜在的自行车，但正如我们所指出的，这确实表明我们希望确保我们正在关注这种联系以管理潜在的冲突。还有其他位置通过 **T** 交叉口管理类似的连接。还有，如果人们知道四英里跑和弗农山步道在哪里汇合，那么有一些不同的方法可以在那个位置编织不同的运动。所以，事情都摆在桌面上，没有确定的。我们的总体目标是尝试解决这个问题提出的问题。我们将欢迎跟踪用户和类似基础设施的用户就他们所看到的如何最好地管理这些冲突和这些融合方面的一些事情提供反馈。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

谢谢，德鲁。我会马上回到你身边，所以不要走太远。我们这里还有一个问题，关于 **7D**。来自杰弗里：“替代 **7D** 收集连接到 **VRE** 平台。但它是否也提供了与未来 **Amtrak** 平台的链接？”我们可以多谈谈那个界面吗？

德鲁莫里森，**VHB** -

是的，谢谢你的问题，杰弗里。所以，正如你所见，在这张幻灯片上，你看到了蓝色，这就是 **7D** 出现的地方。然后是纯灰色，这就是 **VRE** 平台。然后你可以看到黑色散列的散列，这就是未来的 **Amtrak** 平台。因此，**VRE** 和 **Amtrak** 正在就项目的最终整合进行协调。但在完成状态下，当所有这些元素都建成后，**7D** 将能够连接到 **VRE** 平台以及 **Amtrak** 平台。据我们了解，在服务初期，美铁可能会从 **VRE** 平台本身开始，而协调和建设则继续向南进行。因此，与 **Amtrak** 服务的连接被设想为替代 **7D** 的一部分。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

太棒了，让我们也留在这个屏幕上，因为我们要回到 7D。也是。波尔的一个问题。“由于 7D 在 GW Parkway 上倾斜，它似乎比替代 9D 更长。两种选择在侵犯 GW Parkway 的长度上有什么区别？”

德鲁莫里森，VHB -

当然，谢谢你的问题。所以基本上，7D 在 Parkway 内长约 75 英尺。但是关于百汇影响的问题提出了一个重要的政策问题，即我们如何看待对百汇的影响。它不仅仅是那种物理上的，而是着眼于用户体验。在查看任何国家公园服务公园时，这是一个重要的基础部分，即了解项目将如何影响该公园的用户，了解项目将如何影响更大的历史和视觉环境。因此，当谈到对 Parkway 与 Parkway 元素整合的潜在影响时，我们正试图从整体上看待这个项目如何适应、影响区域以及整个过程如何运作 整合并创建一个与乔治华盛顿纪念公园路段相关的项目。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

非常感谢，德鲁。最后一个快速澄清的问题，这个屏幕非常适合即将到来的问题。“VRE 是否有其平台扩展的时间表？”凯尔和德鲁，我知道你们中至少有人会知道这个问题的答案。我们让德鲁休息一下，让凯尔回答。

凯尔克林，阿灵顿县 -

是的，所以我没有具体细节。我确实知道他们现在处于设计阶段的后半部分或后四分之一。我不知道德鲁是否有更多细节，因为您可能对那个项目有更多的了解。但我觉得在接下来的两年半到三年内会有相关消息。

德鲁莫里森，VHB -

是的，凯尔，我认为这是一个很好的总结。该项目正在进入最终设计阶段。我们将继续与 VRE 团队协调，以了解时间表以及施工时间表的整合和协调，以了解项目如何以互补的方式向前推进。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

太棒了，感谢两者。我得到了史蒂夫的澄清评论，他早些时候提出了关于平衡步行和骑自行车之间的用户和模式的问题。他说，“谢谢你回答了我的问题，”所以谢谢德鲁。“我经常在弗农山步道上串联骑行，而 Gravelly Point 地区非常危险，家庭中的婴儿车、狗拴在婴儿车上、竞技跑步者和高速自行车。我想同样的用户组合加上拖着行李箱的旅行者可能是 CC2DCA 的一个真正问题。感谢您进行这次对话。”当然，这绝对是一个重要的。

最后，我认为这是我们更多讨论流程的机会。我们收到了 Poul 的后续评论，他对 GW Parkway 侵权以及这两种替代方案之间的长度差异提出了问题。他说：“但你已经选择了 7D。推荐的首选替代方案是什么意思？什么？我们是什么？我们希望通过这种公众参与来做什么？还有更多关于一些环境评估步骤的信息吗？”

德鲁莫里森, VHB -

Nate, 我很高兴开始，然后也许是 Angel, 如果您想就流程部分多谈一些。因此，我认为非常重要的一点是，我们在 NEPA 环境中使用的语言非常具体是有原因的。我们已经确定，您可以在这里看到，推荐的首选替代方案。这是基于查看收益、成本和影响，我们在几张幻灯片前提供了该比较作为整体评估的一个元素。阿灵顿县和 VDOT 已确定这是首选方案。这个向公众和机构公开的过程是下一步，就评估和考虑这一点而言，这是首选替代方案。替代方案的最终选择——你知道，这就是替代方案的确定——发生在该过程的后期，因为环境评估及其发现没有重大影响的结论来了。因此，在这方面的过程中仍有步骤。正如我们在此注意到的那样，对首选替代方案的改进或修改以避免或最小化影响，设计问题将是该替代方案最终外观和感觉的基础，这些事情也将继续进行。因此，随着进程的继续，与替代品相关的政策问题和问题将继续成为评论和与机构协调的主题。安吉。我不知道你是否还有什么要补充的。

安吉里德, VDOT -

是的，也许只是关于这个公众参与期打算做什么以及我们正在寻求什么意见的更好点。因此，推荐的首选替代方案本质上是：我们已将 7D 确定为我们认为应该作为首选替代方案进行改进的东西。现在，在这个公众参与期，我们从机构收到的公众意见将进一步为该建议提供信息。因此，您知道，我们绝不会认可 7D，正如已经介绍的那样，将成为被选中的对象。正如德鲁所提到的，这最终将在联邦公路局发布他们关于国家环境政策法案程序的决定时确定。国家公园管理局将就相同的文件发布他们自己的决定。所以，我们确实，我想说我们已经做出了这个初步决定，这个建议，这似乎是首选替代方案。但是在我们讨论进一步推进它之前，还有几个步骤可以正式确定这个首选替代方案。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

谢谢，安吉。谢谢，德鲁。我认为这有助于为每个人更清楚地阐明这个过程。我有一个问题要问那些一直在与华盛顿大都会机场管理局进行协调的人。所以，德鲁和凯尔，你们中的一员。格里的一个问题在这里。“在 DCA 安全存放自行车的想法是否被视为整个项目的一部分？我们听说过项目与停车场之间的接口吗？有没有考虑把除车辆以外的东西停在那里？”

德鲁莫里森, VHB -

所以, 内特 - 哦, 继续, 凯尔。

凯尔克林, 阿灵顿县 -

好, 当然。我会试一试。然后你可以背负我错过的任何东西, 或者如果你有任何额外的东西要添加。因此, 从研究团队的角度来看, 这肯定是我们认为在任何未来连接的 **DCA** 登陆端拥有的好处。我们已经讨论了关于 **MWAA** 日期的问题, 另外, 我们相信在机场大厅内或这种连接结束的地方存放某种类型的自行车可能对这个项目有益。所以他们当然也知道这一点。然而, 考虑到我们在 **NEPA** 方面的水平, 这可能会推迟到该项目的设计阶段。所以, 还没有承诺。我们意识到了这一点, 并认为这对事物有很大的好处, 但它会在一两年内在设计阶段发生变化。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

是的, 但这绝对是一个很好的问题。所以, 非常感谢你。Y Norton 很快就进来了一个。“你能再提一下这个项目的资金来源吗? 从早些时候的一次会议上, 我想起了 **3000 万** 的联邦赞助。金额没变吗? 原材料成本大幅增加。感谢您主持、介绍和回答问题。”那么, 凯尔, 我们能多谈谈资金来源吗?

凯尔克林, 阿灵顿县 -

是的, 所以目前, 该县为这个项目分配了大约 **3800 万** 美元。其中 **900 万** 美元是联邦基金, 具体来说是 **CMAQ** 基金。因此, 这些就是我们用来帮助我们通过 **NEPA** 阶段的方法。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

很快, 你能定义 **CMAQ** 吗?

凯尔克林, 阿灵顿县 -

CMAQ 是缓解拥堵和空气质量。因此, 它们是解决诸如车辆拥堵之类的问题的基金, 或者真正专注于替代交通方式的基金, 例如公交项目, 或自行车和步行项目, 你知道, 这个项目绝对符合要求。所以, 我们有 **900 万** 美元的 **CMAQ** 基金。我们通过 **NVTA** (北弗吉尼亚交通管理局) 获得 **1800 万** 美元的地区资金。因此, 我们大约需要 **2700 万** 美元。而我们目前账面上的其余资金则作为地方资金分配给县 **CIP**。因此, 通过这三个主要资金来源, 我们为这个项目总共筹集了大约 **3800 万** 美元。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

好的，所以这是关于资金的更多来龙去脉。然后我认为推荐的首选替代方案包括成本估算。您能否介绍一下这两种替代方案的成本估算，只是为了结束主题的总结？

凯尔克林，阿灵顿县 -

是的，所以对于替代 7D，我们最新的成本估计是 4300 万美元。对于 9D，这一估计高达 6500 万美元。而且我认为，你知道，Drew 之前提到的是在 9D 中增加那个楼梯塔确实导致成本在两种选择之间相当显著地上升。我要补充的一件事是，这些估计确实包括相当大量的意外事件。因此，就目前而言，我们相信我们可以在预算范围内交付这个项目，或者至少在我们现在拥有的资金的情况下。但是，如果出现问题，您知道，我们已经开始与其他机构进行讨论，如果需要，他们可能会在资金方面支持该项目。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

好的。谢谢，凯尔。感谢您的提问。另一个问题刚刚来自约翰。“是否可以通过简单地要求移动用户下马来解决移动用户和行人用户移动冲突的需求？”德鲁，我想我们会去这里。我们能否在目的和需求的背景下讨论自行车或踏板车连接与行人连接，并更多地思考如何通过设计规范用户行为来帮助 we 实现这个项目的意图？

德鲁莫里森，VHB -

是的，我认为我们的目标当然是成为一个多用途的连接 - 这就是再次回到我们听到的事情如何告知流程。在第一轮公众反馈中，我们真的问了一个问题，“人们是否希望这是一个多用途的连接，就行人、骑自行车者、微型移动用户而言？”我们听到了为各种用户制作这个的强烈支持。真的，从我们看到的评论和反馈以及我们规划这类空间的工作来看，这确实是人们希望能够尽可能远地骑行的环境，以使其真正成为有用的连接，特别是如果我们正在捕捉可能骑车去机场的人，他们将行李放在自行车后部，并试图使用那辆自行车去，你知道，去他们的目的地。因此，我们希望人们可以在连接上骑行、滚动和行走。因此，这是我们必须考虑的。当不同的混合混合在一起时，可能会有一些空间，当他们走到尽头时，可能需要人们下马并找到潜在的停车和存储位置，正如我们刚才讨论的那样，但我们真的很想尝试使其适用于不同的用户群。因此，关于如何处理混合的持续对话将继续进行。但我们预计，大多数自行车和微型交通用户将在自行车上，在踏板车上，当他们在大部分连接本身上时。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

为了与德鲁讲的联系起来，这就是进行设计的愿景，对吧？这并不是说我们只是要把每个人都放在同一个空间里，然后说，“你想办法”。我们将尝试实现这一目标，如目的和需求中所述，并通过良好的设计来帮助人们做他们想做的事情，而不会让其他人、不同模式下的其他用户感到不舒服。

德鲁莫里森, VHB -

是的，所以我认为这涉及到在设计 and 思考我们如何管理使用方面会出现的各种问题？设计、寻路和直观信息如何提供一种管理方式？因此，我们在本次会议和之前的会议中肯定听说这是人们关注的问题。因此，我希望，你知道，随着设计的继续，阿灵顿县将继续关注并评估它。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

谢谢德鲁。好的，我们已经到了当前问题队列的末尾。因此，我将再次邀请我们的与会者为项目团队提交更多问题和意见。在不久的将来，至少在接下来的六分钟内，我们全神贯注。如果你们都有更多想讨论的内容并且希望我们讨论，我们肯定会停留更长时间。但我想在这里代表项目团队发言，并说我们非常感谢所有深思熟虑的问题，并感谢今晚与我们共度时光，因为我们在这个公众参与阶段报道了这个公众参与机会在 **CC2DCA** 研究中。我们也去过社区。我们已经在五角大楼城水晶城周围的地点举办了許多弹出式参与活动，以支持这次会议和这次公众参与机会，包括 **VRE** 站、长桥水上运动中心、**Gravelly Point** 公园，之前提到过今晚，在许多住宅/住宅楼内，到达水晶城和五角大楼城社区的大片区域。因此，我们非常感谢每个人的反馈，无论是亲自在弹出窗口中、在今天的评论中、通过电子邮件还是在在线反馈表中。

Jaime 的快速提问。“有没有考虑过桥上的屋顶？在雨中拖着行李走很长一段路。”让我们来看看。让我们多谈谈屋顶。德鲁，你想称重吗？

德鲁莫里森, VHB -

是的，所以以 **7D** 为例。因此，您可以看到，在铁路走廊中，您可以看到该部分有屋顶。然后您可以在其余部分中看到我们没有显示屋顶。由于从土地所有权的角度参与的机构数量众多，弗吉尼亚客运铁路管理局将拥有铁路走廊的一部分；**CSX**，现有所有者；**VRE**，通勤铁路；你有国家公园管理局；你有机场管理局；我们开始的地方，因为会有更多的设计，是从基于这些不同背景的标准和要求开始。因此，在铁路领域内，您需要提供一个覆盖物，正如您在此处看到的那样，并根据铁路要求拥有这个封闭的空间。这就是我们自始至终展示的内容。我们感谢对屋顶和其他设计元素等元素的反馈，以帮助在进

程向前推进时提供信息。但是现在，我们在整个连接中展示的是在该连接中管理的不同要求和标准所要求的。我们感谢您的反馈，您知道随着过程的继续，屋顶的用途和性质。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

谢谢，德鲁。好的。这也涵盖了我们从苏珊那里得到的评论：“对大路桥的部分进行防风雨对机场旅客很有帮助。”因此，我们感谢您的意见。我们已将它们添加到记录中，您并不是唯一一个建议这样做的人。我们在其他活动中也听说过，非常感谢您的反馈。

我将继续讨论史蒂夫的评论和后续问题。史蒂夫说：“谢谢！100% 表示不需要下车。如果需要拆卸、微型踏板车或自行车，CC2DCA 就变成了一座人行天桥。”他接着提出了一个与我们刚刚讨论的屋顶问题有些相关的问题。“有没有讨论过冬季处理或除雪？”那么，我们在这里开始运营了吗？几年下来。凯尔，你能和我们多谈谈运营方面的考虑吗，比如今天存在的那些？

凯尔克林，阿灵顿县 -

是的，在这个时间点，内特，对于那些更直接暴露给你知道的元素，我们真的没有深入研究任何类型的维护要求或处理选项。正如我之前所指出的，一旦我们进入事物的设计阶段，与结构相关的许多细节都会被淘汰。所以，在这个时间点，这是我们意识到的事情，但不是我们真正重视的事情。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

谢谢，德鲁。欣赏它，当我们进入设计时，它肯定会成为对话中更重要的部分。所以，谢谢你，史蒂夫，你的评论。

波尔，我有你的评论。我很想进入一个...所以，这里的问题...我想你对我们有很多关于 GW Parkway 和国家公园性质的历史。但我想，因为我认为你所了解的是这个项目如何与国家公园的历史性质相结合，以及我们打算如何将这个项目融入其中，所以我想邀请德鲁来这里，只是因为我认为这会有所帮助。当然，Poul，如果您想通过屏幕上显示的电子邮件提交完整的评论和问题，请原谅我，我认为这将非常有帮助。但是德鲁，我们能不能多谈谈成为 NEPA 研究中的协调机构意味着什么，以及国家公园管理局的角色，特别是 GW 纪念公园大道迄今为止在这个项目中的角色？

德鲁莫里森，VHB -

是的，所以，**Nate**，很高兴开始，然后也传递给 **Angel** 说更多，因为 **VDOT** 在这里的关键角色。我认为我们要就我们如何与公园管理局合作展开对话，正如 **Nate** 所提到的，公园管理局是一个同意的机构，这一点很重要。当我们从这些不同的里程碑中走出来时，它们发挥着关键作用；当我们确定我们讨论的目的和需求时；我们在该目的和需求上看到了与公园服务相关的上下文敏感性相关的规定。当我们从这些不同的里程碑中走出来时，它们发挥着关键作用；当我们确定我们讨论的目的和需求时；我们在该目的和需求上看到了与公园服务相关的上下文敏感性相关的规定。因此，通过 **NEPA** 流程，我们着眼于对公园的影响。我们还有其他与之相关的流程。《国家历史保护法》第 **106** 条是我们如何看待此类项目对乔治华盛顿纪念公园大道等历史遗产的影响。因此，我们不仅要考虑物理因素，还要考虑与环境、完整性以及项目与使其成为基本历史财产和资源的事物之间的关系有关的事物。

因此，我们不仅要考虑物理因素，还要考虑与环境、完整性以及项目与使其成为基本历史财产和资源的事物之间的关系有关的事物。因此，它要求我们审视与公园相关的一系列不同政策问题，并仔细思考——正如我们进一步讨论的——不同类型的问题。无论是访问者的使用和体验。这对与此连接相关的弗农山步道用户有何好处或有哪些影响？这对风景优美的道路体验有何影响？这是百汇的基本组成部分。所以这些是我们正在评估的部分，作为这个过程的一部分，以了解影响，了解替代方案，为未来的设计决策提供信息。你知道，正如我们提到的，这些效果图并不代表设计。它们代表了对这些干扰限制可能在哪里的理解。因此，在整个过程中，我们将继续与公园管理局合作，并随着过程的推进在这些不同的并发点继续与他们合作，随着我们获得更多信息，您会知道我们如何参与这个项目 公园大道上的历史文化资源正在发挥作用。安吉，你还有什么要补充的吗？

安吉里德，**VDOT** -

我可以补充一点，我们一直在与公园管理局，特别是乔治华盛顿纪念公园大道进行协调，近三年来的大部分时间。我可以补充一点，我们一直在与公园管理局，特别是乔治华盛顿纪念公园大道进行协调，近三年来的大部分时间。为了重申您的一些意见，**德鲁**，更具体地说，公园管理局和 **Parkway** 通过这个 **NEPA** 流程，通过 **106** 流程，在此非常重要。我们的研究团队作为一个整体认识到公园大道的首要地位和重要性，以及它与这个项目的接口。所以只是想强调这一点。谢谢，**德鲁**。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

感谢你们俩为这次对话添加了一些上下文。我认为这很有帮助。**Poul**，我很欣赏你的评论，你的历史，我知道你会通过电子邮件与我们分享其余的内容。所以，非常感谢您的跟进。我们期待尽快与您联系。

我们还从 Pam VanHein 那里得到了一些意见，我认为这些意见适合为未来的设计讨论奠定基础。Pam 说：“桥梁是否也有防风和防风雨的墙壁？如果是这样，它们可以是透明的吗？我们能不能在人们可以休息和或欣赏美景的地方设立休息区？”所以，德鲁，让我们多谈谈这个设施作为一个地方。

德鲁莫里森, VHB -

不，感谢您的评论。正如你所说，我认为 Nate 是一种反馈，可以帮助告知与设计相关的一些考虑因素，即这座桥的程序是什么样的？有哪些与用户体验相关的设计元素？以及，非常重要的一点是，还有桥梁的背景，因为它正在通过那些具有不同要求的不同区域，无论是在你知道的公园大道中，正如我们刚刚在那个背景下讨论的那样，无论是在铁路走廊中，无论是在机场物业上，每个物业都根据其要求考虑很多事情，您知道，可能性范围是什么。但可以肯定的是，我们欢迎关于人们感兴趣的一些设计元素的反馈，他们想了解它们是否可以被追求。所以，我们很欣赏这个问题。并且感谢，你知道，任何，任何关于这方面的评论或反馈。你知道，这将是人们在这种体验中寻找的东西以及与桥梁的不同元素可以实现的东西相匹配的平衡。

阿灵顿县内特格·雷厄姆 -

谢谢，德鲁。这结束了我的活动问题队列。现在是 8 点 06 分。所以，我们只是有点过时了。当然，我们可以回答更多问题，如果今晚我们的与会者中有任何灼热的想法。但如果没有，我将在这里再次说一遍，我们非常感谢你在今晚花一点时间和我们一起讨论这个项目，这个公众参与机会并与我们分享您的想法、疑虑、关于项目和推荐的首选替代方案的问题。当我说这是一次真正实质性的对话时，我想我可以代表我们所有人发言。我们非常感谢我们今天收到的所有深思熟虑的问题，以及你们每个人为这个公开进程带来的知识深度。所以，我代表我们的项目团队，非常感谢你们。

没有看到其他问题。艾伦，我想我们今天可以结束了。因此，再次代表县、VDOT 和我们的项目团队感谢您。我们非常感谢您今晚所有的时间，并期待继续与您和您的邻居以及水晶城-五角大楼城的居民一起在这个项目上与下一个公众参与里程碑合作。