

CC2DCA Reunión Pública 3

Martes 25 de octubre de 2022 7:00 p.m. – 8:05 p.m. (1:05:53)

Nate Graham, Condado de Arlington -

Muy bien. Buenas tardes a todos. Una vez más, mi nombre es Nate Graham. Soy especialista en participación pública para proyectos de transporte aquí en el Departamento de Servicios Ambientales. Ya vamos a poner en marcha la reunión comunitaria CC2DCA del otoño de 2022.

Vamos a la siguiente diapositiva. Muy bien, muy rápidamente esta noche, vamos a ver cómo funcionan las cosas en este seminario web de Zoom. Esta noche, usted podrá ingresar preguntas o comentarios usando la opción de preguntas y respuestas en su pantalla de menú. Las preguntas o comentarios ingresados durante la presentación se abordarán durante el período de comentarios (de preguntas y respuestas) al final de la sesión de esta noche. Y luego, sus comentarios a medida que se ingresen en la sección las preguntas y respuestas se agregarán al dominio público como comentarios recibidos durante la etapa de este compromiso público. Como recordatorio para todos, esta oportunidad de participación pública está abierta hasta el 6 de noviembre de 2022 mediante el formulario de comentarios en línea, así como por correo electrónico a info@cc2dca.us. También me gustaría invitar a todos a que se aseguren de estar registrados para poder recibir correos electrónicos actualizados sobre el transporte de Pentagon City-Crystal City y así recibir notificaciones sobre futuras oportunidades de participación pública, reuniones y eventos como éste.

Antes de comenzar, me gustaría describir brevemente cómo funcionará esta reunión. Comenzaremos con una breve presentación para darles una descripción general del trabajo que ha realizado el equipo de estudio desde el último período de participación pública en enero pasado. Esta presentación no pretende repetir ni reemplazar la información detallada que ya está disponible en línea mediante el formulario de comentarios y los otros recursos publicados en la página del proyecto. Esperamos que haya tenido el tiempo para verlo. De lo contrario, tiene hasta el 6 de noviembre, como se mencionó anteriormente, para revisar esos materiales y brindar su opinión sobre esta fase del proyecto. La mayor parte de esta reunión se dedicará a la sesión de preguntas y respuestas en vivo y la sesión de comentarios al final. Puede ingresar sus preguntas o comentarios en cualquier momento utilizando el evento en vivo de preguntas y respuestas. Esta noche también tenemos disponible interpretación al español y chino mandarín. Así que pueden ingresar preguntas en cualquiera de esos idiomas si lo prefieren. Nuestros intérpretes traducirán la pregunta para el equipo de estudio. Responderemos y luego se traducirá la respuesta al idioma original.

Intérprete de español -

(En español) Después de una breve presentación, la reunión consistirá en una sesión en vivo de preguntas/respuestas y comentarios. Puede ingresar sus preguntas o comentarios en cualquier momento en el cuadro de preguntas y respuestas del evento en vivo. El equipo del proyecto responderá a sus preguntas a medida que se ingresen. Pueden ingresar preguntas en español o chino si lo prefieren. Traduciremos la pregunta para el equipo de estudio y luego traduciremos la respuesta. Gracias.

Intérprete de mandarín -

(En mandarín) Después de una breve presentación, la reunión se dedicará a una sesión de preguntas/respuestas y comentarios en vivo. Puede ingresar sus preguntas o comentarios en cualquier momento en el cuadro de preguntas y respuestas del evento en vivo. El equipo del proyecto responderá a sus preguntas a medida que se ingresen. Pueden ingresar preguntas en español o chino si lo prefieren. Traduciremos la pregunta para el equipo de estudio y luego traduciremos la respuesta. Gracias.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Muy bien, esta noche me acompaña nuestro Gerente de Proyectos del Condado, Kyle Kling; nuestros colegas de la oficina de VDOT en Richmond, personal de su programa de estudios ambientales, Angel Reed está con nosotros; y nuestro equipo de consultores de VHB: Laurent Cartayrade, Drew Morrison y Sonali Soneji. En la agenda de esta noche, antes de empezar con la parte sustantiva de la reunión, cubriremos el propósito, la necesidad, el desarrollo y la evaluación del concepto en un breve resumen de las fases anteriores de este estudio de NEPA. Hablaremos un poco sobre la gama de alternativas que se han considerado a través de este proceso de estudio. Cubriremos la adecuación, la estructura y las representaciones conceptuales. Hablaremos sobre la alternativa preferente recomendada que ha presentado el equipo de estudio para su consideración en esta participación pública. Y cubriremos los próximos pasos para que este proceso concluya el estudio en los próximos meses y el inicio de 2023. Al final, recibiremos sus preguntas y comentarios y esto será la parte sustantiva de la reunión de hoy. Entonces, habiendo cubierto todo eso, doy la palabra a Drew Morrison de VHB para que nos guíe a través de nuestra orden del día.

Drew Morrison, VHB -

Muchas gracias, Nate. Y buenas noches a todos. Entonces, esta es la tercera vez que solicitamos sus comentarios sobre este estudio. En la primavera de 2021, solicitamos sus opiniones para ayudarnos a desarrollar el propósito y la necesidad del estudio. Y luego, el invierno pasado, pedimos sus comentarios sobre los diversos conceptos que habíamos desarrollado y los conceptos que analizamos mientras trabajábamos para desarrollar una gama razonable de alternativas que cumplieran con el propósito y la necesidad. Desde entonces, el equipo de estudio ha identificado las alternativas que se evaluarán en el resto del proceso de NEPA y ha desarrollado planes conceptuales y representaciones para ilustrar esas alternativas. VDOT y el condado de Arlington también identificaron una alternativa preferente recomendada que se basa en una evaluación y comparación de beneficios, impactos y costos. Esta presentación dará una breve descripción de cómo llegamos a ese punto.

Nosotros definimos el propósito y la necesidad del estudio desde el inicio del mismo. Ésta es realmente la ruta a seguir para todo el proceso. Lo presentamos al público el invierno pasado durante nuestro segundo período de participación pública. Y en noviembre de 2021, las agencias participantes del Estudio CC2DCA coincidieron con este propósito y necesidad. Esas agencias son: el US Army Corps of Engineers (el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos), la US Environmental Protection Agency (la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos) y el National Park Service (Servicio de Parques Nacionales). Y el propósito y la necesidad es el 'por qué' de un proyecto propuesto. El propósito describe lo que el proyecto pretende lograr. La necesidad explica qué problemas se pretenden abordar con el proyecto. Y el propósito y la necesidad del estudio CC2DCA se definieron en coordinación con las agencias locales, estatales y federales después de revisar las condiciones

existentes, los planes y políticas locales pertinentes, la demanda potencial de dicha conexión y los comentarios del público. Entonces, si hablamos del propósito y la necesidad, podemos ver que el propósito fundamental es mejorar la conectividad para viajes no vehiculares entre Crystal City y el Aeropuerto Nacional de Washington, y que se han identificado las siguientes necesidades: apoyar la elección de transporte activo; facilitar la conectividad intermodal; y adelantar las metas de los planes locales y regionales. Y estos elementos de propósito y necesidad se unen a la condición de que cualquier alternativa de construcción seleccionada se diseñará e implementará de una manera sensible al contexto, teniendo en cuenta una consideración especial al George Washington Memorial Parkway, que es una unidad del Servicio de Parques Nacionales.

Y así, con el propósito y la necesidad presente, pasamos a identificar conceptos. Como explicamos durante el último período de participación pública, el equipo de estudio exploró una amplia gama de conceptos que podrían satisfacer el propósito y la necesidad. Primero, identificamos 14 corredores potenciales. Los corredores son caminos bidimensionales a lo largo de los cuales se podría construir potencialmente una conexión CC2DCA. Usando criterios derivados del propósito y la necesidad, determinamos cuáles de esos corredores podrían cumplir con el propósito y la necesidad, y cuáles no. Encontramos que cinco de los 14 corredores potenciales pasaron esa prueba. Usamos esos para el siguiente paso del proceso. Luego, el equipo desarrolló un conjunto de 16 posibles conceptos de conexión que podrían construirse a lo largo de los corredores seleccionados, conceptos o tipos de conexiones, como un puente, un túnel o una combinación de ambos. Y estos conceptos fueron evaluados utilizando otros criterios, también provenientes del propósito y la necesidad, para determinar cuál de estos conceptos podría cumplir con el propósito y la necesidad. Encontramos que seis de los 16 conceptos cumplieron con esos criterios y, por lo tanto, con el propósito y la necesidad. Mostraré estos conceptos en la siguiente diapositiva para recordarnos dónde estábamos. Entonces, estos seis conceptos son los que compartimos con ustedes el invierno pasado. Y pueden ver que incluyen opciones de puentes, túneles y combinaciones de ambos, para conectarse entre Crystal City y DCA.

Y así, después de la conclusión del proceso de evaluación y desarrollo del concepto, y luego de revisar los comentarios que recibimos del público, de las agencias gubernamentales y de las partes interesadas, continuamos nuestro proceso de planificación de acuerdo a los pasos que se muestran aquí. Primero, analizamos cuál de los seis conceptos retenidos debería incluirse en un número razonable de alternativas. Luego verificamos si los conceptos restantes realmente se podían construir. Y luego, esos dos pasos nos dejaron dos alternativas de los seis conceptos que teníamos. Luego comparamos las dos alternativas con respecto a los beneficios, impactos y costos para identificar una alternativa preferente recomendada. La alternativa preferente recomendada es la alternativa que VDOT y el condado de Arlington creen que equilibra mejor esos beneficios, impactos y costos.

Entonces, esta diapositiva muestra los resultados de los dos primeros pasos que acabo de mencionar. Debido a que el concepto 8D, que aparece justo en medio de la pantalla, era tan parecido al concepto 7D, no fue necesario mantenerlo para tener una selección razonable de alternativas. NEPA no requiere que las agencias consideren todas las alternativas posibles. Pero cuando hay una gran cantidad de alternativas potenciales, solo se necesita estudiar una cantidad representativa de los ejemplos más razonables que cubren la gama completa de alternativas posibles.

Luego observamos ese análisis de la viabilidad de construcción y eso mostró que las alternativas que incluyen un túnel (8A, 8B y 9A) no se podían construir. Esto se debe a que la instalación y el uso de un túnel requieren la construcción de un pozo de acceso en cada extremo para que el equipo y las personas entren y salgan del túnel, tanto durante la construcción como después de esta. Y el análisis mostró que para cada una de esas alternativas que involucran un túnel, la infraestructura existente y planificada no podía acomodar físicamente la construcción de ni siquiera un pozo de tamaño mínimo en uno o ambos extremos de ese túnel. Por lo tanto, esas alternativas de túneles, a pesar de que cumplirían con el propósito necesario, se eliminaron de la consideración adicional junto con el 8D. De tal manera que solo dos de las alternativas se mantuvieron para un mayor desarrollo y evaluación: la alternativa 7D y 9D, que se pueden ver aquí en la pantalla.

Entonces, el siguiente paso en el proceso fue: el condado de Arlington y VDOT llevaron las alternativas 7D y 9D al diseño conceptual. El propósito del paso al diseño conceptual fue definir aún más las alternativas para determinar los límites de afectación asociados con cada una. Estos límites de afectación son la base para la evaluación de impactos. Y durante el diseño conceptual, el equipo de estudio confirmó las restricciones de planificación, identificó posibles opciones estructurales, incorporó opciones para una conexión con Mount Vernon Trail y desarrolló representaciones y planos conceptuales. Pero es importante recordar que el propósito principal del esfuerzo de diseño conceptual es establecer esta adecuación general y la concentración de la conexión propuesta. Las representaciones que verá en un momento son solo para darse una idea y no son necesariamente representativas de cómo se vería una conexión final. Esto se debe a que la mayoría de los elementos de diseño se determinarán en una etapa posterior.

Y así, podemos ver la adecuación de la alternativa 7D. Se les recuerda que en esta alternativa, la conexión CC2DCA sería un puente. El puente comenzaría en el lado este de la entrada sur de la futura estación VRE Crystal City en el corredor ferroviario. Y el condado de Arlington se está coordinando con VRE para garantizar una integración perfecta de estos dos importantes proyectos. La Alternativa 7D luego cruzará George Washington Parkway en ángulo y se conectará al segundo nivel del estacionamiento existente de la terminal dos del aeropuerto. Dentro del estacionamiento, CC2DCA consistiría en un pasillo que llevaría a los usuarios al puente de conexión existente desde el estacionamiento hasta la terminal.

Entonces ahora podemos dar una pequeña descripción general de la alternativa 7D que funciona de oeste a este. Ustedes pueden ver el puente que pasa sobre el corredor ferroviario cumpliendo con los requisitos ferroviarios. Ustedes pueden ver un puente de arco que conecta sobre George Washington Memorial Parkway. Y este arco requeriría una re adecuación local de Mount Vernon Trail alrededor de su extremo oriental. Pero notaremos a medida que realicemos esta plática que el tipo de estructura (ustedes ven el arco aquí) es intercambiable con la otra alternativa de construcción donde mostraremos un tipo estructural diferente. Ustedes pueden ver la condición futura en el aeropuerto y el puente que cruza las calles actuales, planificadas del aeropuerto.

Hemos hablado un poco sobre la conexión con Mount Vernon Trail. Y aquí pueden ver dos opciones potenciales para una conexión entre el puente CC2DCA y Mount Vernon Trail en la alternativa 7D. La opción uno es más larga y se ubicaría en gran medida fuera de los límites del Parkway. Pueden ver la línea del Parkway indicada en rojo. La opción dos es más corta y se ubicaría completamente dentro del Parkway. Ambas opciones también

muestran una re adecuación local de Mount Vernon Trail que sería necesaria para acomodar el puente de arco que cruza el Parkway. El dibujo muestra la intersección con el camino como una glorieta sólo para fines ilustrativos. Sin embargo, no se ha tomado una decisión sobre el tipo de intersección, y podría ser diferente a ésta. Por ejemplo, podría ser una simple intersección en T.

Y ahora, habiendo visto la alternativa 7D, pasamos a la alternativa 9D. También, un puente, esta conexión comenzaría más al sur en 2231 Crystal Drive. Habría una entrada similar a la que se está planeando para la estación VRE Crystal City que se construiría en el lado de Crystal City. El puente CC2DCA se conectaría con la futura plataforma Amtrak que actualmente se está planeando al sur de la plataforma VRE, y luego continuaría a través de la avenida hasta el nivel tres del estacionamiento de la terminal dos. Dentro del estacionamiento, al igual que con 7D, la alternativa 9D consistiría en un pasillo exclusivo que llevaría a los usuarios al puente de conexión existente desde el estacionamiento hasta la terminal en el nivel dos.

Y entonces aquí nuevamente, podemos ver algunas de las representaciones que muestran, de oeste a este, cómo se conectaría el puente. Y pueden ver la sección cubierta sobre el corredor ferroviario para cumplir con los requisitos del lugar. Pueden ver un puente de vigas de largo alcance sobre el Parkway. Y luego pueden ver esa conexión con el aeropuerto y el estacionamiento.

Y nuevamente, con 9D tenemos posibles opciones de enlaces con Mount Vernon Trail. Igual que antes, la opción uno es más larga, pero en gran parte se asienta fuera de los límites del Parkway, mientras que la opción dos es más compacta, pero se ubicaría completamente dentro del Parkway. Y como antes, el dibujo que muestra el cruce a modo de glorieta, es ilustrativo. No se ha tomado ninguna decisión sobre el tipo de intersección. Esta podría ser diferente. Podría ser una intersección en T. Queremos hacer énfasis en el interés de asegurarnos que haya una conexión que resuelva los conflictos entre los diferentes usuarios.

Entonces, considerando 7D y 9D, y en base a una revisión y equilibrio de los beneficios, impactos y costos, la alternativa 7D brinda una mejor solución que la alternativa 9D. Ustedes pueden ver esta comparación con los diferentes elementos que se muestran aquí con marcas de verificación. Y el impacto de la alternativa 7D en Mount Vernon Trail podría evitarse mediante la construcción de un puente de vigas para cruzar George Washington Memorial Parkway en lugar de un arco estructural. Como acabo de mencionar, se pueden intercambiar las opciones del arco y la puente de viga entre las dos alternativas.

Por lo tanto, en base a ese análisis y esa consideración, el condado de Arlington y VDOT decidieron que la alternativa 7D, con el puente de vigas en lugar del arco estructural para cruzar el Parkway, es la alternativa preferente. Y se pueden ver en el recuadro azul ese puente de vigas de largo alcance sobre el Parkway en la alternativa preferente. El beneficio para la alternativa preferente es que, a diferencia de 7D, no hay necesidad de re alinear localmente Mount Vernon Trail. Y aquí nuevamente pueden ver algunas conexiones potenciales con Mount Vernon Trail que vincularían CC2DCA con el camino, pero no tienen esa re adecuación local que tiene Mount Vernon Trail.

Entonces, ¿qué sigue en el proceso? Por lo tanto, es importante recordar que a medida que continúa el proceso de NEPA, un análisis de impacto adicional, así como los comentarios de la agencia y el público, pueden conducir a mejoras adicionales a la alternativa preferente que acabamos de revisar, ya que es necesario para evitar o

minimizar los impactos. Y realmente, ¿cómo son los siguientes pasos de ese proceso? Obtener retroalimentación de las agencias y del público sobre la alternativa preferente recomendada, como lo estamos haciendo esta noche; recibir el acuerdo de las agencias participantes sobre la alternativa preferente recomendada; luego completar una evaluación ambiental para observar los impactos que acabo de mencionar (y que se proporcionarán para disponibilidad pública y comentarios); e identificar mejoras o modificaciones potenciales a la alternativa preferente para evitar o minimizar los impactos que se evalúan y entienden como parte de la evaluación ambiental.

Entonces, en términos de una mayor participación, hay materiales disponibles en el sitio web del proyecto, www.cc2dca.us, que brindan más información sobre el proceso y las alternativas. Estamos activamente recibiendo comentarios, utilizando el formulario de comentarios en línea en www.cc2dca.us. La fecha límite es el 6 de noviembre. Y además del formulario de comentarios, también tenemos un correo electrónico: info@cc2dca.us. Y también estamos aceptando comentarios antes del 6 de noviembre en esa dirección de correo electrónico. Es muy importante tomar en cuenta que estos comentarios, los comentarios que recibimos esta noche y hasta el 6 de noviembre, realmente ayudarán a informar acerca de los próximos pasos y cómo proceden estas alternativas. Entonces, Nate, creo que te daré la palabra para comenzar el período de preguntas y comentarios.

Nate Graham, Condado de Arlington -

¡Hola! De nuevo con ustedes. Gracias, Drew, por ese recorrido tan informativo de lo que ha sido un proceso de tres años. Como recordatorio, ya hay mucha más información, no solo sobre esta fase de participación pública, sino también sobre las fases anteriores de participación pública, si desean obtener información adicional. También veo en nuestro sistema de mensajes de seminarios web que Kyle Kling, nuestro gerente de proyecto aquí en el condado, ha compartido un enlace directo al formulario de comentarios en línea, que está manejado a través de Survey Monkey. Entonces, ustedes pueden encontrar eso allí dentro de este sistema de reuniones. Y me gustaría señalar que mientras la función de chat se comunica entre nosotros y ustedes, la forma de compartir sus preguntas y comentarios en esta reunión es usar la función de preguntas y respuestas, que pueden ver resaltada aquí en la parte inferior de su pantalla, en verde. También nos gustaría señalar que hay un sistema de subtítulos generados automáticamente que está disponible en esta reunión, simplemente presionando la opción de transcripción en vivo para obtener la mejor aproximación de subtítulos que podemos controlar a través de la tecnología. Entonces, una vez más, se está grabando un recordatorio de esta reunión para que pueda compartirse con personas que no pueden unirse a nosotros en este momento. Pero con eso, ahora invitamos a que hagan sus preguntas, den sus comentarios a través de la sección de preguntas y respuestas aquí.

Y comenzaremos con una pregunta de Gerry, que dice: *"¿Por qué la opción preferente es menos costosa que la alternativa?"* Drew, ¿puedes hablarnos un poco más sobre la alternativa preferente recomendada y cómo logra la diferencia de costo entre las dos finalistas?

Drew Morrison, VHB -

Sí, con gusto y muchas gracias por esa pregunta. Creo que si vamos a la alternativa 9D aquí, que no es la alternativa preferente, eso puede ayudarnos a explicar parte de la historia. Entonces, uno de los principales

beneficios de la alternativa 7D es que se vincula con la entrada sur planificada y la torre de escaleras del proyecto VRE Crystal City Station. Ese es un proyecto en curso en la planificación y el diseño que VRE está llevando a cabo para reubicar la estación en Crystal City y así facilitar más viajes en tren en el futuro. Mientras que en la alternativa 9D, para brindar esa conexión a un servicio ferroviario, (y ese es uno de los elementos fundamentales de ese propósito y necesidad: poder brindar esa conectividad de ferroviaria a aérea,) tenemos que crear esa conexión, tanto para Crystal Drive Crystal City en sí, que ustedes pueden ver es ese cuadro azul en el lado izquierdo, así como proporcionar esas conexiones a la futura plataforma de Amtrak que está más al sur aquí. Entonces, en la alternativa 7D, uno de los principales impulsores es la capacidad de aprovechar esa conectividad con un proyecto planificado existente y reducir la totalidad de infraestructura que se necesita en el área.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Gracias, Drew. Y nuevamente, invitamos a que hagan sus preguntas, comentarios y otros aportes en este momento en el segmento de preguntas y respuestas. Pero mientras esperamos que escriban sus preguntas y comentarios en la sección de preguntas y respuestas, Drew, ¿por qué no hablamos un poco más sobre el proceso de acuerdo y el final del estudio de NEPA? ¿Cómo se va a ver eso? Pudimos escuchar a Angel aquí también, solo para ayudar a las personas a establecer expectativas para un proceso como este, que ha estado ocurriendo durante algún tiempo.

Drew Morrison, VHB -

Claro, estoy feliz de comenzar, Nate y luego feliz de dar la palabra a Angel de VDOT, quien encabeza el proceso ambiental. Realmente, como se establece en esta diapositiva, nuestros objetivos clave en cada paso del proceso, como hemos mencionado, consiste en que busquemos comentarios del público, de las partes interesadas, de las agencias, para informar nuestros próximos pasos para tener en cuenta qué cuestiones deberíamos examinar en seguida. Y creo que un buen ejemplo de eso en este proceso es que una de las cosas que escuchamos la última vez fue la conexión de Mount Vernon Trail. ¿Cómo podemos conectar esa ruta peatonal y ciclista realmente importante que va de norte a sur, con lo que esperamos que sea otra ruta peatonal y ciclista realmente importante de este a oeste? Eso es algo que se ha desarrollado más, como parte de esta etapa del proceso.

Entonces, tenemos este período de recepción de comentarios de una variedad de partes interesadas, usándolos para informarnos de cuáles son los impactos. ¿Cuáles son las consideraciones? ¿Qué se puede resolver ahora? ¿Qué es algo que estamos dejando a un lado por ahora, por cuestiones de diseño, esperando que las cosas se vuelvan más detalladas en el futuro? Y luego iremos y pediremos a las agencias que estén de acuerdo con nuestro enfoque de la alternativa preferente recomendada, y formada por los comentarios que hemos recibido de ellos y de las partes interesadas que han opinado durante el proceso, esto nos dejará seguir adelante con la evaluación de los impactos de las alternativas. Ese es el documento de evaluación ambiental, donde analizamos cuáles son los impactos tanto positivos como negativos de las alternativas. Y en base a esos impactos, qué tipo de esfuerzos de mitigación y minimización podrían ser necesarios para abordar esos impactos. A medida que avanzamos en el proceso ambiental, eso nos preparará a seguir adelante con el diseño para realmente desarrollar los detalles de cómo se verán y se sentirán estas alternativas, a medida que el proceso continúe. Ángel, ¿hay algo más que agregarías?

Ángel Reed, VDOT-

Claro, solo agregaré, tal vez, en relación a la próxima ocasión que pidamos comentarios del público, como Drew ya nos explicó, de cómo este período de participación pública informará el proceso y el acuerdo de las agencias por una alternativa preferente. El próximo año, intentaremos finalizar la evaluación ambiental, que incluirá todos los análisis de impactos en los recursos para las dos alternativas que se discutieron anteriormente, así como la recomendada preferente que se presentó. Todo eso se documentará en esta evaluación ambiental en este documento de NEPA. Y tendremos eso aprobado para disponibilidad pública el próximo año. Luego buscaremos una oportunidad adicional de participación pública para que la gente pueda estar actualizada acerca de todo ese análisis y los resultados del estudio. Y luego eso permitirá, como mencionó Drew, que el estudio avance a asuntos de diseño más detallados donde podríamos refinar o modificar la alternativa preferente para evitar o minimizar los impactos.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Gracias a los dos. Se los agradezco mucho. Y recibimos algunas buenas preguntas mientras compartimos esa información también. Entonces, vamos a comenzar con Edward, quien pregunta: *“¿Cuándo está programado que se inaugure el proyecto? ¿Podrían dar una idea del tiempo para el diseño, la construcción y la apertura?”* Le voy a pasar esto a Kyle. Entonces, Kyle, ¿podrías unirme a nosotros brevemente y ayudarnos a recorrer el cronograma a mediano y largo plazo del proyecto, después de haber explicado el cronograma a corto plazo?

Kyle Kling, Condado de Arlington -

Sí, gracias Nate. Buenas tardes a todos. Soy Kyle Kling. Soy el director de proyectos del condado de Arlington. Entonces, como acaban de mencionar Angel y Drew, tenemos la esperanza de que NEPA finalice en algún momento a mediados o finales de 2023. Poco tiempo después, avanzaremos con la ingeniería y el diseño preliminares para el proyecto entre la ingeniería preliminar y el diseño detallado; consideramos que ese proceso tomará aproximadamente tres años. Entonces, desde mediados de 2023 hasta aproximadamente, diría que finales de 2026, será la fase de ingeniería del proyecto. En ese punto, a finales del 2026 y principios del 2027, con suerte, comenzaremos la construcción del proyecto con la esperanza de tener una conexión futura abierta a fines de 2028. Ese es el cronograma que tenemos ahora frente a nosotros. Y ese es el camino que, con suerte, tomaremos para seguir adelante.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Kyle, ¿puedo pedirte que agregues un poco más de contexto a la línea de tiempo de ingeniería? ¿Podemos hablar un poco más sobre por qué tomará tres años hacer un diseño sobre esto?

Kyle Kling, Condado de Arlington-

Claro Nate. Entonces, apuntamos a tres años ahora, simplemente basándonos en la cantidad de coordinación que se necesitará con proyectos externos u otros proyectos que se vinculen directamente con esta conexión, y aquellas agencias que administran esos proyectos. Así que, creo que hay cinco o seis proyectos separados que interactuarán con CC2DCA en algún nivel. Entonces, las partes interesadas con las que debemos coordinarnos involucran a VRT, CSX, el Servicio de Parques Nacionales, y luego, obviamente, MWA y FAA en el aeropuerto. Por lo tanto, será un impulso bastante importante no solo en términos de la coordinación, sino también de la

integración de nuestro proyecto con los otros proyectos que están en curso, que con suerte se entregarán en un plazo similar.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Muchas gracias, Kyle. Entonces, vamos a pasar a la siguiente. Aquí tenemos una pregunta de Steve. Y voy a interpretar esto de maneras diferentes, Steve. Si desea aclarar un poco más una vez que entre en esto, por favor hágalo y comente. La pregunta es: *“Puede que sea demasiado temprano en el proceso para hacer esta pregunta, pero aquí va. Con la conexión directa con Mount Vernon Trail, ¿hay alguna idea sobre cómo se manejará o separará el tráfico de peatones y bicicletas?”* Y elijo interpretar esta pregunta en cuanto a cómo se logrará la gestión y el equilibrio entre el tráfico de peatones y bicicletas en CC2DCA. Pero también podemos comentar para ver si algunas de las conexiones entre CC2DCA y Mount Vernon Trail y esas intersecciones también podrían abordarse aquí. Drew, creo que voy a enviarte esta pregunta. Y podemos hablar un poco sobre la instalación en sí. Y luego, como mencionaste, con las representaciones totalmente conceptuales de una glorieta en el camino, ¿hay otras ideas o pensamientos que el equipo del proyecto haya tenido sobre el manejo de la conexión futura entre CC2DCA y el camino?

Drew Morrison, VHB -

Es una pregunta importante y se lo agradezco, Steve. Y gracias, Nate por hablarlo y ampliarlo para que podamos tener esta importante conversación. Entonces, es dentro de la conexión misma donde sabemos que queremos tratar de resolver esa relación. Eso es algo que escuchamos mucho en las primeras fases de participación pública. Hay diferentes cosas que se pueden hacer en para establecer una separación, ya sea con pintura o diferentes materiales dentro del puente, en términos de separación física, o hay momentos en que una conexión, donde sabes que vas a tener estos diferentes tipos de usuarios, pero finalmente concluyes que no quieres tener ninguno de esos tipos de separaciones para crear un ambiente abierto, interior al puente. Y los hemos visto tener éxito en diferentes contextos en proyectos similares en todo el país. Por lo tanto, es algo sobre lo que esperaríamos recibir más comentarios, mientras que el proceso continúe. No es algo sobre lo que tengamos una respuesta definitiva en este momento. Pero definitivamente es algo sobre lo que agradecemos los comentarios, sobre la mejor manera de organizar a esos diferentes tipos de usuarios, que pueden tener diferentes objetivos, diferentes velocidades, una familiaridad diferente con el área, particularmente dado que esperamos una gran cantidad de visitantes de primera vez a Crystal City y DC para hacer uso de la conexión.

En cuanto a la conexión con el camino en sí. Como ya lo vieron, si teníamos estas representaciones que mostraban una posible glorieta para ciclistas, pero como notamos, eso es realmente una señal de que queremos asegurarnos de que estamos prestando atención a esa conexión para manejar posibles conflictos. Hay otras ubicaciones donde se manejan conexiones similares a través de intersecciones en T. También, si conocen dónde se juntan Four Mile Run y Mount Vernon Trail, hay varias opciones para realizar la interconexión de diferentes medios de transporte en esa ubicación. Entonces, las cosas están sobre la mesa, no hay nada definitivo. Nuestro objetivo general es tratar de abordar el problema planteado por esta pregunta. Y agradeceremos los comentarios de los usuarios del camino, de usuarios de una infraestructura similar sobre algunas de las cosas que ven en términos de cómo manejar mejor estos conflictos y estas confluencias.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Gracias, Drew. Y voy a regresar contigo, así que no te vayas muy lejos. Tenemos otra pregunta aquí, sobre 7D. Y de Jeffrey: *“La Alternativa 7D Collect se conecta a la plataforma VRE pero, ¿también proporciona un enlace a la futura plataforma de Amtrak?”* ¿Podemos hablar más sobre esa conexión?

Drew Morrison, VHB -

Sí, gracias por la pregunta, Jeffrey. Entonces, como pueden ver, en esta diapositiva, en la parte azul, ahí es donde se conecta el 7D. Y luego lo que está en color gris, esa es la plataforma VRE. Y luego pueden ver el área marcada con líneas negras, esa es la futura plataforma de Amtrak. Y entonces, VRE y Amtrak están coordinando la integración final del proyecto. Pero en la condición final, cuando todos esos elementos estén construidos, 7D podría conectarse a la plataforma VRE y a la plataforma Amtrak. Tenemos entendido que cuando el servicio comience inicialmente, Amtrak puede comenzar desde la misma plataforma VRE, mientras que la coordinación y la construcción continúan hacia el sur. Así que la conectividad al servicio de Amtrak se contempla como parte de la alternativa 7D.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Muy bien, permanezcamos en esta diapositiva, porque estamos volviendo a 7D también. Una pregunta de Poul. *“Dado que 7D está invadiendo GW Parkway, parece ser más largo que la alternativa 9D. ¿Cuál es la diferencia en la distancia que se invade en el GW Parkway entre las dos opciones?”*

Drew Morrison, VHB -

Claro, gracias por la pregunta. Básicamente, 7D es aproximadamente 75 pies más larga dentro del Parkway. Pero la pregunta sobre los impactos del Parkway plantea una cuestión de política importante sobre cómo vemos los impactos en el Parkway. Y no es solo de manera física, sino que se trata de la experiencia del usuario. Esa es una pieza fundamental al observar cualquier parque del Servicio de Parques Nacionales, es comprender cómo un proyecto afectaría a los usuarios de ese parque y comprender cómo el proyecto afectaría el contexto histórico y visual más amplio. Entonces, cuando se trata de impactos potenciales en la integración del Parkway con otros elementos del Parkway, estamos tratando de verlo de manera holística en términos de cómo puede encajar este proyecto, dónde hay áreas de impacto y cómo puede funcionar el proceso general para integrar y crear un proyecto que sea sensible al contexto con la sección de George Washington Memorial Parkway.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Muchas gracias, Drew. Una última pregunta aclaratoria rápida, y esta diapositiva es perfecta para la próxima pregunta. *“¿Tiene ya VRE un cronograma para la expansión de su plataforma?”* Kyle y Drew, sé que al menos uno de ustedes sabrá la respuesta a esta pregunta. Le daremos un descanso a Drew y dejaremos que Kyle responda.

Kyle Kling, Condado de Arlington -

Sí, bueno, no tengo detalles. Sé que están finalizando la última parte de la fase de diseño en este momento. No sé si Drew tiene más detalles, ya que es posible que tengas un poco más de conocimiento sobre ese proyecto. Pero yo sospecho que sería dentro de los próximos dos años y medio a tres años.

Drew Morrison, VHB -

Sí, Kyle, creo que es un buen resumen. El proyecto está avanzando hacia el diseño final. Y continuaremos coordinándonos con el equipo de VRE para comprender los plazos y la integración de los plazos de construcción y la coordinación para ver cómo los proyectos pueden avanzar de manera complementaria.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Fantástico, gracias a ambos por eso. Tengo un comentario aclaratorio de Steve, quien hizo la pregunta anterior sobre el equilibrio entre los usuarios y los modos entre las personas que caminan y las que andan en bicicleta. Él dice: *"Gracias por responder a mi pregunta", así que gracias, Drew. "Monto una bicicleta doble con frecuencia en Mount Vernon Trail, y el área de Gravelly Point es muy peligrosa con la mezcla de familias con carreolas, perros atados a las carreolas, corredores y bicicletas de alta velocidad. Me imagino que la misma mezcla de usuarios combinada con viajeros que arrastran maletas puede ser un problema real en CC2DCA. Aprecio que hables sobre esto"*. Ciertamente, y definitivamente es importante.

Y finalmente, creo que esta es una oportunidad para que hablemos un poco más sobre el proceso. Recibimos un comentario de seguimiento de Poul cuya pregunta era sobre la invasión a GW Parkway y la diferencia de distancias entre estas dos alternativas. Él dijo: *"Pero ya han elegido 7D. ¿Para que entonces la alternativa preferente recomendada? ¿Y qué? ¿Qué somos? ¿Qué buscamos hacer con este compromiso público? ¿Y un poco más sobre algunos de los pasos de la evaluación ambiental?"*

Drew Morrison, VHB -

Nate, estoy feliz de comenzar y luego tal vez Angel, si deseas hablar más sobre la parte del proceso. Entonces, creo que es muy importante que el lenguaje que usamos en el contexto de NEPA sea muy específico por una razón. Y hemos identificado, y pueden verlo aquí, una alternativa preferente recomendada. Y esto se basa en observar los beneficios, costos e impactos, y proporcionamos esa comparación como un elemento de esa evaluación general en unas diapositivas anteriores. El condado de Arlington y VDOT han identificado que esta es la alternativa preferente. Y este proceso de pedir comentarios del público y de las agencias es un siguiente paso, en términos de evaluación y consideración de que esta es la alternativa preferente. La selección final de la alternativa, la determinación de declarar "esta es la alternativa", eso ocurre más adelante en el proceso, cuando llega la evaluación ambiental y su conclusión de que no hay un impacto significativo. Así que en ese aspecto, todavía hay pasos en el proceso. Y como notamos aquí, las mejoras y modificaciones a la alternativa preferente para evitar o minimizar los impactos, cuestiones de diseño que serán importantes para determinar cómo se verá y se sentirá esta alternativa, esas cosas también procederán. Por lo tanto, las cuestiones de política y los problemas asociados con las alternativas seguirán siendo objeto de comentarios y coordinación con las agencias a medida que avance el proceso. Ángel. No sé si hay algo más que agregarías.

Ángel Reed, VDOT -

Sí, tal vez solo un poco sobre lo que se pretende hacer con este período de participación pública y qué aportes estamos buscando. Entonces, hemos identificado 7D como lo que creemos que debería presentarse como la alternativa preferente. Ahora, este plazo de participación pública, la información que recibimos del público de las agencias, informará aún más de esa recomendación. Así que de ninguna manera estamos diciendo que 7D, como se ha presentado, será lo que se seleccione. Como mencionó Drew, eso se determinará cuándo Federal Highways emita su decisión sobre el proceso de la National Environmental Policy Act (la Ley de Política

Ambiental Nacional). Y el Servicio de Parques Nacionales emitiría su propia decisión sobre esa misma documentación. Entonces, diríamos que hemos llegado a esta decisión inicial, esta recomendación, de que esta parece ser la alternativa preferente. Pero quedan varios pasos para formalizar esta alternativa preferente antes de que podamos hablar sobre su avance.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Gracias Angel. Gracias, Drew. Creo que eso ayuda a aclarar para todos un poco más de este proceso. Tengo una pregunta para aquellos de ustedes que se han estado coordinando con la Metropolitan Washington Airports Authority (Autoridad de Aeropuertos Metropolitanos de Washington). Entonces, Drew y Kyle, uno de ustedes. Una pregunta de Gerry. *“¿Se ha considerado la idea de almacenamiento seguro de bicicletas en DCA como parte del proyecto general? ¿Qué hemos escuchado sobre la conexión entre el proyecto y el estacionamiento? ¿Y se ha considerado el estacionamiento ahí de cosas que no sean vehículos?”*

Drew Morrison, VHB -

Entonces, Nate... Oh, adelante, Kyle.

Kyle Kling, Condado de Arlington -

Sí seguro. Intentaré contestar. Y luego puedes ampliar lo que yo diga, o si tienes algo más que agregar. Entonces, desde la perspectiva del equipo de estudios, eso es ciertamente algo que creemos que sería un beneficio tener por el lado de aterrizaje de DCA de cualquier conexión futura. Hemos hablado varias veces con MWAA hasta la fecha y expresamos de forma informal que creemos que algún tipo de almacenamiento de bicicletas dentro del vestíbulo del aeropuerto, o donde termine esta conexión, podría ser de beneficio para este proyecto. Eso es algo de lo que ellos también están conscientes. Sin embargo, dado el nivel en el que nos encontramos en términos de NEPA, eso es algo que probablemente se deje para la fase de diseño de este proyecto. Por lo tanto, no hay compromiso con esto todavía. Estamos conscientes de ello y pensamos que sería un gran beneficio, pero es algo que se determinará en la fase de diseño en uno o dos años.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Sí, pero definitivamente es una gran pregunta. Entonces, muchas gracias por eso. Acaba de llegar una pregunta de Y. Norton. *“¿Podría mencionar nuevamente las fuentes de financiamiento para este proyecto? De una reunión anterior, recuerdo el aporte federal de 30 millones. ¿Ese número es el mismo? Los materiales de construcción han aumentado significativamente. Gracias por recibir, presentar y responder preguntas”.* Entonces, ¿podemos hablar un poco más sobre las fuentes de financiamiento, Kyle?

Kyle Kling, Condado de Arlington -

Sí, actualmente, el condado tiene aproximadamente \$38 millones asignados a este proyecto. \$9 millones de eso son fondos federales, fondos de CMAQ para ser específico. Entonces, eso es lo que estamos usando para pasar la fase de NEPA.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Muy rápido, ¿puedes definir CMAQ, por favor?

Kyle Kling, Condado de Arlington -

CMAQ es Congestion Mitigation and Air Quality (Mitigación de la Congestión y Calidad del Aire). Por lo tanto, son fondos que abordan la reducción de asuntos como la congestión vehicular, o realmente enfocados en medios de transporte alternativos, como proyectos de tránsito, o de bicicletas y peatones, para los cuales este proyecto definitivamente cumple con los requisitos. Entonces, tenemos \$9 millones de dólares en fondos de CMAQ. Tenemos \$18 millones en fondos regionales a través de NVTA, Northern Virginia Transportation Authority (Autoridad de Transporte de Virginia del Norte). Entonces eso nos lleva a aproximadamente \$27 millones. Y el resto de los fondos que actualmente tenemos se asignan en el CIP del condado como fondos locales. Entonces, a través de esas tres fuentes principales de financiamiento, eso nos lleva a un total de alrededor de \$38 millones para realizar este proyecto.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Muy bien, eso es un poco de información adicional sobre el financiamiento. Y luego creo que la alternativa preferente recomendada incluía estimaciones de costos. ¿Puedes tratar, solo como resumen aquí para cerrar el tema, las estimaciones de costos para las dos alternativas?

Kyle Kling, Condado de Arlington -

Sí, entonces, para la alternativa 7D, nuestro último costo estimado es de \$43 millones de dólares. Para 9D, esa estimación sube a \$65 millones. Y creo que lo que Drew dijo antes es que la adición de esa torre de escaleras a 9D realmente hace que el costo aumente significativamente entre las dos alternativas. Una cosa que agregaría es que esas estimaciones incluyeron una cantidad bastante significativa para en caso de contingencias. Entonces, por el momento, creemos que estamos dentro del alcance para entregar este proyecto dentro del presupuesto, o al menos con los fondos que tenemos ahora. Pero si surge algo, ya hemos comenzado conversaciones con otras agencias que pueden apoyar este proyecto en términos de financiamiento si es necesario.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Está bien. Gracias, Kyle. Y gracias por la pregunta. Otra pregunta acaba de llegar de John. *“¿Podría resolverse la necesidad de eliminar el conflicto entre el movimiento de los usuarios móviles y los peatones simplemente requiriendo que los usuarios móviles se bajen de sus vehículos?”* Drew, creo que nos toca a nosotros contestar esto. ¿Podemos hablar sobre las conexiones para bicicletas o scooters en contra de las conexiones para peatones dentro del contexto del propósito y la necesidad, y pensar un poco más sobre cómo el regular el comportamiento del usuario por medio del diseño podría ayudarnos a lograr la intención de este proyecto?

Drew Morrison, VHB -

Sí, creo que ciertamente nuestro objetivo en términos de ser una conexión de usos múltiples, y eso fue, nuevamente, volver a cómo el proceso ha sido informado por las cosas que hemos escuchado. En el primer plazo de recibir los comentarios del público, realmente hicimos una pregunta: "¿La gente quiere que esta sea una conexión de usos múltiples, por ejemplo peatones, ciclistas, usuarios de micromovilidad?" Y escuchamos una fuerte opinión que todos quieren que lo hagamos para una variedad de usuarios. Y realmente, a partir de los comentarios y la retroalimentación que hemos recibido y de nuestro trabajo en la planificación de este tipo de espacios, ese es realmente un contexto en el que la gente va a querer poder viajar tan lejos como sea posible

para que realmente sea una conexión útil, especialmente si estamos capturando personas que pueden viajar al aeropuerto, tienen sus maletas en la parte trasera de la bicicleta e intentan usar esa bicicleta para llegar a su destino. Entonces, esperaríamos que tuviéramos personas montando, rodando y caminando en la conexión. Esta es una cuestión que tendremos que abordar. Puede haber espacios en los que se combinen diferentes mezclas que podrían requerir que las personas cuando lleguen al final desmonten y encuentren posibles lugares para estacionarse y guardar sus pertenencias, como discutimos hace un momento, pero realmente queremos intentar que funcione para los diferentes usuarios. Y así continuarán las conversaciones constantes sobre las formas de manejar estas mezcolanzas. Pero esperamos que la mayoría de los usuarios de bicicletas y micromovilidad permanezcan en su bicicleta, en su scooter, cuando se encuentren en la mayor parte de la misma conexión.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Y para hablar un poco más sobre eso Drew, esa es la visión a través de la cual se realizará el diseño, ¿no? La idea aquí no es que simplemente vamos a poner a todos en el mismo espacio y decirles, "ustedes lo resuelvan". Vamos a tratar de abordar este objetivo como se establece en el propósito y la necesidad y este uso planificado a través de un buen diseño que ayude a las personas a hacer lo que quieran sin incomodar a otras personas, a otros usuarios.

Drew Morrison, VHB -

Sí, entonces creo que eso se relaciona con el tipo de problemas que surgirán en el diseño y el pensamiento ¿cómo controlar el aprovechamiento? ¿Cómo pueden el diseño, la orientación y la información intuitiva proporcionar una forma de controlar eso? Definitivamente hemos escuchado eso en esta reunión, y en reuniones anteriores, como un tema al que la gente le está prestando atención. Entonces, espero que el condado de Arlington continúe analizando y evaluando esto a medida que continúe el diseño.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Gracias Drew. Muy bien, hemos llegado al final de nuestra lista de preguntas. Por lo tanto, una vez más invitaré a nuestros asistentes a enviar más preguntas y comentarios para el equipo del proyecto. Tienen toda nuestra atención en el futuro cercano, al menos por los próximos seis minutos. Y sin duda nos quedaremos más tiempo si todos ustedes tienen más asuntos para manifestar y que les gustaría que nosotros tratáramos. Pero quiero hablar aquí en nombre del equipo del proyecto y decir que estamos muy agradecidos por todas las preguntas y por pasar un tiempo con nosotros esta noche cubriendo esta oportunidad de participación en esta fase de colaboración pública en el estudio de CC2DCA. Hemos visitado también a la comunidad. Hemos realizado una serie de eventos en apoyo a esta reunión y esta oportunidad de participación pública en lugares alrededor de Crystal City, Pentagon City, incluyendo la estación VRE, el Centro Acuático Longbridge, Gravelly Point Park, que se mencionó anteriormente esta noche, y en una serie de viviendas/edificios residenciales para llegar a una amplia franja de la comunidad de Crystal City y Pentagon City. Por lo tanto, estamos muy agradecidos por los comentarios de todos, ya sea en persona en los eventos, en los comentarios aquí hoy, por correo electrónico y también en el formulario de comentarios en línea.

Aquí una pregunta rápida de Jaime. *“¿Se ha considerado un techo sobre el puente? Es una caminata larga para jalar maletas bajo la lluvia”*. Vamos a ver. Hablemos un poco más sobre los techos. Drew, ¿te gustaría opinar?

Drew Morrison, VHB -

Sí, solo poniendo a 7D como ejemplo. Y entonces, pueden ver que, en el corredor ferroviario, pueden ver que esa sección tiene un techo. Y luego pueden ver en lo demás que no mostramos un techo. Debido a la cantidad de agencias involucradas que son propietarias de tierras, Virginia Passenger Rail Authority (la Autoridad de Ferrocarriles de Pasajeros de Virginia) será propietaria de parte del corredor ferroviario; CSX, el propietario actual; VRE, el tren de cercanías; tenemos también el Servicio de Parques Nacionales; tenemos la Autoridad Aeroportuaria; donde comenzamos, porque seguiremos adelante con el diseño, es comenzar con estándares y requisitos basados en esos diferentes contextos. Por lo tanto, dentro del ámbito de los ferrocarriles, se debe proporcionar una cubierta, como se ve aquí, y tener este espacio cerrado según los requisitos de ferrocarriles. Eso es lo que hemos mostrado desde el inicio. Agradecemos los comentarios sobre elementos como el techo y otros elementos de diseño para ayudar a informar sobre el proceso a medida que avanza. Pero en este momento, lo que mostramos a través de la conexión es lo que exigen los diferentes requisitos y estándares que rigen en esa parte de esta conexión. Y apreciamos los comentarios sobre la utilidad, la naturaleza de un techo a medida que continúa el proceso.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Gracias, Drew. Muy bien. Y eso también cubre un comentario que recibimos de Susan: *"Proteger la parte del puente sobre el Parkway de la intemperie sería útil para los viajeros del aeropuerto"*. Por lo tanto, apreciamos sus comentarios. Los hemos agregado al registro, y usted no es el único que lo sugiere. También hemos escuchado eso en otros eventos, así que muchas gracias por sus comentarios.

Voy a pasar a un comentario y una pregunta de seguimiento de Steve. Steve dice: *"¡Gracias! 100% acertado acerca de no requerir que la persona se baje de su vehículo. Si se requiere bajarse del micro scooters o bicicleta, CC2DCA se convierte en nada más que un puente peatonal"*. Continúa con una pregunta que está algo relacionada con la pregunta del techo que acabamos de discutir. *"¿Ha habido alguna conversación sobre el mantenimiento durante el invierno o la remoción de nieve?"* Entonces, ¿vamos a hablar sobre el asunto de mantenimiento? Falta mucho tiempo. Kyle, ¿podría hablarnos un poco más sobre las consideraciones operativas, tal como existen hoy en día?

Kyle Kling, Condado de Arlington -

Sí, en este momento, Nate, realmente no nos hemos metido en ningún tipo de requisitos de mantenimiento u opciones de tratamiento para aquellos elementos que están expuestos más directamente a los elementos. Como indiqué anteriormente, muchos de los detalles más específicos asociados con la estructura realmente se pospusieron hasta que entremos en la fase de diseño. Entonces, en este momento, es algo de lo que estamos conscientes, pero no es algo que realmente hayamos analizado de manera significativa.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Gracias, Drew. Gracias y ciertamente se convertirá en una parte mucho más importante de la conversación a medida que nos adentremos también en el diseño. Gracias, Steve, por ese comentario.

Poul, tengo tu comentario. Me encantaría entrar en un... Entonces, la pregunta aquí... Creo que tiene mucha historia para nosotros sobre GW Parkway y la naturaleza del parque nacional. Pero quiero hacerlo, porque creo que lo que quiere decir es cómo este proyecto interactúa con la naturaleza histórica del parque nacional, y cómo pretendemos integrar este proyecto en él, así que me gustaría invitar a Drew aquí, solo porque creo que sería útil. Y ciertamente, Poul, si desea enviar un conjunto completo de sus comentarios y preguntas a través del correo electrónico que se muestra aquí en la pantalla, creo que sería muy útil. Pero Drew, ¿podemos hablar un poco más sobre lo que significa ser una agencia participante en un estudio de NEPA como este, y cuál ha sido el papel del Servicio de Parques Nacionales, y específicamente el papel de GW Memorial Parkway en este proyecto hasta el momento?

Drew Morrison, VHB -

Sí, entonces, Nate, de acuerdo con comenzar y luego dar la palabra a Angel para que hable más, dado el papel clave de VDOT en esto. Y creo que para establecer la conversación sobre cómo trabajamos con el Servicio de Parques, es importante que, como mencionó Nate, el Servicio de Parques sea una agencia participante. Ellos desempeñan un papel clave a medida que avanzamos desde estos diferentes logros; a medida que identificamos el propósito y la necesidad que discutimos; y vimos en ese propósito y necesidad que está presente la condición relacionada con la sensibilidad del contexto asociada con el Servicio de Parques. Al analizar la variedad de alternativas para avanzar, esa fue otra área en la que nos comprometimos con el Servicio de Parques y llegamos a un acuerdo relacionado con las adecuaciones para evaluar más las alternativas y avanzar hacia este paso. Y así, a través del proceso NEPA, analizamos los impactos al parque. También tenemos otros procesos que están relacionados con esto. Con la Sección 106 de la Ley Nacional de Preservación Histórica es cómo vemos los efectos de un proyecto como este en una propiedad histórica como George Washington Memorial Parkway. Entonces, observamos las consideraciones físicas y las cosas que tienen que ver con el entorno, con la integridad, con la forma en que un proyecto se relaciona con las cosas que hacen de esto una propiedad y un recurso histórico importante.

También tenemos la sección 4F de la Ley del Departamento de Transporte, que aplica un conjunto sustantivo de criterios sobre los proyectos de transporte cuando tienen impactos e interacciones con la propiedad del parque como la que tenemos aquí. Por lo tanto, es necesario que echemos un vistazo a esta gama de diferentes cuestiones de políticas en relación con el parque y que reflexionemos, como ya hablamos, sobre los diferentes tipos de cuestiones. Ya sea que se trate del uso y la experiencia de los visitantes. ¿Cómo beneficia esto o cuáles son algunos de los impactos para un usuario de Mount Vernon Trail que se asocian con esta conexión? ¿Cómo afecta esto la experiencia de la carretera escénica? Esa es una parte fundamental del Parkway. Esas son detalles que estamos evaluando, como parte de este proceso, para comprender los impactos, comprender la alternativa, para informar futuras decisiones de diseño. Como mencionamos anteriormente, estas representaciones no reflejan un diseño. Representan la comprensión de dónde pueden estar esos límites de alteración. Entonces, a lo largo de este proceso, continuaremos comprometiéndonos con el Servicio de Parques y continuaremos trabajando con ellos en estos diferentes puntos de acuerdo, a medida que avanza el proceso, y a medida que obtengamos más información, de cómo involucramos este proyecto con lo histórico, con los recursos culturales en juego en el Parkway. Ángel, ¿hay algo más que agregarías?

Ángel Reed, VDOT -

Podría agregar que hemos estado coordinando con el Servicio de Parques, específicamente, George Washington Memorial Parkway, durante la mayor parte de los últimos tres años. Creo que el condado y el VDOT se coordinaron con el Servicio de Parques en diciembre de 2019 antes de que comenzáramos el proceso NEPA para este proyecto, y solo quería resaltar eso. Para quizás reiterar algunos de sus comentarios, Drew, el Servicio de Parques y el Parkway más específicamente, están muy presentes aquí a través de este proceso NEPA, a través del proceso 106. Y nuestro equipo de estudio, como un todo, reconoce la primacía, la importancia de la avenida y su conexión con este proyecto. Así que solo quería resaltar eso. Gracias, Drew.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Y gracias a ambos por agregar algo de ese contexto a esta conversación. Creo que eso es útil. Poul, aprecio tus comentarios, tu relato y sé que compartirás el resto con nosotros por correo electrónico. Entonces, muchas gracias por el seguimiento. Esperamos tener comunicación con usted pronto.

Tenemos una más de Pam VanHein con algunos comentarios que creo que son apropiados para preparar lo siguiente para la futura conversación sobre el diseño. Pam dice: *"¿Podrían los puentes también tener paredes para protección contra el viento y la intemperie? Si es así, ¿podrían ser transparentes? ¿Y podemos tener lugares donde la gente pueda descansar o disfrutar de las vistas?"* Entonces, Drew, hablemos un poco más sobre las instalaciones como un lugar.

Drew Morrison, VHB -

Agradezco este comentario. Y creo que Nate, como ya dijiste, ese es el tipo de retroalimentación que ayuda a informar algunas de las consideraciones relacionadas con el diseño en términos de cómo se ve el plan de ese puente. ¿Cuáles son algunos de los elementos de diseño que están relacionados con la forma en que un usuario lo experimentaría? Además, muy importante, también el contexto del puente, ya que está funcionando a través de esas diferentes áreas con diferentes requisitos, ya sea en el Parkway, como acabamos de hablar en términos de ese contexto, ya sea en el corredor ferroviario o en la propiedad del aeropuerto, hay muchas cosas que cada una de esas propiedades está considerando en términos de sus requisitos que pueden informar cuál es el rango de posibilidades. Pero ciertamente, agradecemos los comentarios sobre cuáles son algunos de los elementos de diseño en los que la gente está interesada, ellos quieren saber si se pueden realizar. Entonces, gracias por esta pregunta. Y agradezco cualquier comentario o retroalimentación sobre ese punto. Y será ese equilibrio de lo que la gente busca en esta experiencia y lo que también coincide con lo que se puede lograr en los diferentes elementos del puente.

Nate Graham, Condado de Arlington -

Gracias, Drew. Eso concluye mi lista de preguntas activas. Ahora son las 8:06. Por lo tanto, estamos un poco pasados de tiempo. Ciertamente podemos responder a un par de preguntas más, si queda algún pensamiento importante entre nuestros asistentes esta noche. Pero si no, simplemente comenzaré un tipo de proceso de recapitulación aquí diciendo eso nuevamente: estamos muy agradecidos de que hayan pasado tiempo esta noche con nosotros para hablar más sobre este proyecto, esta oportunidad de compromiso público y compartir con nosotros sus opiniones, inquietudes, preguntas sobre el proyecto y la alternativa preferente recomendada. Creo que puedo hablar por todos nosotros cuando digo que esta ha sido una conversación realmente importante. Realmente apreciamos todas las preguntas reflexivas que recibimos hoy y la profundidad del

conocimiento que cada uno de ustedes ha aportado a este proceso público. Entonces, en nombre de nuestro equipo de proyecto, muchas gracias.

Al no haber preguntas adicionales, Alan, creo que podemos terminar hoy. Entonces, gracias nuevamente a nombre del Condado, VDOT y nuestro equipo del proyecto. Apreciamos mucho todo su tiempo esta noche y esperamos continuar trabajando con ustedes y sus vecinos y otros residentes de Crystal City-Pentagon City en este proyecto para el próximo evento de participación pública.