

el acceso al transporte público y mejorar el acceso y la seguridad para ciclistas y peatones a lo largo del corredor.

- Después de una extensa coordinación con la comunidad y las partes interesadas, trabajando en estrecha colaboración con un equipo de trabajo de la comunidad, se seleccionó el diseño preferido que consiste en mejoras en el corredor y la intersección en vez de ampliar la carretera.
- La Junta de Supervisores del Condado aprobó el diseño preferido el 27 de noviembre de 2017.
- Después de varios intentos fallidos para obtener financiamiento, el proyecto se dividió en dos fases de construcción para aumentar las posibilidades de obtener fondos para avanzar en el proyecto.
- En 2020, como parte de un proyecto piloto de VDOT, se incluyeron cambios propuestos con la aplicación de Fase 1 Smart Scale para reducir costos. Estos cambios propuestos fueron presentados a la comunidad por el Condado en agosto de 2020.
- Después en 2020, el condado de Fairfax y VDOT coordinaron el mejor enfoque de implementación y VDOT acordó encargarse del proyecto.
- En mayo de 2021, este enfoque tuvo éxito y se otorgó financiamiento de Smart Scale a la Fase 1, que ahora está completamente financiada. El Condado continúa buscando financiamiento para la Fase 2 junto con VDOT.

Diapositiva 4

Objetivos del proyecto

- VDOT se complace en continuar con el desarrollo del diseño del Proyecto Multimodal de la Calle Braddock. Nuestro trabajo se basa en el trabajo del Condado, con un enfoque en la implementación de mejoras multimodales a través del corredor de la calle Braddock.
- VDOT ha seguido colaborando con el Condado a lo largo del diseño y toda la información, los diseños y los análisis que compartiremos con ustedes esta noche se desarrollaron con estos cuatro objetivos generales del proyecto:
 1. Mejorar las conexiones y el acceso en ambos lados de la calle Braddock
 2. Mejorar la comodidad, la seguridad y las instalaciones para ciclistas y peatones en todo el corredor
 3. Mejorar la accesibilidad del tráfico
 4. Mantener los tiempos de viaje de los vehículos mientras que el tiempo de viaje no se degradará y, esperamos, que se mejorará en todo el corredor.

Diapositiva 5

Sección típica – Camino de Braddock

- Aunque existen ajustes de diseño en ubicaciones específicas, la sección transversal típica del proyecto incluye un camino de uso compartido de 10' y la retención de los tres carriles para vehículos a cada lado de la carretera.
- Otras características de diseño incluyen:
 - Con este proyecto no se proporcionará una ampliación de la carretera fuera de las intersecciones críticas
 - paradas de autobús consolidadas y mejora de la accesibilidad a estas paradas,
 - mejoras en la gestión de acceso que mejoran el flujo del tráfico y aumentan la seguridad, y
 - mejoras en las intersecciones a lo largo del corredor para mejorar la seguridad y las operaciones a través de estas intersecciones para todos los modos de transporte.

Diapositiva 6

Sección típica - Calle Ravensworth

El proyecto también incluye mejoras multimodales a lo largo de la calle Ravensworth:

- Se proporcionarán carriles para bicicletas en la carretera a ambos lados de Calle Ravensworth desde la calle Greenfield hasta la calle Braddock.
- La acera de 5' en el lado oeste de la calle Ravensworth se proporcionará desde la calle Greenfield hasta la entrada de la Iglesia Bautista más cercana a la calle Braddock. Después de esta entrada, se proporcionará un camino de uso compartido hasta la intersección de Braddock con la calle Ravensworth.

Diapositiva 7

Discusión del Plan base de Carreteras

- La opción de diseño base de carreteras se alinea con las recomendaciones del proyecto del estudio original del condado de Fairfax, con dos excepciones: una en Danbury Forest Drive y la calle Wakefield Chapel, y la otra en la intersección de la I-495 y la calle Braddock.
- El alto costo de las mejoras recomendadas en estos dos lugares condujo al desarrollo de opciones que proporcionaron ahorros sustanciales en los costos. Estas opciones se presentaron al público el otoño pasado y se incluyeron en la exitosa aplicación de Smart Scale del condado.
- El diseño comienza en Humphries Drive y la calle Braddock y continúa hacia el este hasta la calle Ravensworth.

En la calle Guinea

- La parada de autobús existente en Humphries se reubica justo al este de la calle Guinea en dirección este hacia la calle Braddock y se proporcionará una nueva parada de autobús justo al este de la calle Guinea.
- Se propone un estanque de aguas pluviales entre Humphries y la calle Guinea. (Se planea que sea un estanque seco).
- La calle Braddock se realinea y toda la intersección se desplaza hacia el sur
- Sin embargo, las asignaciones de carriles de aproximación de la calle Guinea hacia el norte se convierten en carriles de vuelta a la izquierda, carriles directos a la derecha y carriles de vuelta a la derecha.
- Aunque no se muestra aquí, los dos carriles hacia el norte en Guinea se extenderán hasta Burnetta Drive.
- Se agrega un carril de paso adicional a la calle Braddock en dirección oeste manteniendo el carril de vuelta a la derecha para los vehículos que dan vuelta hacia el norte en la calle Guinea.

En Bradfield Drive

- Se agregaron restricciones de acceso en la intersección de Bradfield Drive para permitir solo movimientos hacia la derecha en ambas direcciones.
- El carril de vuelta a la izquierda en dirección oeste está canalizado para los vehículos que dan vuelta hacia el sur en Bradfield Drive.
- Las paradas de autobús existentes ubicadas justo al este de Bradfield Drive se reubicarán más al este para alinearse con el semáforo peatonal HAWK propuesta entre Bradfield Drive y King David Boulevard hacia el oeste y más cerca de Dunleigh Drive hacia el este. (HAWK significa paso de peatones activado de alta intensidad, por sus siglas en inglés; es un semáforo activado por peatones que se usa para detener el tráfico y permitir que los peatones crucen con seguridad).

En King David Boulevard y Dunleigh Drive

- En las proximidades de la intersección, el camellón se amplía a aprox. 30 pies de ancho para proporcionar un área segura para que los vehículos que dan vuelta a la izquierda desde las calles laterales se detengan en el área central

En Red Fox Drive (Oeste)

- Las paradas de autobús se eliminan y se reubican al este de la calle Rolling.
- Se planea proveer una instalación de aguas pluviales entre Red Fox Drive y la calle Rolling, así como en el cuadrante sureste de la calle Rolling y la calle Braddock.
- Se proporcionan restricciones de acceso para permitir solo movimientos de entrada y salida a la derecha de Red Fox Drive.

En la Calle Rolling

- La primera intersección crítica es la intersección de la calle Braddock y la calle Rolling. La opción básica incluye movimientos de peatones con semáforos con botones para cruzar la calle Rolling y la calle Braddock, paradas de autobús reubicadas y ampliación al acercarse a la calle Rolling para incluir dos carriles

para dar vuelta a la izquierda y un carril para dar vuelta a la derecha en la calle Braddock.

- Más al sur en la calle Rolling, verá restricciones de acceso que solo permiten movimientos de entrada y salida a la derecha del Kings Park Centro comercial, excepto en esta entrada a mitad de camino entre la calle Burke Lake y la calle Rolling.

En Red Fox Drive (Este)

- Las paradas de autobús se eliminan y se reubican al este para alinearlas más cerca de la calle Burke Lake y el puente peatonal de uso compartido propuesto.
- Se planea proporcionar una instalación de aguas pluviales al oeste de la entrada del centro comercial Kings Park entre Red Fox Drive (este) y el puente peatonal de uso compartido.

En la calle Burke Lake

- La segunda intersección crítica está en la calle Burke Lake. La opción base en la calle Burke Lake es la misma que la recomendación del estudio del FCDOT, excepto que el diseño preferido anterior incluía cruces de peatonales de dos fases a lo largo de la calle Braddock, lo que significa que los peatones cruzarían a la mitad y luego esperarían un ciclo de semáforo para terminar de cruzar. El diseño actual permite cruzar la calle Braddock en un ciclo.
- El diseño conserva la configuración actual de la intersección, pero elimina el tránsito hacia el norte a lo largo de la calle Burke Lake y agrega tres carriles hacia el norte para dar vuelta a la derecha en dirección al este a la calle Braddock.
- Hacia el sur en la calle Burke Lake, las mejoras continúan incluyendo un paso peatonal a mitad de la cuadra y el semáforo HAWK cerca de la entrada del centro comercial como se recomendó originalmente en el estudio del FCDOT.
- En la calle Grantham, el diseño base propuesto restringe a la calle Grantham a movimientos de entrada/salida a la derecha y restringe la entrada del centro comercial a movimientos de entrada y salida a la derecha, pero permite la entrada al centro comercial a la izquierda para vehículos que viajan hacia el norte por la calle Burke Lake.

Puente Peatonal de Uso Compartido

- Durante el estudio original del condado de Fairfax, se incluyó el puente peatonal de uso compartido para acomodar una estructura de estacionamiento y un centro de tránsito. Durante el estudio, con la opinión del público, se eliminó de consideración la recomendación de un centro de tránsito y estacionamiento. Sin embargo, se recomendó que el puente permaneciera debido al fuerte apoyo de la comunidad. Los ciudadanos reportaron que también les preocupaba la seguridad de los peatones y ciclistas que cruzan la calle Braddock en el semáforo.
- Notarás que las paradas de autobús están reubicadas muy cerca de este puente peatonal de uso compartido.
- El puente peatonal de uso compartido está diseñado para acomodar tanto a ciclistas como a peatones. El puente propuesto incluye rampas de 400' en ambos lados con un tramo de 160'. No se proporcionan escaleras. Las paradas de autobús se reubican entre el puente y la calle Burke Lake.

Kings Park Drive

- Se elimina el semáforo en Kings Park y se introducen restricciones de acceso adicionales al este de la calle Burke Lake, lo que permite solo movimientos de entrada y salida a la derecha. Se agregarán letreros y marcas en el pavimento adicionales al área para comunicar claramente todas las restricciones.
- Se planea eliminar las paradas de autobús ubicadas cerca de la iglesia y cerca de Kings Park Drive.

En Stone Haven Drive

- Se planea una instalación de aguas pluviales en el cuadrante noroeste en Stone Haven Drive.
- La intersección está restringida a movimientos de entrada y salida a la derecha; planeado para ser un estanque seco.
- Se proporciona un carril de vuelta a la izquierda en dirección este de la calle Braddock canalizado para dar vuelta en Stone Haven Drive.
- Está previsto que se eliminen las paradas de autobús.

En South Hampton Drive

- Se agrega un carril de vuelta a la derecha adicional para los vehículos que viajan hacia el norte de Southampton y dan vuelta hacia el este de la calle Braddock.
- Este es el final de la Fase 2 del proyecto.
- Al este de South Hampton comienza la Fase 1 del proyecto que está totalmente financiado.

En Danbury Forest Drive y la Calle Wakefield Chapel

- La intersección crítica final es realmente un par de intersecciones, en Danbury Forest Drive y la calle Wakefield Chapel. La opción base es la misma que la mejora financiada por Smart Scale aprobada para esta intersección crítica con una innovadora intersección RCUT parcial (o vuelta en U restringida), que incluye una serie de tres intersecciones con semáforos.
- La aplicación Smart Scale también eliminó el puente peatonal de uso compartido adicional (marcado con una raya azul discontinua en el gráfico) que se recomendó en el estudio del condado cerca de esta área debido a los costos. Aunque este puente se elimina para el diseño, se muestra para que el diseño no excluya el puente.
- La Opción Base mejora la seguridad de las vueltas a la izquierda en dirección al oeste hacia Danbury Forest con un movimiento con semáforo, que actualmente no tiene semáforo. Aunque no se permite dar vuelta a la izquierda desde Danbury Forest o desde Braddock al este hacia Wakefield Chapel, el tráfico que necesita hacer estas vueltas puede viajar ligeramente hacia el este y dar una vuelta en U en el semáforo para realizar estas maniobras. Aunque puede

parecer que el tiempo de viaje puede ser más largo, debido a los tiempos coordinados de los semáforos, habrá menos filas para los movimientos directos en la intersección, lo que permitirá un flujo más continuo en cada semáforo.

- El objetivo de este innovador diseño de intersección es mejorar la seguridad y las operaciones. Este tipo de aplicación normalmente reduce los posibles conflictos de bloqueo totales en aproximadamente un 50%. Esta aplicación innovadora ofrece operaciones mejoradas y más fluidas, ya que las vueltas a la izquierda no retrasan todos los accesos que deben esperar para recorrer varias fases de semáforos, lo que genera retrasos en todos los accesos. Los beneficios adicionales de esta mejora pueden incluir la reducción de los costos de construcción al minimizar los impactos del derecho de paso al desplazar las vueltas a la izquierda en una intersección con semáforos. Actualmente hay cuatro de estas intersecciones en operación en Virginia con trece más en marcha. Por lo tanto, obviamente es una intersección innovadora que VDOT cree que vale la pena considerar.
- La intersección operará bajo dos fases de señalización. Una fase permite todos los movimientos de vuelta relacionados con la calle Wakefield Chapel y Danbury Forest Drive. Estos incluyen vehículos que salen de la calle Wakefield Chapel hacia la calle Braddock en dirección este y oeste; vehículos saliendo de Danbury Drive hacia la calle Braddock en dirección este; ingresando a Danbury Drive desde la calle Braddock en dirección oeste; y el cambio de sentido desde la calle Braddock en dirección este rumbo al norte en la calle Wakefield Chapel. La segunda fase permitirá los movimientos directos hacia el este y el oeste en la calle Braddock cuando se detengan todos los movimientos de vuelta.

En Glen Park Road

- Las restricciones de acceso restringen los movimientos a la entrada/salida y se eliminan las paradas de autobús.

Puente sobre Accotink Creek

- El equipo intentará mejorar el acceso al sendero Cross County proporcionando rampas a ambos lados de Braddock desde la calzada para acceder al sendero. El camino de uso compartido continuará en ambos lados de la calle Braddock, pero debido al ancho actual del puente, el camino para la calle Braddock en dirección este deberá proporcionarse a través de un puente peatonal de uso compartido paralelo al puente. Las mejoras debajo del puente incluirán una mejor iluminación y un camino de pavimento mejorado debajo del puente, siempre que mantengamos la altura requerida para los ciclistas que cruzan debajo del puente.
- Se agregarán nuevas paradas de autobús cerca del puente a ambos lados de La calle Braddock.

En la calle Inverchapel

- Restringe la calle Inverchapel a movimientos de entrada y salida a la derecha.
- El carril de vuelta a la izquierda en dirección oeste se canaliza a la calle Inverchapel en dirección sur.
- Se eliminarán las paradas de autobús.

En la Avenida Queensbury

- No se proporcionan cambios en esta intersección, excepto que la ubicación de la parada de autobús en el oeste de Queensbury hacia el este a la calle Braddock se mueve al otro lado de la intersección, justo al este de la Avenida Queensbury; esta parada de autobús también está reemplazando la parada de autobús en el Centro comercial Ravensworth.
- También verá que el derecho de paso está muy cerca de la calle Braddock en dirección este y deberá incluir un muro de contención entre la calle Inverness Chapel y la calle Port Royal.

En la intersección I-495 y la calle Port Royal

- Mencioné anteriormente que la base incluía cambios de las recomendaciones del estudio del condado de Fairfax.
- Las mejoras en la intersección I-495 y la calle Braddock son las mismas que se incluyeron en la solicitud de diseño de Smart Scale que recibió financiamiento.
- Estas mejoras permiten que la rampa de salida de la I-495 permanezca en pleno funcionamiento en la calle Port Royal, con acceso directo a través de una intersección con semáforo.
- Los carriles dobles para dar vuelta a la derecha están controlados por un semáforo y permiten que la I-495 SB a EB Braddock tenga más capacidad de almacenamiento y colas.
- También hay una ampliación adicional en la calle Braddock hacia el este desde Port Royal que permite un carril de salida adicional a la I-495 hacia el sur a través de un carril de vuelta a la derecha/compartido.
- En el otro lado de la intersección, se introduce un nuevo semáforo para los vehículos que salen de la I-495 hacia el norte y desean acceder a la calle Ravensworth desde la calle Braddock en dirección al este. La configuración actual crea un problema de seguridad con los vehículos entrecruzados que viajan sobre múltiples carriles de tráfico para entrar en un carril de vuelta a la izquierda. El nuevo semáforo se canalizará hacia el este por el tráfico y hacia el este hasta la Calle Ravensworth en dirección norte creando una maniobra mucho más segura. Se proporcionarán semáforos y marcas en el pavimento adicionales para comunicar claramente las restricciones de acceso.

- El camino de uso compartido existente en el lado norte de La calle Braddock permanecerá y las piezas que faltan se incluirán en este proyecto.

Calle Ravensworth

- Las mejoras propuestas en la intersección de la calle Ravensworth y la calle Braddock cambian la alineación de Ravensworth para evitar impactos adicionales por el derecho de paso.
- La ampliación incluye carriles directos adicionales en dirección norte para recibir vueltas dobles a la izquierda desde la calle Braddock
- La eliminación de todos los camellones canalizados brinda una mayor seguridad para los peatones al requerir que las vueltas a la derecha estén bajo control de semáforos.
- Los cruces peatonales contarán con pulsadores en los cuatro cuadrantes de la calle Ravensworth.
- El camino de uso compartido continuará hacia el norte por Ravensworth hasta la entrada de la iglesia en el área aproximada de los carriles para bicicletas que ahora estarán en ambos lados de la calle Ravensworth.
- La ampliación a lo largo de la calle Ravensworth requerirá la reconstrucción de la acera existente en el lado este de la calle Ravensworth. Los dos carriles hacia el norte se convertirán en un carril hacia el norte entre Kalorama Drive y Heritage Drive. Se proporcionarán carriles para bicicletas en ambos lados de la calle Ravensworth a la calle Greenfield. Se creará un carril de vuelta a la izquierda en dirección oeste en Heritage Drive.

Y aquí es donde termina el proyecto.

Diapositiva 8 Asamblea de información pública

Se llevará a cabo una asamblea virtual de información pública el jueves 13 de enero de 2022 a partir de las 7 p.m.

El propósito de la asamblea es aprovechar esta presentación narrada al presentar opciones de mejora de intersecciones críticas para la opinión del público en tres intersecciones críticas:

- Calle Rolling
- Burke Lake Drive
- Danbury Forest Drive/Calle Wakefield Chapel

Regístrese en el sitio web del proyecto para asistir. Si no puede asistir a la asamblea virtual, se publicará una grabación de la asamblea en el sitio web del proyecto VDOT.

Diapositiva 9

Costo, financiamiento y cronograma del proyecto

- Como se discutió anteriormente, debido a los costos, el proyecto se ha dividido en dos fases.
- La Fase 1 desde Ravensworth Drive hasta Southampton Drive está completamente financiado hasta su construcción.
- La Fase 2 desde Southampton Drive hasta La calle Guinea no está financiado más allá de la aprobación del diseño, hasta este momento.
- Nuestro equipo preparó estimaciones de costos y cuantificó los impactos del Derecho de Vía para la Base, la Opción 1 y la Opción 2. Las diferencias de costos entre las Opciones no son sustanciales; por lo tanto, los costos no se tendrán en cuenta al decidir entre opciones.
- En términos de cronograma, este proyecto nos lleva a la aprobación del diseño en la primavera de 2023. Esto incluye el desarrollo de planes de diseño del 30% para la primavera de 2022, con una audiencia pública de diseño, que incluye aproximadamente planes de diseño al 40%, para fines del invierno de 2022 o principios de 2023. Anticipamos recibir la aprobación del diseño en la primavera de 2023.
- Después de la aprobación del diseño, la Fase 1 avanzará hacia el diseño final, la adquisición de la servidumbre de paso y la construcción.
- Después de la aprobación del diseño, la Fase 1 avanzará hacia el diseño final, la adquisición de la servidumbre de paso y la construcción. En este momento, para la Fase 1, las Adquisiciones de servidumbre de paso comenzarán en la primavera de 2025 y la construcción en el otoño de 2028 con una duración aproximada de 3 años.

Diapositiva 10

Cómo enviar sus comentarios

- Tenemos varias maneras para que nos haga saber lo que piensa acerca de este proyecto.
- Lo invitamos a completar una encuesta para compartir su opinión sobre las opciones. Después de la asamblea pública, se proporcionará el enlace a la encuesta en el sitio web de VDOT.
- También puede enviarnos un correo electrónico a meetingcomments@vdot.virginia.gov. Haga referencia a "Mejoras Multimodales de La calle Braddock" como el asunto.
- Puede enviarnos sus comentarios por correo a Calvin Britt, en la oficina del distrito de Virginia del Norte de VDOT, 4975 Alliance Drive, Fairfax, VA 22030.
- Si está en el sitio web, haga clic en el enlace de la Asamblea Pública del 13 de enero. En la página de la asamblea, al hacer clic en el cuadro naranja que dice comentarios, accederá al formulario de comentarios en línea. Si se desplaza aún más hacia abajo, hay información demográfica opcional que nos ayuda a comprender cómo funcionan nuestros esfuerzos de divulgación. Los

comentarios del proyecto deben enviarse antes del 24 de febrero de 2022. Los aportes del público ayudan a mejorar nuestros esfuerzos, así que participe y envíe sus comentarios.

Diapositiva 11

¡Gracias!

Gracias por escuchar esta presentación. Esperamos contar con su participación en la asamblea pública el 13 de enero a las 7 p. m. Como recordatorio, la grabación y las diapositivas de la presentación, así como los mapas de todas las opciones, estarán disponibles en el sitio web. A nombre de VDOT, queremos agradecerle sinceramente su participación y sus comentarios, y esperamos seguir trabajando con la comunidad para llevar a buen término los esfuerzos de este proyecto.

¡Gracias!