

Dự án Cải thiện Đa phương thức đường Braddock
Cuộc họp Thông tin Công khai Trực tuyến - Ngày 13 tháng 1 năm 2022
Tường thuật Slide - Tổng quan Thiết kế Cơ sở

Slide 1 **Tổng quan Thiết kế Cơ sở VDOT**

Bài thuyết trình này sẽ được cung cấp trước cuộc họp công khai dự kiến diễn ra vào ngày 13 tháng 1 năm 2022 và sẽ cung cấp tổng quan về thiết kế của Phương án Cơ sở cho Dự án Đa phương thức Braddock Road.

Slide 2 **Địa điểm Dự án**

- Trang trình bày (Slide) này hiển thị vị trí dự án, nằm trên Braddock Road, giữa khoảng Guinea Road về phía tây và Ravensworth Road về phía đông (được hiển thị bằng màu xanh lam nhạt và đậm).
- Nỗ lực hiện tại, do VDOT quản lý thay mặt cho quận Fairfax, sẽ phát triển các kế hoạch cho toàn bộ các giới hạn này thông qua phiên điều trần công khai và phê duyệt thiết kế của dự án (phê duyệt các yếu tố thiết kế chính của dự án).
- Sau khi được phê duyệt thiết kế, dự án được chia thành hai giai đoạn để triển khai.
- Đối với Giai đoạn 1, từ Southampton Drive đến đường Ravensworth Road (được hiển thị bằng màu xanh lam đậm), quận Fairfax đã đăng ký và nhận được toàn bộ tài trợ cho việc xây dựng thông qua chương trình QUY MÔ THÔNG MINH (SMART SCALE) của Khối thịnh vượng chung.
- Giai đoạn 2, từ khoảng Guinea Road đến Southampton Drive (được hiển thị bằng màu xanh lam nhạt) hiện không được cấp vốn ngoài phê duyệt thiết kế; tuy nhiên, VDOT và quận Fairfax sẽ tiếp tục làm việc cùng nhau để xác định các cơ hội tài trợ toàn phần cho giai đoạn này.

Slide 3 **Bối cảnh Dự án**

- Nghiên cứu Đa phương thức Braddock Road do Sở Giao thông Vận tải quận Fairfax thực hiện để đánh giá khả năng mở rộng, như được chỉ ra trong Kế hoạch Toàn diện của quận.
- Các phương án khác nhau đã được xem xét, tập trung vào thiết kế nhạy cảm với bối cảnh và cải tiến đa phương thức để giải quyết tình trạng tắc nghẽn giao thông được lường trước, cải thiện khả năng tiếp cận phương tiện công cộng, cải thiện khả năng tiếp cận cho xe đạp và người đi bộ cũng như an toàn dọc hành lang này.

- Sau khi đã phối hợp rộng rãi với cộng đồng và các bên liên quan, làm việc chặt chẽ với lực lượng đặc nhiệm của cộng đồng, chúng tôi đã chọn ra thiết kế ưu dùng bao gồm cải thiện hành lang và giao lộ thay vì mở rộng đường.
- Hội đồng Giám sát Quận đã tán thành thiết kế ưu dùng vào ngày 27 tháng 11 năm 2017.
- Sau nhiều nỗ lực không thành công trong việc đảm bảo nguồn vốn, dự án được chia thành hai giai đoạn xây dựng để tăng cơ hội đảm bảo vốn tài trợ để thúc đẩy dự án.
- Vào năm 2020, là một phần của dự án thí điểm của VDOT, các thay đổi được đề xuất đã được đưa vào ứng dụng Quy mô Thông minh Giai đoạn 1 để giảm chi phí. Những thay đổi được đề xuất này đã được Quận trình bày trước cộng đồng vào tháng 8 năm 2020.
- Cuối năm 2020, quận Fairfax và VDOT đã phối hợp tìm ra cách tiếp cận triển khai tốt nhất và VDOT đã đồng ý tiếp quản dự án này.
- Vào tháng 5 năm 2021, cách tiếp cận này đã thành công và vốn tài trợ Quy mô Thông minh đã được trao cho Giai đoạn 1, hiện đã được tài trợ đầy đủ. quận tiếp tục tìm kiếm tài trợ cho Giai đoạn 2 với sự hợp tác của VDOT.

Slide 4

Mục tiêu Dự án

- VDOT vui mừng có mặt tại đây để tiếp tục phát triển thiết kế cho Dự án Đa phương thức Braddock Road. Công việc của chúng tôi dựa trên công việc của quận, với trọng tâm là thực hiện các cải thiện đa phương thức qua hành lang Braddock Road.
- VDOT đã tiếp tục cộng tác với quận trong suốt quá trình thiết kế và tất cả thông tin, thiết kế và phân tích sẽ được chia sẻ với quý vị tối nay đã được phát triển với bốn mục tiêu tổng thể của dự án:
 1. Cải thiện kết nối và tiếp cận ở cả hai bên Braddock Road
 2. Cải thiện sự thoải mái, an toàn và cơ sở vật chất cho người đi xe đạp và người đi bộ trên toàn hành lang này
 3. Cải thiện khả năng tiếp cận phương tiện công cộng
 4. Duy trì thời gian di chuyển của phương tiện, nhưng thời gian di chuyển sẽ không bị suy giảm và hy vọng sẽ được cải thiện trên toàn hành lang

Slide 5

Đoạn điển hình – Braddock Road

- Trong khi có những điều chỉnh thiết kế tại các địa điểm cụ thể, mặt cắt ngang điển hình của dự án này bao gồm một con đường sử dụng chung rộng 10' và ba làn xe ở mỗi bên của con đường.
- Các đặc trưng thiết kế khác bao gồm:
 - Dự án này sẽ không mở rộng lòng đường ngoài các giao lộ quan trọng
 - Hợp nhất các trạm dừng xe buýt và cải thiện khả năng tiếp cận các trạm dừng này.
 - Cải thiện quản lý tiếp cận nhằm cải thiện luồng di chuyển và tăng cường an toàn.
 - Cải thiện điểm giao tại các giao lộ trên toàn hành lang để tăng cường an toàn và hoạt động qua các giao lộ này cho tất cả các phương thức di chuyển.

Slide 6 Đoạn điển hình – Ravensworth Road

Dự án cũng bao gồm các cải thiện đa phương thức dọc theo Ravensworth Road:

- Trên đường bộ, làn đường dành cho xe đạp sẽ được bố trí ở cả hai bên Ravensworth Road từ Greenfield Road đến Braddock Road.
- Vĩa hè dài 5' ở phía tây của Ravensworth Road sẽ được cung cấp từ Greenfield Road đến lối vào Nhà thờ Baptist gần Braddock Road nhất. Sau lối vào này, một con đường mòn đi chung sẽ được cung cấp đến giao lộ của Braddock Road và Ravensworth Road.

Slide 7 Thảo luận Kế hoạch Đường cơ sở

- Phương án Thiết kế Đường cơ sở của chúng tôi phù hợp với các đề xuất dự án từ nghiên cứu ban đầu của quận Fairfax, với hai trường hợp ngoại lệ - một tại Danbury Forest Drive và Wakefield Chapel Road, và một tại giao lộ của I-495 và Braddock Road.
- Do các cải thiện được đề xuất tại hai địa điểm này có chi phí cao đã dẫn đến việc phát triển các phương án giúp tiết kiệm đáng kể chi phí. Những phương án này đã được trình bày trước công chúng vào mùa thu năm ngoái và đã được Quận đưa vào ứng dụng quy mô thông minh thành công.
- Thiết kế này bắt đầu tại Humphries Drive và Braddock Road và tiếp tục về phía đông đến Ravensworth Road.

Tại Guinea Road

- Trạm dừng xe buýt hiện tại trên Humphries Road được di dời về phía đông Guinea Road cho Braddock theo hướng đông và một trạm xe buýt mới sẽ được cung cấp ngay phía đông Guinea Road.

- Một ao nước mưa được đề xuất giữa Humphries và Guinea Road. (Đây được quy hoạch là một cái ao khô.)
- Braddock Road được điều chỉnh lại và toàn bộ giao lộ này dịch chuyển về phía nam
- Tuy nhiên, chỉ định làn đường tiếp cận Guinea Road về hướng bắc được chuyển thành làn đường rẽ trái, đi qua, qua phải và rẽ phải.
- Mặc dù không được hiển thị ở đây, hai làn đường đi về hướng bắc trên Guinea sẽ kéo dài đến Burnetta Drive.
- Thêm một làn đường đi qua được thêm vào Westbound Braddock Road, giữ làn đường rẽ phải cho các phương tiện rẽ về hướng bắc trên Guinea Road.

Tại Bradfield Drive

- Các hạn chế tiếp cận được thêm vào giao lộ Bradfield Drive để chỉ cho phép di chuyển ở/về bên phải cho cả hai hướng.
- Làn đường rẽ trái về hướng tây được phân luồng cho các phương tiện rẽ hướng nam vào Bradfield Drive.
- Các trạm xe buýt hiện tại nằm ngay phía đông Bradfield Drive được di dời xa hơn về phía đông để phù hợp với tín hiệu HAWK dành cho người đi bộ được đề xuất giữa Bradfield Drive và King David Boulevard về hướng tây và gần Dunleigh Drive về hướng đông. (HAWK là viết tắt của cụm từ lối cho người đi bộ được kích hoạt với cường độ cao; nó là đèn tín hiệu do người đi bộ kích hoạt được sử dụng để dừng giao thông trên đường và cho phép người đi bộ băng qua một cách an toàn.)

Tại King David Boulevard và Dunleigh Drive

- Trong vùng lân cận của giao lộ này, dải phân cách được mở rộng thành rộng khoảng 30 feet để tạo khu vực an toàn cho các phương tiện rẽ trái từ các đường bên cạnh dừng lại ở khu vực dải phân cách này

Tại Red Fox Drive (hướng tây)

- Các trạm dừng xe buýt được dỡ bỏ và di dời về phía đông của Rolling Road.
- Một công trình thoát nước mưa được quy hoạch giữa Red Fox Drive và Rolling Road cũng như trên góc phần tư phía đông nam của Rolling Road và Braddock Road.
- Các hạn chế truy cập được cung cấp để chỉ cho phép các di chuyển rẽ phải vào và ra từ Red Fox Drive.

Tại Rolling Road

- Giao lộ quan trọng đầu tiên là giao lộ của Braddock Road và Rolling Road. Phương án Cơ sở này bao gồm các di chuyển của người đi bộ được báo hiệu bằng các nút nhấn để băng qua cả Rolling Road và Braddock Road, các trạm dừng xe buýt được bố trí lại, và mở rộng ở phần tiếp cận với Rolling Road, bao gồm hai làn rẽ trái và một làn rẽ phải vào Braddock Road.
- Xa hơn về phía nam trên Rolling Road, quý vị sẽ thấy các hạn chế tiếp cận chỉ cho phép di chuyển rẽ phải vào và ra để vào hoặc ra khỏi Trung tâm mua sắm Kings Park, ngoại trừ tại lối vào này nằm giữa Burke Lake Road và Rolling Road

Tại Red Fox Drive (hướng đông)

- Các trạm dừng xe buýt được dỡ bỏ và di dời về phía đông để gần hơn với Burke Lake Road và cầu đường đi chung được đề xuất.
- Một công trình thoát nước mưa được quy hoạch ngay phía tây của lối vào Trung tâm Mua sắm Kings Park giữa Red Fox Drive (phía đông) và Cầu đường đi chung này.

Tại Burke Lake Road

- Giao lộ quan trọng thứ hai là tại Burke Lake Road. Phương án Cơ sở tại Burke Lake Road giống với đề xuất từ nghiên cứu FCDOT ngoại trừ việc thiết kế ưu dùng trước đó bao gồm băng qua đường hai pha dành cho người đi bộ qua Braddock Road, có nghĩa là người đi bộ sẽ băng qua nửa đường rồi đợi một chu kỳ đèn tín hiệu để kết thúc việc băng qua đường. Thiết kế hiện tại cho phép băng qua Braddock Road bằng một chu kỳ.
- Thiết kế vẫn giữ nguyên cấu hình giao lộ hiện tại nhưng loại bỏ di chuyển về hướng bắc dọc theo Burke Lake Road và thêm ba làn đường rẽ phải về hướng bắc vào Braddock Road về hướng đông.
- Về phía nam trên Burke Lake Road, những cải thiện này tiếp tục bao gồm đoạn giữa lối qua đường dành cho người đi bộ và đèn tín hiệu HAWK gần lối vào đường lái xe của trung tâm mua sắm như được đề xuất ban đầu trong nghiên cứu FCDOT.
- Tại Grantham Street, thiết kế cơ sở được đề xuất chỉ cho phép rẽ phải vào/ra trên Grantham và chỉ cho phép rẽ phải vào/ra trên đường lái xe vào trung tâm mua sắm nhưng cho phép các phương tiện di chuyển về hướng bắc trên Burke Lake Road rẽ trái vào trung tâm mua sắm này.

Cầu đường đi chung

- Trong nghiên cứu ban đầu của Quận Fairfax, cầu đường đi chung này đã được đưa vào để bố trí một cấu trúc bãi đậu xe và một trung tâm trung chuyển. Trong quá trình nghiên cứu, với ý kiến đóng góp của công chúng, đề xuất có một trung tâm trung chuyển và bãi đậu xe đã bị loại bỏ. Tuy nhiên, có đề xuất nên giữ nguyên cây cầu này vì có sự ủng hộ mạnh mẽ của cộng đồng. Người dân cho biết họ cũng lo ngại về sự an toàn của người đi bộ và người đi xe đạp băng qua Braddock Road theo đèn tín hiệu.
- Quý vị sẽ nhận thấy rằng các trạm dừng xe buýt được di dời rất gần với cầu đường đi chung này.
- Cầu đường đi chung này được thiết kế để cho cả người đi xe đạp và người đi bộ qua. Cây cầu được đề xuất bao gồm đường dốc 400' ở cả hai bên với nhịp 160'. Cầu thang không được cung cấp. Các trạm dừng xe buýt được bố trí lại giữa cầu và Burke Lake Road.

Kings Park Drive

- Loại bỏ đèn tín hiệu tại Kings Park và bổ sung các hạn chế tiếp cận được áp dụng ở hướng đông Burke Lake Road, chỉ cho phép di chuyển rẽ phải vào/ra. Các biển báo bổ sung và vạch kẻ vỉa hè sẽ được thêm vào khu vực này để thông báo rõ ràng tất cả các hạn chế.
- Các trạm dừng xe buýt nằm gần nhà thờ và gần Kings Park Drive dự kiến sẽ bị dỡ bỏ.

Tại Stone Haven Drive

- Một công trình thoát nước mưa được quy hoạch ở góc phần tư phía tây bắc tại Stone Haven Drive.
- Giao lộ này sẽ chỉ cho các di chuyển rẽ phải vào và ra; được quy hoạch là một vùng đất khô ráo.
- Cung cấp làn đường phân luồng rẽ trái về hướng đông trên Braddock Road để rẽ vào Stone Haven Drive.
- Các trạm dừng xe buýt này sẽ được loại bỏ.

Tại South Hampton Drive

- Thêm một làn đường rẽ phải cho các phương tiện đi về hướng bắc từ Southampton rẽ vào Braddock Road về hướng đông.
- Đây là giai đoạn cuối của giai đoạn 2 của dự án.
- Phía đông của South Hampton là bắt đầu Giai đoạn 1 của dự án được tài trợ toàn phần.

Tại Danbury Forest Drive và Wakefield Chapel Road

- Giao lộ quan trọng cuối cùng thực tế là một cặp giao lộ, tại Danbury Forest Drive & Wakefield Chapel Road. Phương án Cơ sở này giống như cải thiện được tài trợ bởi Quy mô Thông minh đã được phê duyệt cho giao lộ quan trọng này với sáng kiến giao lộ RCUT một phần (Vòng ngược lại qua ngã rẽ bị hạn chế), bao gồm một loạt ba giao lộ có đèn tín hiệu.
- Ứng dụng Quy mô Thông minh cũng đã loại bỏ cầu đường đi chung bổ sung (được hiển thị bằng đường gạch nổi màu xanh lam trên đồ thị) đã được đề xuất trong nghiên cứu của Quận gần khu vực này do vấn đề kinh phí. Mặc dù cây cầu này bị loại bỏ vì thiết kế này, nó được hiển thị để thấy rằng cây cầu này sẽ không bị loại bỏ do thiết kế
- Phương án Cơ sở này cải thiện độ an toàn khi rẽ trái về hướng tây vào Danbury Forest với di chuyển có đèn tín hiệu, hiện chưa có đèn tín hiệu. Mặc dù không cho phép rẽ trái từ Danbury Forest hoặc từ Braddock về hướng đông vào Wakefield Chapel, nhưng phương tiện giao thông cần rẽ như vậy có thể đi về hướng đông một chút và vòng ngược lại tại đèn tín hiệu để thực hiện các thao tác này. Mặc dù có vẻ như thời gian di chuyển có thể lâu hơn, do thời gian đèn tín hiệu được điều phối nên sẽ ít xếp hàng hơn khi di chuyển qua giao lộ này, cho phép luồng di chuyển liên tục hơn ở mỗi đèn tín hiệu.
- Mục tiêu của thiết kế giao lộ sáng tạo này là cải thiện độ an toàn và vận hành. Loại ứng dụng này thường làm giảm khoảng 50% tổng số xung đột va chạm tiềm ẩn. Ứng dụng sáng tạo này cho phép di chuyển được cải thiện và mượt mà hơn vì việc rẽ trái không làm trì hoãn tất cả các lối vào vốn phải đợi chuyển qua vài chu kỳ đèn tín hiệu, tạo ra sự chậm trễ trên tất cả các lối vào. Các lợi ích bổ sung của cải thiện này có thể bao gồm giảm chi phí xây dựng bằng cách giảm thiểu tác động Quyền đi qua bằng cách chuyển hướng rẽ trái tại giao lộ có đèn

tín hiệu. Hiện có bốn trong số các giao lộ này đang hoạt động ở Virginia với 13 giao lộ khác đang được tiến hành. Vì vậy, đây rõ ràng là một giao lộ sáng tạo mà VDOT tin rằng rất đáng để quý vị cân nhắc.

- Giao lộ này sẽ hoạt động theo hai pha đèn tín hiệu. Một pha cho phép tất cả các di chuyển rẽ liên quan đến Wakefield Chapel Road và Danbury Forest Drive. Chúng bao gồm các phương tiện thoát ra từ Wakefield Chapel Road vào Braddock Road về hướng đông và tây; các phương tiện thoát ra từ Danbury Drive đến Braddock Road về hướng đông; vào Danbury Drive từ Braddock Road về hướng tây; và vòng ngược lại từ Braddock Road về hướng đông, đến hướng bắc trên Wakefield Chapel Road. Pha thứ hai sẽ cho phép các di chuyển qua về hướng đông và hướng tây trên Braddock Road khi tất cả các di chuyển rẽ bị dừng lại.

Tại Glen Park Road

- Các hạn chế truy cập sẽ hạn chế các di chuyển rẽ phải vào/ra và các trạm dừng xe buýt bị loại bỏ.

Cầu qua Accotink Creek

- Nhóm sẽ cố gắng cải thiện khả năng tiếp cận Cross County Trail bằng cách cung cấp các đường dốc ở cả hai bên Braddock từ lòng đường để đi vào đường mòn này. Đường mòn đi chung này sẽ tiếp tục ở cả hai bên của Braddock Road nhưng do chiều rộng của cầu hiện tại, nên đường mòn cho Braddock Road về phía đông sẽ cần được cung cấp thông qua một cầu đường đi chung song song với cây cầu này. Những cải thiện bên dưới cầu sẽ bao gồm hệ thống chiếu sáng tốt hơn và cải thiện đường vỉa hè bên dưới cầu với điều kiện chúng ta giữ nguyên độ cao cần thiết cho người đi xe đạp băng qua dưới cầu.
- Các trạm dừng xe buýt mới sẽ được bổ sung gần cây cầu ở cả hai bên Braddock Road.

Tại Inverchapel Road

- Trên Inverchapel Road chỉ cho phép các di chuyển rẽ phải vào/ra.
- Làn đường rẽ trái về hướng tây được phân luồng đến Inverchapel Road về hướng nam.
- Các trạm dừng xe buýt sẽ bị loại bỏ.

Tại Queensbury Avenue

- Không có thay đổi nào tại giao lộ này ngoại trừ vị trí trạm dừng xe buýt ở phía tây của Queensbury cho Braddock Road về hướng đông được chuyển về phía

xa của giao lộ này, ngay phía đông của Queensbury Avenue; trạm xe buýt này cũng sẽ thay thế trạm xe buýt tại Trung tâm Mua sắm Ravensworth.

- Quý vị cũng sẽ thấy rằng Quyền đi qua này rất gần trên Braddock Road về hướng đông và sẽ cần phải có tường chắn giữa Inverness Chapel Road và Port Royal Road.

Tại Giao điểm I-495 và Port Royal Road

- Tôi đã đề cập trước đó rằng cơ sở này đã bao gồm những thay từ các khuyến nghị nghiên cứu của Quận Fairfax.
- Những cải thiện tại Giao điểm I-495 và Braddock Road cũng giống như những cải thiện đã được đưa vào ứng dụng thiết kế Quy mô Thông minh đã nhận được tài trợ.
- Những cải thiện này cho phép đoạn đường tránh I-495 duy trì hoạt động hoàn toàn tại Port Royal, với lối đi thẳng qua giao lộ có đèn hiệu.
- Làn đường đôi rẽ phải được điều khiển bằng đèn tín hiệu và cho phép I-495 về hướng nam sang Braddock về hướng đông có thêm sức chứa xe chờ và xếp hàng.
- Ngoài ra còn mở rộng thêm trên Braddock Road về hướng đông từ Port Royal cho phép thêm một làn đường ra vào I-495 đi về hướng nam qua làn đường đi chung/ rẽ phải.
- Ở phía bên kia của điểm giao, sẽ có một đèn tín hiệu mới cho các phương tiện ra khỏi I-495 về hướng bắc và muốn đi vào Ravensworth Road từ Braddock Road về hướng đông. Cấu hình hiện tại gây ra vấn đề an toàn với các phương tiện di chuyển đan xen qua nhiều làn đường để đi vào làn rẽ trái. Đèn tín hiệu mới sẽ phân luồng giao thông qua về hướng đông và đi theo hướng đông đến Ravensworth Road về hướng bắc, tạo ra luồng di chuyển an toàn hơn nhiều. Sẽ bổ sung các biển báo và vạch kẻ vỉa hè để thông báo rõ ràng về các hạn chế tiếp cận.
- Đường mòn đi chung hiện có ở phía bắc của Braddock Road sẽ vẫn còn và những phần bị thiếu sẽ được đưa vào dự án này.

Ravensworth Road

- Các cải thiện được đề xuất tại giao lộ của Ravensworth Road và Braddock Road làm thay đổi hướng tuyến của Ravensworth để tránh các tác động bổ sung về quyền đi qua.
- Việc mở rộng bao gồm thêm các làn đường đi qua về hướng bắc để nhận các ngã rẽ trái kếp về hướng đông từ Braddock Road
- Việc loại bỏ tất cả các dải ngăn cách phân luồng giúp tăng cường an toàn cho người đi bộ bằng cách yêu cầu rẽ phải dưới sự kiểm soát của đèn tín hiệu.
- Các lối qua đường cho người đi bộ sẽ được cung cấp các nút nhấn trên cả bốn góc phần tư của Ravensworth Road.

- Con đường đi chung này sẽ tiếp tục về phía bắc lên Ravensworth đến lối vào Nhà thờ ở khu vực đầu đó gần các làn đường dành cho xe đạp giờ sẽ nằm trên cả hai bên của Ravensworth Road.
- Việc mở rộng dọc theo Ravensworth Road sẽ yêu cầu xây dựng lại vỉa hè hiện có ở phía đông của Ravensworth Road. Hai làn đường về hướng bắc sẽ chuyển tiếp thành một làn đường về hướng bắc giữa Kalorama Drive và Heritage Drive. Các làn đường dành cho xe đạp sẽ được bố trí ở cả hai bên Ravensworth Road đến Greenfield Road. Một làn đường rẽ trái sẽ được tạo cho các nhánh rẽ trái về hướng tây vào Heritage Drive.

Và đây là nơi dự án kết thúc.

Slide 8 Cuộc họp Thông tin Công khai

Một cuộc họp thông tin công khai trực tuyến sẽ được tổ chức vào thứ Năm, ngày 13 tháng 1 năm 2022 bắt đầu lúc 7 giờ tối.

Mục đích của cuộc họp là phát triển lên bài thuyết trình thuyết minh này bằng cách trình bày các phương án cải thiện giao lộ quan trọng để lấy ý kiến cộng đồng tại ba giao lộ quan trọng:

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

Vui lòng đăng ký trên website của dự án để tham dự. Nếu quý vị không thể tham dự cuộc họp trực tuyến, bản ghi hình cuộc họp sẽ được đăng trên website của dự án VDOT này.

Slide 9 Kinh phí, Nguồn vốn và Lịch trình Dự án

- Như đã thảo luận trước đó, do vấn đề kinh phí nên dự án đã được chia thành hai giai đoạn.
- Giai đoạn 1 từ Ravensworth Drive đến Southampton Drive được tài trợ toàn phần cho quá trình xây dựng.
- Giai đoạn 2 từ Southampton Drive đến Guinea Road không được cấp vốn ngoài phê duyệt thiết kế vào thời điểm này.
- Nhóm của chúng tôi đã chuẩn bị các ước tính chi phí và lượng hóa các tác động Quyền đi qua đối với Phương án 1 và Phương án 2 Cơ sở. Chênh lệch chi phí giữa các Phương án là không đáng kể; do đó, chi phí sẽ không phải là yếu tố khi quyết định giữa các phương án.
- Về lịch trình, dự án này sẽ đưa chúng tôi đến phê duyệt thiết kế vào Mùa xuân năm 2023. Điều này bao gồm việc phát triển 30% kế hoạch thiết kế vào mùa xuân năm 2022, với một buổi điều trần công khai về thiết kế, bao gồm cả

khoảng 40% kế hoạch thiết kế, vào cuối mùa đông năm 2022 hoặc đầu năm 2023. Chúng tôi dự kiến sẽ nhận được phê duyệt thiết kế vào mùa xuân năm 2023.

- Sau khi được phê duyệt thiết kế, Giai đoạn 1 sẽ chuyển sang thiết kế cuối cùng, có được Quyền đi qua và tiến hành xây dựng.
- Sau khi được phê duyệt thiết kế, Giai đoạn 1 sẽ chuyển sang thiết kế cuối cùng, có được Quyền đi qua và tiến hành xây dựng. Tại thời điểm này, đối với Giai đoạn 1, việc có được Quyền đi qua sẽ bắt đầu vào Mùa xuân năm 2025 và xây dựng vào mùa thu năm 2028 kéo dài khoảng 3 năm.

Slide 10 **Cách gửi bình luận của quý vị**

- Chúng tôi có một số cách để quý vị cho chúng tôi biết suy nghĩ của quý vị về dự án này.
- Quý vị được mời hoàn thành một khảo sát chia sẻ ý kiến đóng góp của quý vị về các phương án. Sau cuộc họp công khai này, đường link khảo sát sẽ được cung cấp trên website của VDOT.
- Quý vị cũng có thể gửi email cho chúng tôi theo địa chỉ meetingcomments@vdot.virginia.gov. Vui lòng ghi rõ tiêu đề “Cải thiện Đa phương thức Braddock Road”
- Quý vị có thể gửi góp ý cho chúng tôi tới Calvin Britt, tại Văn phòng Quận Bắc Virginia của VDOT, 4975 Alliance Drive, Fairfax, VA 22030, hoặc quý vị có thể sử dụng biểu mẫu góp ý trên website của nghiên cứu này.
- Nếu quý vị đang truy cập website này, hãy nhấp vào đường link Cuộc họp Công khai ngày 13 tháng 1. Trên trang cuộc họp, nhấp vào hộp màu cam có ghi góp ý sẽ đưa quý vị xuống biểu mẫu góp ý trực tuyến. Nếu quý vị cuộn xuống sâu hơn nữa, sẽ có một số thông tin nhân khẩu học không bắt buộc giúp chúng tôi hiểu những nỗ lực tiếp cận của chúng tôi hiệu quả như thế nào. Các góp ý về dự án phải được gửi trước ngày 24 tháng 2 năm 2022. Sự đóng góp của công chúng giúp nỗ lực của chúng tôi tốt hơn, vì vậy vui lòng tham gia và cung cấp phản hồi của quý vị.

Slide 11 **Cảm ơn quý vị!**

Cảm ơn quý vị đã lắng nghe bài thuyết trình này. Chúng tôi mong đợi sự tham gia của quý vị tại cuộc họp công khai vào ngày 13 tháng 1 lúc 7 giờ tối. Xin nhắc lại, bản ghi hình và slide thuyết trình, cũng như bản đồ của tất cả các Phương án, sẽ có sẵn trên website này. Thay mặt VDOT, chúng tôi xin chân thành cảm ơn sự tham gia và phản hồi của quý vị, và chúng tôi mong muốn tiếp tục làm việc với cộng đồng để đưa những nỗ lực từ dự án này thành hiện thực.

Xin cảm ơn quý vị!