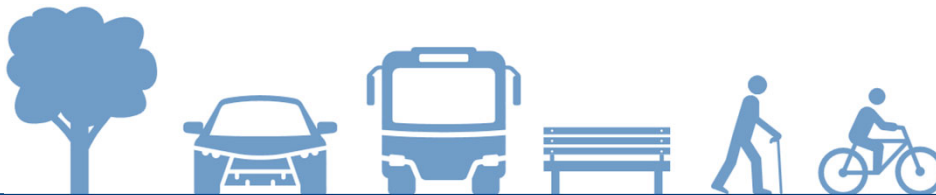


# DUKE STREET *IN MOTION*

## Presentación de acercamiento comunitario

Octubre del 2022



[alexandriava.gov/DukeInMotion](http://alexandriava.gov/DukeInMotion)

Este proyecto se financia con los ingresos regionales de Northern Virginia Transportation Authority (NVTA).



Hola, me llamo Jen Monaco, directora de proyectos de Duke Street in Motion.

# ¡Bienvenidos!



Resumen de Duke Street in Motion



Por qué el tránsito rápido de autobuses (BRT, por sus siglas en inglés, bus rapid transit)



Conceptos de diseño de vía para buses



Características del bordillo



¡Involúcrese!

**DUKE STREET**  
*IN MOTION* <sup>2</sup>

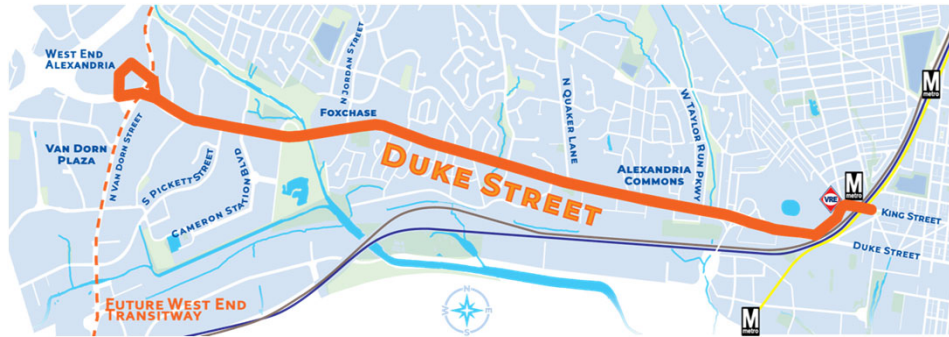
Esta presentación le proporcionará la visión general que necesita para comprender los aspectos básicos de este proyecto, dónde obtener más información y cómo compartir su aportación durante esta fase actual de compromiso.



Empecemos.

## ¿Qué es "Duke Street *In Motion*"?

**Duke Street *IN MOTION*** es un proyecto centrado en garantizar que las mejoras del tránsito en el corredor de Duke Street, desde Landmark Mall hasta la estación de metro de King Street, brinden opciones de transporte eficientes que se ajusten a las necesidades, deseos y expectativas de todos los usuarios.



**DUKE STREET**  
***IN MOTION*** 4

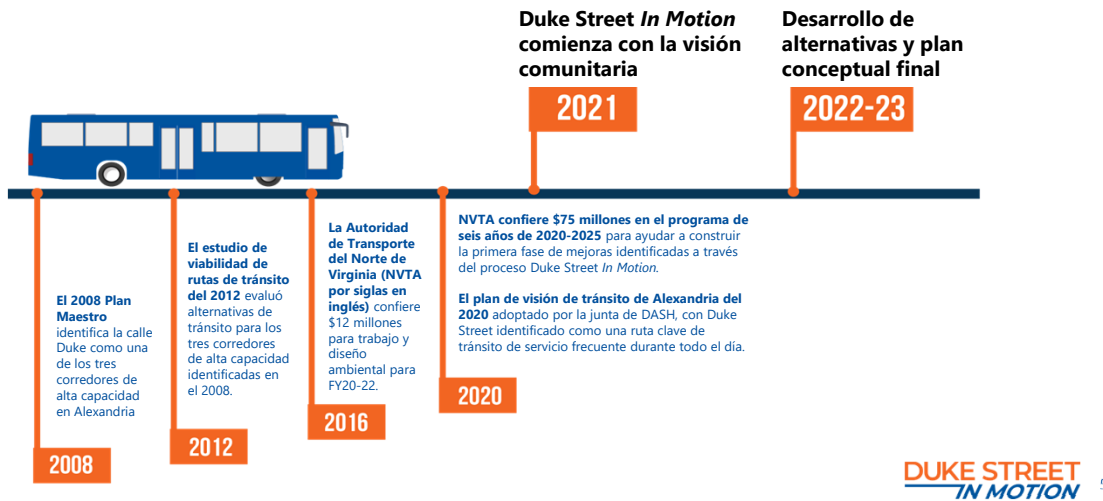
¿Qué es Duke Street in Motion? Se trata, en definitiva, de un proyecto centrado en la mejora del autobús entre West End Alexandria y el metro de King Street.

Si bien el proyecto pretende que el autobús sea una mejor opción, existen muchas cosas que pueden acompañarlo, como hacer que la calle Duke sea más segura, más ecológica y más amigable para los peatones.

Miles de personas viajan por la calle Duke a diario, y con este proyecto tratamos de equilibrar las necesidades de todas las personas, al tiempo que creamos un lugar que ayude a que Alexandria siga avanzando como comunidad sostenible y ofrezca a las personas que viven y trabajan aquí opciones para su desplazamiento.

# Objetivo y antecedentes del proyecto

- Buscar un transporte de alta capacidad para alcanzar los objetivos de sostenibilidad y equidad de la ciudad
- Reconsiderar los planes conceptuales en el contexto de la visión comunitaria de 2021



Este proyecto comenzó con el Plan Maestro de Transporte (TMP por sus siglas en inglés) de 2008, que dio lugar a un estudio de viabilidad en 2012 que produjo conceptos de diseño reales que fueron aprobados por el Consejo para este corredor. Cuando pudimos conseguir financiación para el proyecto y comenzar la fase de diseño ya habían pasado unos 10 años desde que se desarrollaron esos planes conceptuales.

Así que buscamos un nuevo compromiso con la comunidad para determinar si podíamos mejorar aún más la calle Duke, manteniendo la prioridad final de mejorar el servicio de autobuses.

En 2021, hablamos con los miembros de la comunidad sobre una visión del futuro de Duke Street y cómo podríamos convertirla en un lugar mejor

La primavera pasada, el grupo consultivo de Duke Street adoptó una visión y unos principios rectores para el corredor que se están utilizando para evaluar varios diseños conceptuales



## Fase 1 involucramiento de la comunidad (21 de junio a 31 de julio de 2021)



**1.785** respuestas al formulario de retroalimentación



**3.587** folletos de proyectos distribuidos



**6.393** recibieron el eNews blast



**95,889** personas alcanzadas en las redes sociales



**22** eventos comunitarios (2,552 personas)



**92** asistentes al seminario web

**DUKE STREET IN MOTION** <sup>6</sup>

La primera ronda de participación de la comunidad incluyó varias formas de participación, como el formulario de opinión, los eventos emergentes, las charlas en las paradas de autobús y la reunión pública virtual. Las actividades de divulgación se centraron en la recopilación de información sobre el "panorama general", es decir, lo que la gente desea ver en el futuro de Duke Street.

En el verano de 2021 organizamos actos de divulgación a lo largo de la calle Duke. Nuestro formulario de opinión recibió más de 1.700 respuestas. Distribuimos más de 3.500 folletos sobre el proyecto. Llegamos a más de 6.000 personas a través de nuestro boletín, y a más de 95.000 a través de nuestras redes sociales. Nuestros eventos comunitarios nos permitieron llegar a más de 2.550 residentes, y nuestro seminario web dio a casi 100 personas la oportunidad de saber más sobre nuestro proyecto.

## Contribuciones de la comunidad en la fase 1



**88%**

Desea ver  
reducido el  
tráfico



**47%**

Viajaría o consideraría  
viajar en autobús más  
con mejoras



**55%**

Desea que se mejore  
la seguridad

Un resumen completo está disponible en [alexandriava.gov/DukeInMotion](https://alexandriava.gov/DukeInMotion)

**DUKE STREET**  
*IN MOTION* <sup>7</sup>

Recibimos muchas y muy buenas opiniones. Aunque hemos escuchado una gran variedad de opiniones, hemos oído que el statu quo de Duke Street no es lo suficientemente bueno y que hay mucho margen de mejora en diversos ámbitos.

Hubo un amplio consenso en que la congestión es un problema para todos los usuarios del corredor. Una parte significativa de los encuestados indicó que un mejor tránsito podría hacer que viajaran más en autobús, lo que significa que un proyecto de autobús beneficiaría no sólo a los usuarios actuales, sino a muchas personas que no desean tomar el autobús hoy en día, pero que lo harían si éste respondiera mejor a sus necesidades.

La seguridad también se citó como una de las principales preocupaciones, ya que Duke Street es uno de los corredores con más accidentes de la ciudad.

## Visión del proyecto

Este proyecto brindará **una opción de buses de tránsito rápido** (BRT, por sus siglas en inglés, bus rapid transit) **eficiente y deseable** a lo largo de Duke Street **al mejorar la experiencia del tránsito** para los usuarios de buses actuales y potenciales.







Con mejoras multimodales al corredor vial, Duke Street se volverá en **un conector comunitario seguro, eficiente y deseable** para las personas que **usan bus, caminan, montan bicicleta y manejan.**

**DUKE STREET** 8  
*IN MOTION*

Los aportes informaron la visión final que guiará el rediseño de Duke Street. La declaración de la visión y los principios rectores se alinean con el propósito general del proyecto de mejorar el servicio de autobús para aumentar el número de pasajeros y reducir los viajes en vehículos de una sola persona que están contribuyendo a los tiempos de viaje y la congestión dentro del corredor de Duke Street. Y aunque se trata de un proyecto centrado en el tránsito, esta visión enfatiza la importancia de las mejoras adicionales que harán que Duke Street sea mejor para todos.



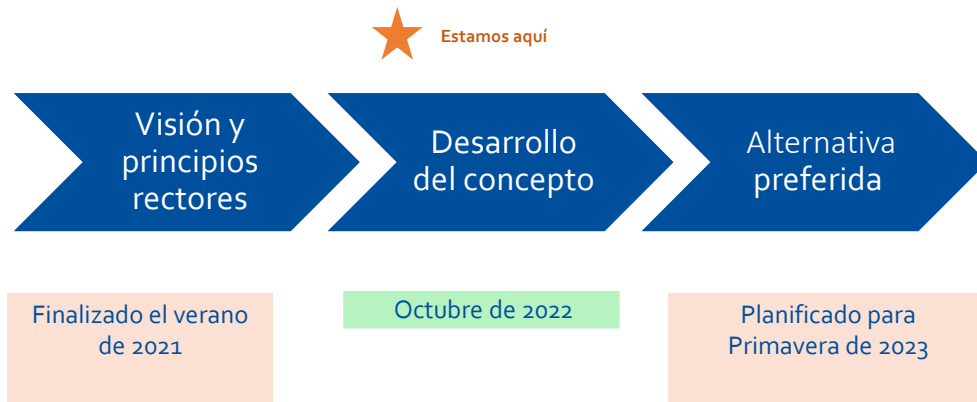
## Principios rectores del proyecto

	<b>Conveniente</b>	Hacer que los viajes en autobús sean más previsibles, frecuentes y cómodos
	<b>Eficiente</b>	Mejorar la movilidad de todos los viajeros de Duke Street
	<b>Equitativo</b>	Utilizar la mejora del transporte en autobús para apoyar el acceso equitativo de una diversidad de personas y lugares
	<b>Seguro</b>	Garantizar la seguridad y la accesibilidad de las personas que se conectan y viajan en el autobús, así como de los demás viajeros
	<b>Vibrante</b>	Crear y potenciar destinos prósperos y futuros del corredor que mejoren la calidad de vida de los residentes e impulsen la economía local
	<b>Sustentable</b>	Contribuir positivamente al medio ambiente, ahora y en el futuro

**DUKE STREET**  
*IN MOTION* <sup>9</sup>

Además de la visión del proyecto, las aportaciones de la comunidad también se utilizaron para ayudar a desarrollar los principios rectores del proyecto para una calle Duke conveniente, eficiente, equitativa, segura, vibrante y sostenible. Los principios se utilizarán como criterios para evaluar diversos elementos de diseño y ayudarán a informar el plan definitivo para Duke Street.

# Fases del involucramiento



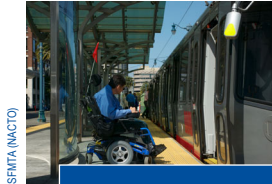
Actualmente estamos en la fase de desarrollo del concepto y buscamos su opinión sobre los elementos de diseño de alto nivel para ayudar a lograr la visión del corredor. No será la última oportunidad de compromiso. Tomaremos en cuenta su opinión, trabajaremos y volveremos a hablar con usted en primavera para compartir más detalles y obtener su opinión sobre la alternativa preferida.



Antes de hablar de la propia calle Duke y de cómo podemos mejorarla, hablemos de lo que es el tránsito rápido de autobuses y de por qué lo perseguimos en Duke Street.

# ¿Qué es Bus Rapid Transit (BRT)?

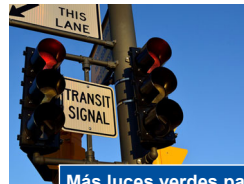
Autobuses que funcionan más como trenes



Mejoras al abordar



Paradas de autobús mejoradas



Carriles para saltar filas de espera



Servicios de la estación



Carriles de bus



Carriles de autobuses completamente separados

**DUKE STREET**  
IN MOTION <sup>12</sup>

Ya he hecho mención un poco el término bus de tránsito rápido (BRT, por sus siglas en inglés, bus rapid transit), pero el BRT no es una sola cosa. El BRT consiste en que el servicio de autobuses se parezca más al servicio ferroviario. El servicio ferroviario suele ser más rápido, más fiable y más cómodo que el servicio de autobús porque los trenes están separados del tráfico de vehículos y las estaciones protegen a los viajeros de los elementos. En el caso del BRT, suele haber algún tipo de carriles exclusivos para los autobuses, pero también puede haber carriles exclusivos para autobuses y señales especiales en los cruces para evitar que los autobuses se retrasen en las intersecciones. También hay formas de facilitar la subida al autobús y de mejorar las zonas donde se espera la llegada del autobús. Un BRT puede incluir algunas o todas estas características, pero la clave está en tener una experiencia más rápida, más fiable y más cómoda.

# ¿Por qué BRT en Duke Street?

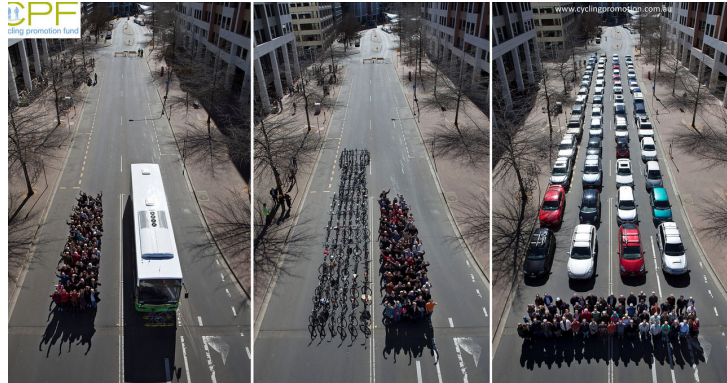
Emisiones de gases de efecto invernadero

Calidad del aire

Equidad

Opciones

Reducción del tráfico



**DUKE STREET**  
IN MOTION <sup>13</sup>

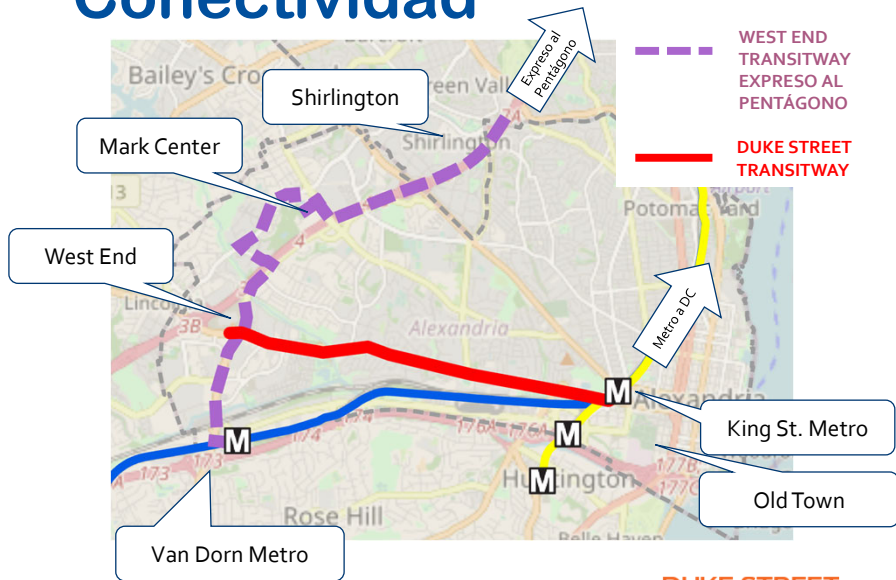
El BRT y las mejoras relacionadas en Duke Street pueden tener un gran impacto para ayudar a lograr una serie de prioridades de la comunidad, desde la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero hasta la mejora de la calidad del aire y la conversión de Alexandria en una ciudad más equitativa. Este proyecto puede ofrecer mejores opciones de transporte a todo el mundo, incluidas varias zonas de bajos ingresos y poblaciones tradicionalmente desfavorecidas a lo largo del corredor de Duke Street, que generalmente son más propensas a tomar el tránsito.

Un servicio de autobuses más eficiente y fiable hará que el autobús sea una mejor opción para quienes dependen de él y también para quienes no quieren tener que conducir, ayudando a la ciudad a ser más respetuosa con el medio ambiente.

Por último, los autobuses, y aún más el BRT, pueden transportar a más personas utilizando mucho menos espacio, lo que contribuye a reducir el tráfico a medida que aumenta el número de personas que viven y trabajan en la ciudad y la región.

# Conectividad

Conexiones de tránsito de alta frecuencia con los principales centros de actividad



Para que el autobús sea una buena opción para más personas, y ayude a conseguir esos objetivos, tiene que ser útil y llevarte a donde quieres ir. El BRT de Duke Street conectará con el centro de la ciudad a través del metro de King Street, Old Town, el nuevo hospital y el desarrollo de WestEnd Alexandria, el metro de Van Dorn y el Pentágono.

## Tiempo de viaje en el autobús vs. Tiempo de viaje en vehículo De West End Alexandria a la Estación de Metro en King Street



**23-24 minutos** en hora punta



**12-13 minutos** en hora punta

**¡La mitad del tiempo!**

**DUKE STREET**  
*IN MOTION* <sup>15</sup>

Para ser una buena opción, también debe ser competitiva con las alternativas. En la actualidad, se tarda el doble de tiempo en llegar a Duke Street en autobús que en coche, y eso sin contar con el tiempo de espera y el trayecto hasta el autobús.

Actualmente, hay unos 3.000 usuarios en el corredor cada día y Duke Street tiene más usuarios por hora que cualquier otra ruta de DASH. Existe un enorme potencial para mejorar el servicio para los usuarios actuales y aumentar el número de usuarios si el servicio es más competitivo.

## Creación de espacios y habitabilidad



**DUKE STREET**  
*IN MOTION* 16

Este proyecto no es sólo sobre el bus. El BRT puede contribuir a mejorar la experiencia de las personas en una calle y la habitabilidad de una zona. Con este proyecto pretendemos reimaginar el corredor de Duke Street y convertirlo en un lugar más agradable para pasear, vivir y hacer negocios.



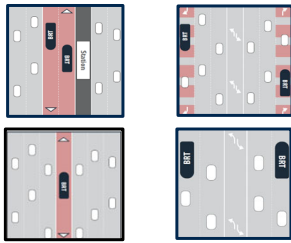


Ahora que hemos explicado un poco los motivos por los que estamos buscando el BRT en este corredor, entraremos en las distintas opciones sobre las que nos gustaría conocer su opinión.

# Conceptos de diseño de calles

## Características de las vías de bus y del bordillo

### Paso 1: Vía del bus



### Paso 2: Características del bordillo



DUKE STREET  
IN MOTION 18

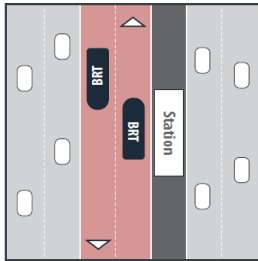
Un concepto completo incluirá un diseño para una vía de autobús - o cómo un autobús va a viajar en la calle - y características fuera de la acera.

El objetivo es seleccionar dos conjuntos de tratamientos de alto nivel para todo el corredor para avanzar en el análisis y el perfeccionamiento

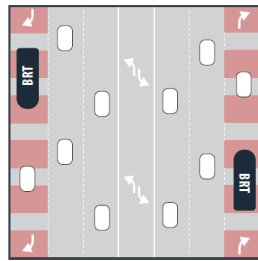
Cada segmento puede tener diferentes características de la vía de autobús y del bordillo - y cualquier vía de autobús puede tener cualquier combinación de características del bordillo - aunque la cantidad de espacio que requieren puede ser diferente.

Después de repasar las opciones de vías de autobús, hablaremos de las características de los bordillos. De momento no tomaremos decisiones sobre las características de los bordillos, pero estamos buscando opiniones para saber cómo incorporarlas a nuestros diseños.

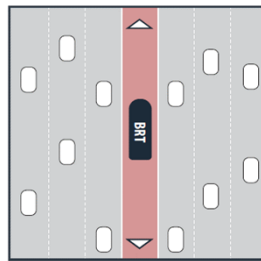
## Las mejoras en la vía del autobús pueden adoptar diferentes formas



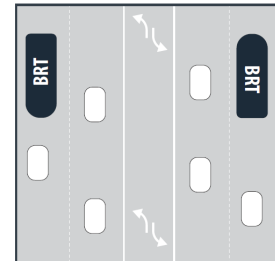
Correr por el centro



Correr en la acera



Carril bidireccional



Tráfico mixto

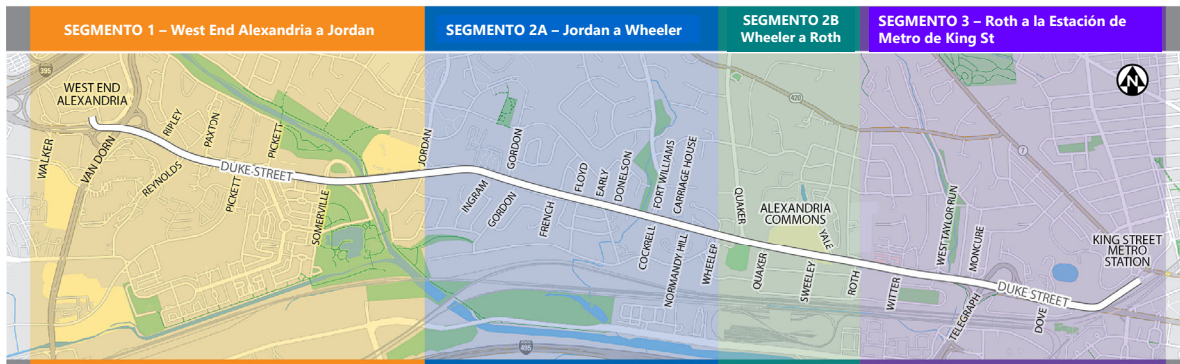
**Un BRT puede utilizar diferentes diseños en distintas zonas para que el servicio de autobuses sea más rápido y fiable**

**DUKE STREET**  
*IN MOTION* <sup>19</sup>

En las siguientes diapositivas, repasaré las distintas opciones de autobús que estamos considerando y explicaré sus ventajas y compensaciones generales. Nuestro objetivo en esta fase es ofrecer un amplio abanico de opciones para conocer su opinión.

En el sitio web hay hojas informativas para cada segmento con más información.

# Segmentos del corredor de la calle Duke



**DUKE STREET**  
IN MOTION 20

Como ya he mencionado, el BRT no tiene por qué ser uniforme en todo el corredor, sino que puede cambiar a medida que éste cambia. Hemos dividido la calle Duke en 4 segmentos en función de sus características generales

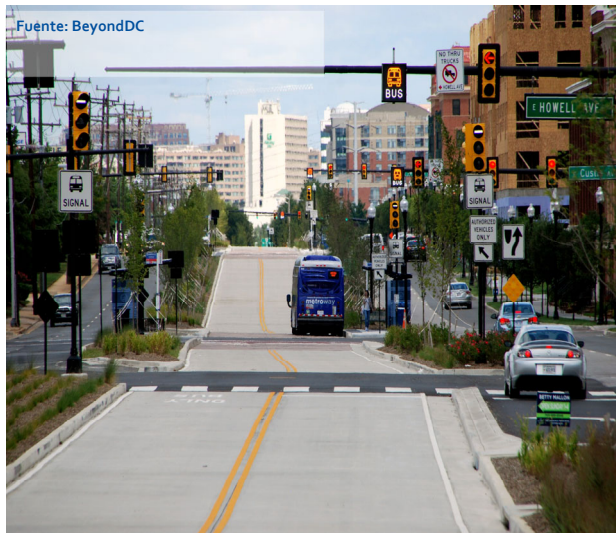
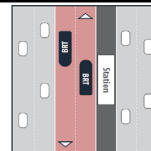
El segmento 1 va desde West End Alexandria hasta Jordan Street.

El segmento 2A va de Jordan a Wheeler.

El segmento 2B va de Wheeler a Roth.

El segmento 3 va de Roth a la estación de metro de King Street.

# Carril central para autobuses



Fuente: BeyondDC

Alexandria, VA

## Beneficios

- Menos conflictos entre autobuses y vehículos
- Más rápido y fiable
- Paisajismo

## Contrapartidas

- Mayores necesidades de espacio
- Impactos de los giros a la izquierda

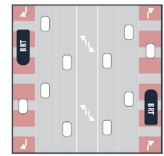
**DUKE STREET**  
IN MOTION <sup>21</sup>

Una de las opciones que estamos considerando para todos los segmentos es el funcionamiento del centro. Esta es la mejor opción desde el punto de vista del tránsito, ya que al separar los autobuses de los vehículos se disminuyen en gran medida los retrasos y el servicio de autobuses es mucho más predecible. También hace más seguro y fácil para los vehículos personales, ya que elimina el retraso y el conflicto de los autobuses.

En los tramos 1 y 3, este tratamiento requeriría convertir un carril de circulación en un carril exclusivo para autobuses en cada dirección. También exige que los giros a la izquierda se limiten a los cruces señalizados, lo que los hace más seguros, pero podría requerir un giro en U para llegar a su destino final. En el segmento 2, este tratamiento requeriría impactos en las vías de servicio o en los límites de la propiedad.

Nuevamente, en el sitio web se puede encontrar más información sobre estos conceptos de alto nivel, sus posibles repercusiones y cómo ayudan a alcanzar nuestros principios rectores.

# Autobús y carril de giro en el bordillo



Washington, DC

## Beneficios

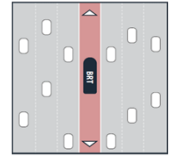
- Más rápido y fiable
- Mantiene los giros a la izquierda

## Contrapartidas

- Retraso de los autobuses debido a los vehículos que giran a la derecha
- Ocupa algo de espacio

El BRT en el bordillo, a veces conocido como carriles de autobús y de giro, se está considerando sólo para los tramos 1 y 3. Los carriles para autobuses que circulan por el bordillo ofrecen algunas ventajas en cuanto a los tiempos de viaje y la fiabilidad de los autobuses, pero como comparten el espacio con los vehículos que giran a la derecha, no es la opción más eficiente para el tránsito, sobre todo cuando hay muchos giros a la derecha, ya sea en las intersecciones o en los hogares y negocios. Los carriles de circulación en la acera también pueden hacer que los vehículos sean un poco más lentos porque los que estaban en el carril derecho y no hacían giros a la derecha ahora tienen que viajar por otro carril. Sin embargo, una ventaja para los vehículos es que, a diferencia de lo que ocurre con la circulación central, los giros a la izquierda no están restringidos.

## Carril bidireccional sólo para autobuses



Eugene, OR

### Beneficios

- Menos conflictos entre autobuses y vehículos
- Más rápido y fiable
- Menos espacio que la carril central

### Contrapartidas

- Necesita algo de espacio
- No es tan rápido como la carril central
- Más difícil de manejar

**DUKE STREET**  
*IN MOTION* <sup>23</sup>

En el segmento 2, en lugar de considerar el BRT en el bordillo, se está explorando una opción híbrida de circulación central, bidireccional y algo de tráfico mixto. Un carril de autobús bidireccional implica un único carril de autobús de circulación central que permite a los autobuses operar en cualquier dirección e incluye espacios de retirada para que un autobús ceda el paso a un autobús que se aproxima. Esta opción ocupa algo de espacio, pero no tanto como la circulación por el centro o por la acera y tendrá menos impacto en las vías de servicio.

Sin embargo, como los autobuses tienen que ceder el paso a otros autobuses, no es tan rápido como la circulación central y plantea algunos problemas de funcionamiento.

# BRT de tráfico mixto



Seattle, WA



Indianápolis, IN

## Beneficios

- Puede incluir algunas mejoras
- No necesita mucho espacio, o sólo el mínimo

## Contrapartidas

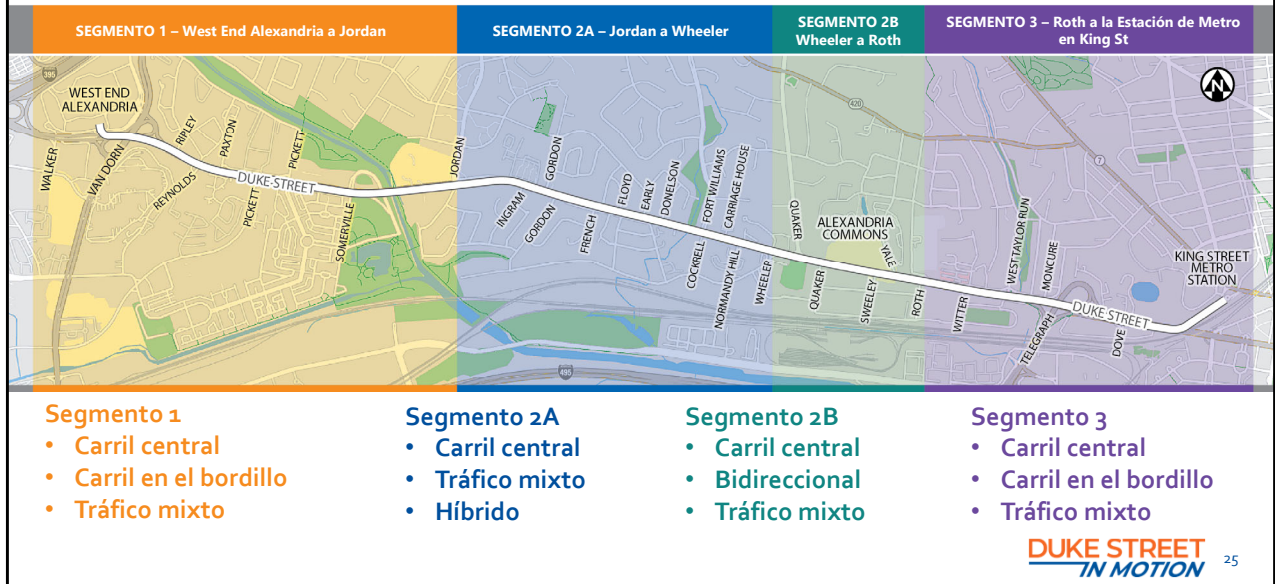
- Beneficios limitados para los autobuses

**DUKE STREET**  
*IN MOTION* <sup>24</sup>

En muchos lugares, puede ser un reto encajar un carril exclusivo a través de todo un corredor. Cuando esto sucede, el autobús puede operar en el tráfico regular como lo hace hoy en día - pero todavía hay una oportunidad para considerar mejoras específicas, proporcionando prioridad a las señales de tránsito y oportunidades para que los autobuses se pongan al frente de la línea en las señales, llamados saltos de cola. Se presenta una opción de tráfico mixto para cada uno de los tres segmentos. Existen muchos ejemplos de BRT en todo el país que tienen un carril exclusivo durante la mayor parte del corredor, pero que funcionan en tráfico mixto durante una parte.



# Resumen del concepto



Esta diapositiva resume los diferentes tratamientos que estamos considerando para cada segmento.

En el sitio web se pueden encontrar hojas informativas que profundizan en cada una de estas opciones, mostrando más específicamente cómo serían estas opciones en cada segmento, los beneficios y las compensaciones específicas del segmento, así como un cuadro comparativo.

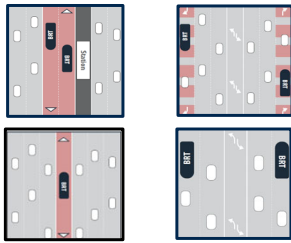


Estos son los conceptos de nuestras vías de autobús, ahora pasemos a las características de la acera

# Conceptos de diseño de calles

## Características de las vías de bus y del bordillo

### Paso 1: Vía del bus



### Paso 2: Características del bordillo



DUKE STREET  
IN MOTION <sup>27</sup>

Una vez más, para llegar a un concepto de diseño final, combinaremos las características de la vía de autobús y de la acera.

# Elementos de las zonas verdes y de la calidad del agua

Arquitectura del paisaje



Dosel de árboles



Jardines que también son accesorios de aguas pluviales



En primer lugar, el diseño de las calles, que es clave para aportar sostenibilidad y vitalidad al corredor. Las zonas verdes y los jardines de lluvia permiten la recogida de aguas pluviales y un entorno más agradable, mientras que un dosel de árboles también puede ayudar a proporcionar sombra.

# Caminar

Acera ancha que toca al bordillo



Fuente: NACTO

Acera separada del bordillo



Fuente: Cómo desplazarse por la SAC

**DUKE STREET**  
**IN MOTION** 29

En nuestro ejercicio de visión escuchamos un interés significativo en las mejoras para los peatones. Como parte de las mejoras de la vía del autobús, trabajaremos para hacer más seguras las intersecciones, pero como parte de las características de la acera, podemos hacer más agradable el caminar con aceras más anchas, y/o añadiendo topes del tráfico.

## Bicicleta



Vía ciclista  
(Espacio separado y fuera de la vía  
para las personas que usan bicicleta)



Camino de uso compartido para  
caminar, andar en bicicleta y más

**DUKE STREET**  
**IN MOTION** <sup>30</sup>

Otra consideración para el corredor es añadir instalaciones separadas para bicicletas. Un carril bici es una vía de doble sentido para ciclistas, patinetes o el siguiente dispositivo de ruedas personales, separada de una acera. Un sendero de uso compartido da cabida tanto a los caminantes como a los ciclistas (o a los que van sobre ruedas), ocupando menos espacio que las instalaciones separadas para ambos. Debido a la naturaleza de Duke Street, actualmente no estamos explorando las instalaciones para bicicletas en la carretera. Sin embargo, debido al espacio limitado, especialmente en el segmento 2, también se están explorando alternativas fuera del corredor.

Se escucha mucho que no hay mucha actividad ciclista a lo largo de la calle Duke, pero las decisiones que tomemos para este corredor durarán mucho tiempo, y la gente utiliza cada vez más dispositivos que quizá queramos separar de los coches, los autobuses y las personas, como los patinetes, los monopatines eléctricos e incluso los de una sola rueda. Estamos viendo cómo surgen nuevas opciones de movilidad, por lo que queremos tener en cuenta que no sólo estamos diseñando Duke Street para el presente, sino para el futuro y lo que éste traiga.

## Vías de acceso

- Acceso comercial y residencial
- Proporcionar un área de búfer desde la calle Duke
- Espacio verde
- Estacionamiento



**DUKE STREET**  
*IN MOTION* 31

Por último, tenemos las vías paralelas, que es una característica actual de gran parte del corredor en la actualidad. Una vía paralela es un camino en el lado de una gran calle que separa el tráfico de paso de los que acceden a sus casas o a un negocio. También puede proporcionar estacionamiento. Algunos de los conceptos sobre los que pedimos su opinión pueden requerir espacio de las vías paralelas, pero el diseño final tratará de ofrecer estas funciones de una manera diferente.



Ahora que conoce todas las posibilidades que le esperan a Duke Street, discutamos los próximos pasos sobre cómo puede participar en el proceso de planificación.



# Próximos eventos



**Webinar**

- Oct. 1
- Página web del proyecto



**Eventos emergentes**

- A lo largo de octubre
- 7-10 eventos



**Grupos de discusión**

- Más de 4 actos dirigidos a grupos infrarrepresentados
  - Inquilinos
  - Usuarios del transporte público
  - Joven
  - Hispanohablantes
  - Empresas



**Reuniones presenciales**

- Durante todo el mes de octubre
- 4 eventos presenciales
- Centrado en el segmento y jornada de puertas abiertas para todo el corredor
- Construya su propia calle Duke

Fechas y lugares de las reuniones presenciales		
12 de octubre	Segmento 3 Reunión en Bishop Ireton School	6:30-8:30 PM
17 de octubre	Segmento 2 Reunión en Bishop Ireton School	6:30-8:30 PM
20 de octubre	Segmento 1 Reunión en Patrick Henry Rec Center	6:30-8:30 PM
26 de octubre	Jornada de puertas abiertas en Patrick Henry Rec Center	5:30-8:30 PM



Aquí tiene más detalles sobre nuestros próximos eventos. Aunque estamos organizando 4 reuniones diferentes, puede asistir a la que quiera y seguir participando con el equipo del proyecto para conocer los conceptos de cada segmento del corredor. También estamos trabajando para llegar a personas que normalmente no asisten a las reuniones a través de eventos emergentes y grupos de discusión de grupos tradicionalmente poco representados. Si no desea asistir a un evento presencial, esperamos que este seminario web le haya proporcionado una buena visión general, y puede revisar los materiales adicionales en el sitio web y completar nuestro formulario de comentarios. También actualizaremos las preguntas frecuentes de nuestro sitio web a lo largo del mes.

# Cómo decidimos la alternativa preferida



DUKE STREET  
IN MOTION 34

La decisión final sobre la alternativa preferida para el Corredor se basa en muchos factores. Al final de esta fase de compromiso, tomaremos sus aportaciones y las presentaremos al Grupo Consultivo para que nos ayude a informar sobre qué conceptos avanzar para un mayor análisis y perfeccionamiento. En última instancia, el grupo consultivo hará una recomendación sobre una alternativa preferida al Consejo a finales del año que viene, de nuevo, tras otra fase de divulgación.

## Brinde su opinión hasta el 28 de octubre



Formulario de opinión disponible en: [alexandriava.gov/DukeInMotion](http://alexandriava.gov/DukeInMotion)



Asistir a reuniones en persona y hablar con el personal



Correo electrónico: Jen Monaco: [jennifer.monaco@alexandriava.gov](mailto:jennifer.monaco@alexandriava.gov)

Reciba actualizaciones: Suscríbese a el [boletín electrónico de los proyectos de Duke Street](#)

**DUKE STREET**  
*IN MOTION* <sup>35</sup>

Rellene el formulario de opinión disponible en nuestro sitio web: ¡queremos saber de usted! Si desea saber más, existen varios recursos disponibles en nuestro sitio web, como hojas informativas, resúmenes comparativos, etc. Si tiene alguna pregunta, envíeme un correo electrónico o venga a uno de nuestros eventos.



Gracias por compartir su tiempo para conocer nuestro proyecto hoy. No deje de visitar nuestro sitio web [alexandriava.gov/DukeInMotion](http://alexandriava.gov/DukeInMotion)