

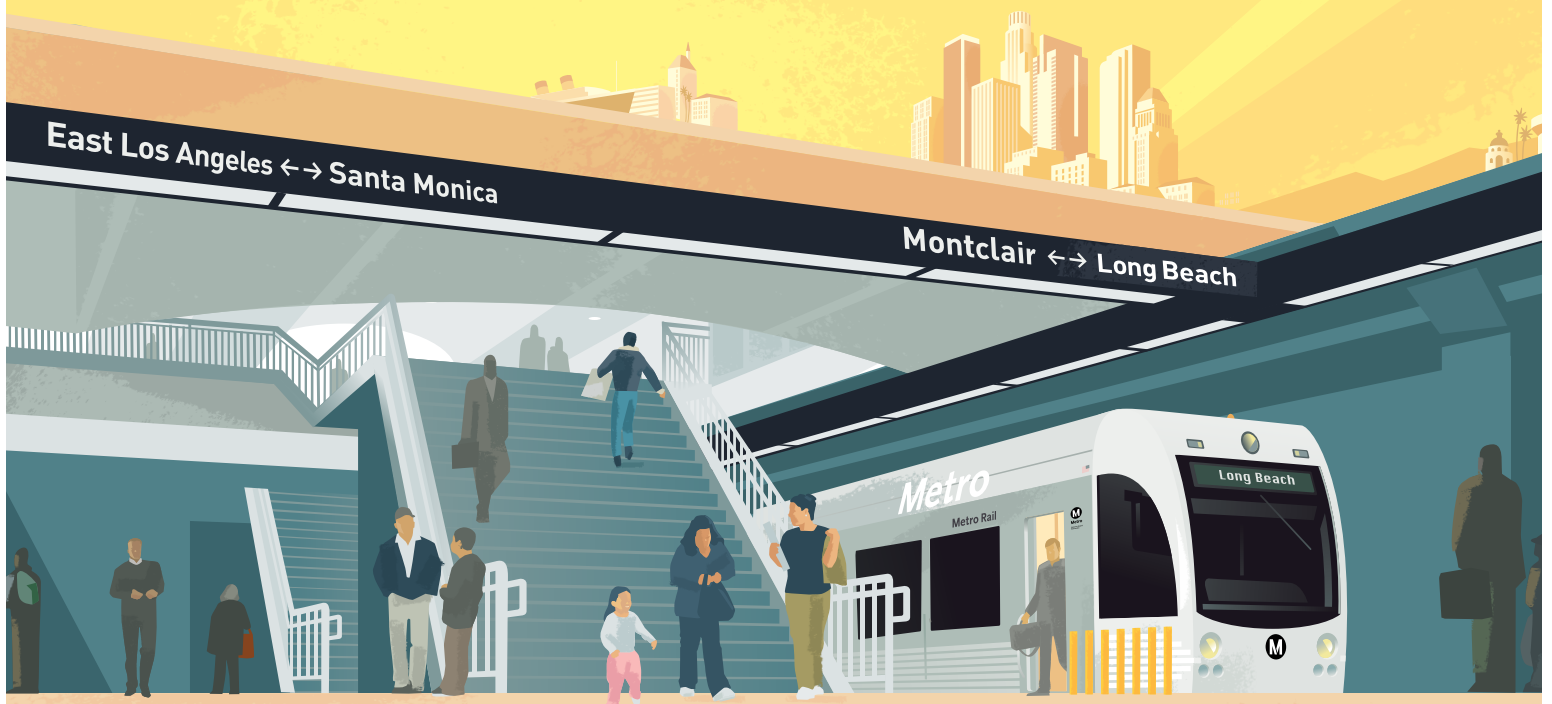
Regional Connector Transit Corridor 地域接続線

Refined Locally Preferred Alternative

地域で好まれる選択肢 (LPA) 改正版

地域接続線はメトロゴールドライン、ブルーライン、およびエキスポラインをダウンタウンと通じてつなげるもので、いずれ、乗客は地域の最大の雇用地区内をメトロのLRTを利用して、北はモントクレアから南はロングビーチ、イーストサイドから西はサンタモニカまで乗り換えする事なく行き来することが出来るようになります。これらの線を継続的につなげるサービスを提供する事で地域接続線は地元や地域の目的地へのアクセスを向上し、地域の交通機関の接続性を著しく改善することになります。

2007年、メトロはロスアンジェルスダウンタウンのメトロブルーライン、ゴールドライン、及びエキスポライン間の1.9マイルのギャップを埋めるためのプロジェクトを見極めるため環境及び設計上の調査を始めました。37件以上の選択肢を見極め検討した結果、メトロ理事会は2010年10月に、最終環境クリアランスの段階へ進めるべく地域で好まれる選択肢(LPA)を指定しました。LPAは完全に地下建設で、セカンドストリート／ホープストリート、セカンドストリート／ブロードウェー、そしてファーストストリートとセントラルアベニューでの新たな地下駅を含みます。



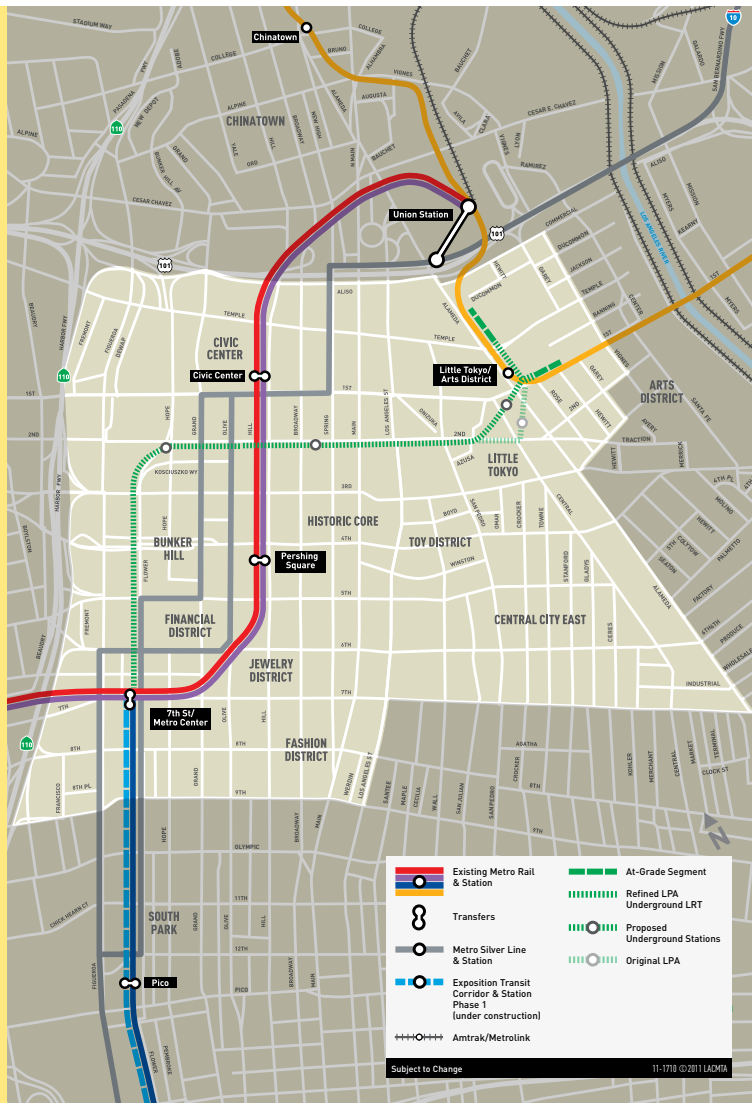
Metro

環境関連書類の最終作成の時期に、地元からの特定の関心に対応する調整が提案されました。この夏発表された補足環境書類にその調整内容が含まれています。地域コミュニティからのインプットに基づいて、このプロジェクトの最終環境クリアランス書類に以下の内容が組み込まれました。

- > セカンドストリート／セントラルアベニューの駅をファーストストリート／セントラルアベニューに動かし、物件や工事によるインパクトを削減する。
- > 小東京内のカットアンドカバー活動の全てを削除する。(もとの提案では日本村からアラメダストリートまで提案されていたもの)
- > ファーストとアラメダの交差点北東にある物件(マングローブ)を利用して、工事準備場及びトンネルボーリング機の挿入場所とする。
- > 小東京の雨水管渠を移動する必要をなくす。
- > TBM採掘をフォーストリート／フラワーストリートに伸ばし、フラワーストリートのカットアンドカバー作業を減らす。
- > フラワーストリートでの臨時工事土地使用を大幅に減らす。
- > フラワーストリートの東側にフォーストリートからセブンストリートの既存のメトロセンター駅まで強化された歩行者用通路を用意する。






次のステップ

最終環境インパクト声明／環境インパクトレポート(EIS/EIR)が公共で観覧された後、メトロ理事会はプロジェクトの承認、最終EIS/EIRを認定、優先関心事の調査結果と声明を適用、緩和間紙及び報告プログラムの適用などを考慮します。プロジェクトが前進する場合は、継続した有価設計が行われ、プロジェクトがメトロの理事会が承認する予算以内で行われる事を確認します。メトロは連邦交通事務局との協力を続け、新期工事資金を確保する努力をします。メトロは地元コミュニティと、駅的设计会議を開催し、工事コミュニティ広報プログラムを設けます。



連絡を保つために

プロジェクトの改正内容に関しては最終EIS/EIRをご覧ください。

-  213.922.7277
-  regionalconnector@metro.net
-  metro.net/regionalconnector
-  [@metroconnector](https://twitter.com/metroconnector)
-  facebook.com/metroregionalconnector