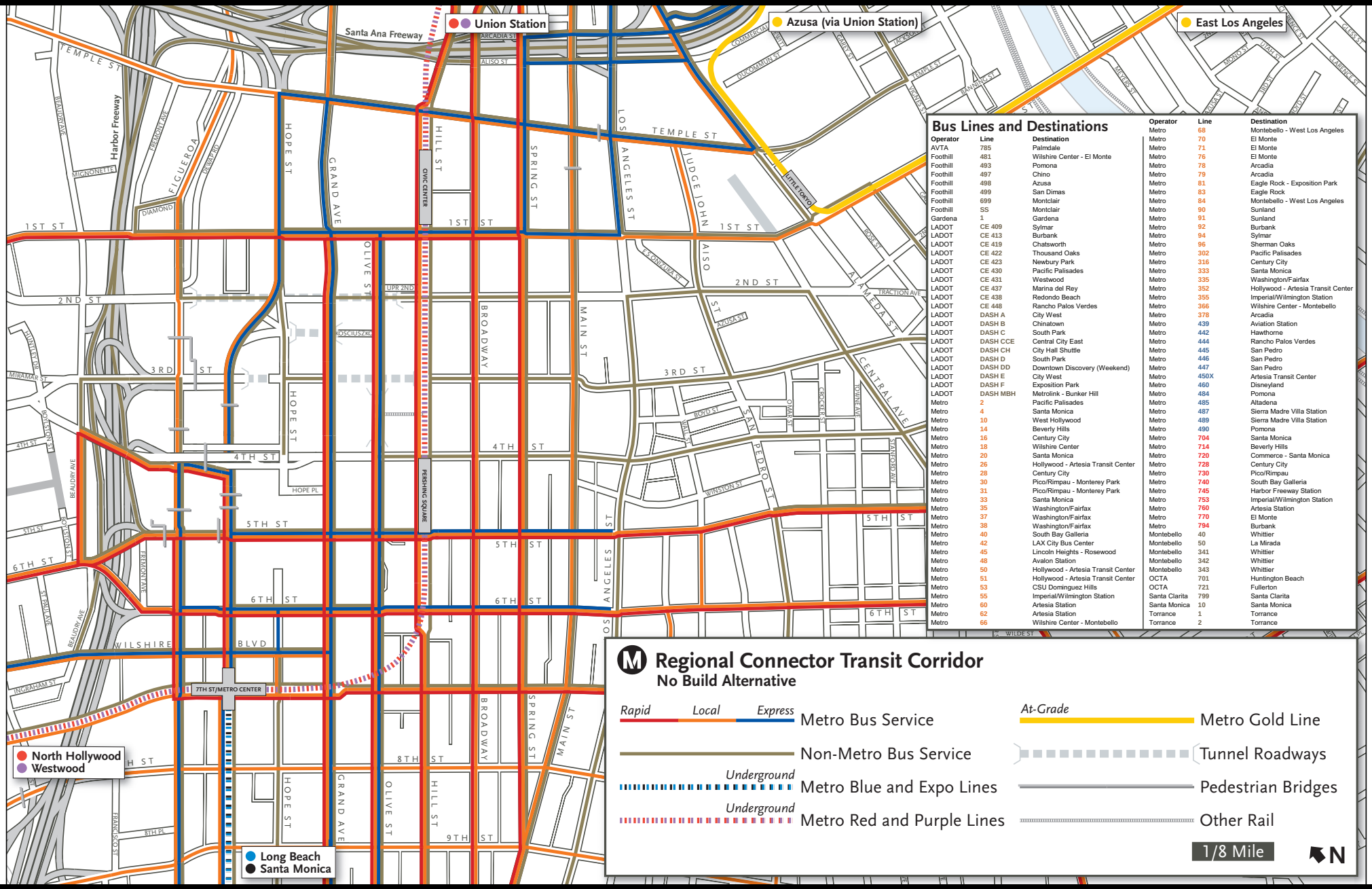
No Build Alternative

Upon Metro Board Approval, January 2009

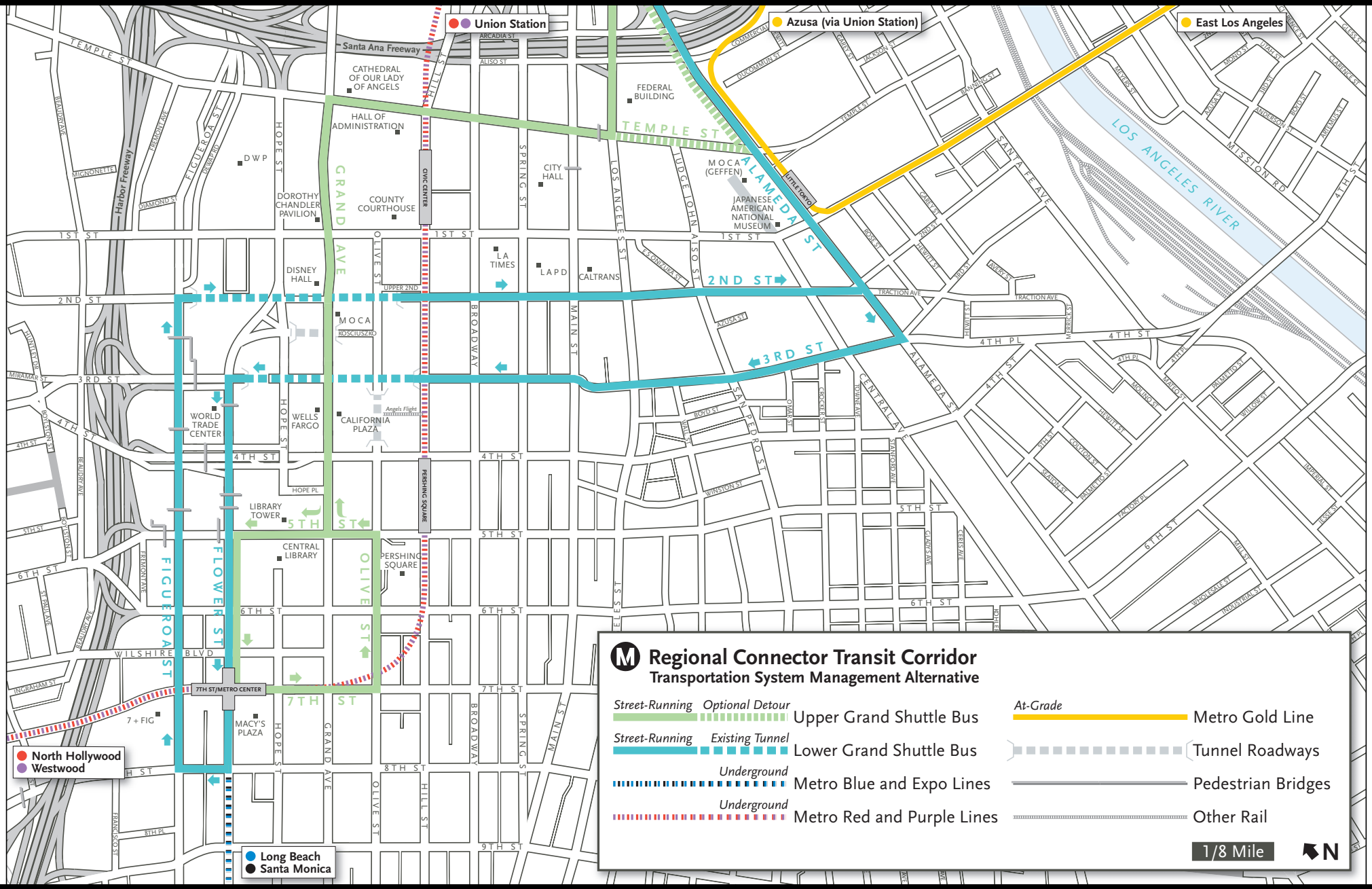


Bus Lines and Destinations

Operator	Line	Destination
AVTA	785	Palmdale
Foothill	481	Wilshire Center - El Monte
Foothill	493	Pomona
Foothill	497	Chino
Foothill	498	Azusa
Foothill	499	San Dimas
Foothill	699	Montclair
Foothill	SS	Montclair
Gardena	1	Gardena
LADOT	CE 409	Sylmar
LADOT	CE 413	Burbank
LADOT	CE 419	Chatsworth
LADOT	CE 422	Thousand Oaks
LADOT	CE 423	Newbury Park
LADOT	CE 430	Pacific Palisades
LADOT	CE 431	Westwood
LADOT	CE 437	Marina del Rey
LADOT	CE 438	Redondo Beach
LADOT	CE 448	Rancho Palos Verdes
LADOT	DASH A	City West
LADOT	DASH B	Chinatown
LADOT	DASH C	South Park
LADOT	DASH CCE	Central City East
LADOT	DASH CH	City Hall Shuttle
LADOT	DASH D	South Park
LADOT	DASH DD	Downtown Discovery (Weekend)
LADOT	DASH E	City West
LADOT	DASH F	Exposition Park
LADOT	DASH MBH	Metrolink - Bunker Hill
Metro	2	Pacific Palisades
Metro	4	Santa Monica
Metro	10	West Hollywood
Metro	14	Beverly Hills
Metro	16	Century City
Metro	18	Wilshire Center
Metro	20	Santa Monica
Metro	26	Hollywood - Artesia Transit Center
Metro	28	Century City
Metro	30	Pico/Rimpau - Monterey Park
Metro	31	Pico/Rimpau - Monterey Park
Metro	33	Santa Monica
Metro	35	Washington/Fairfax
Metro	37	Washington/Fairfax
Metro	38	Washington/Fairfax
Metro	40	South Bay Galleria
Metro	42	LAX City Bus Center
Metro	45	Lincoln Heights - Rosewood
Metro	48	Avalon Station
Metro	50	Hollywood - Artesia Transit Center
Metro	51	Hollywood - Artesia Transit Center
Metro	53	CSU Dominguez Hills
Metro	55	Imperial/Wilmington Station
Metro	60	Artesia Station
Metro	62	Artesia Station
Metro	66	Wilshire Center - Montebello
Metro	68	Montebello - West Los Angeles
Metro	70	El Monte
Metro	71	El Monte
Metro	76	El Monte
Metro	78	Arcadia
Metro	79	Arcadia
Metro	81	Eagle Rock - Exposition Park
Metro	83	Eagle Rock
Metro	84	Montebello - West Los Angeles
Metro	90	Sunland
Metro	91	Sunland
Metro	92	Burbank
Metro	94	Sylmar
Metro	96	Sherman Oaks
Metro	302	Pacific Palisades
Metro	316	Century City
Metro	333	Santa Monica
Metro	335	Washington/Fairfax
Metro	352	Hollywood - Artesia Transit Center
Metro	355	Imperial/Wilmington Station
Metro	366	Wilshire Center - Montebello
Metro	378	Arcadia
Metro	439	Aviation Station
Metro	442	Hawthorne
Metro	444	Rancho Palos Verdes
Metro	445	San Pedro
Metro	446	San Pedro
Metro	447	San Pedro
Metro	450X	Artesia Transit Center
Metro	460	Disneyland
Metro	484	Pomona
Metro	485	Altadena
Metro	487	Sierra Madre Villa Station
Metro	489	Sierra Madre Villa Station
Metro	490	Pomona
Metro	704	Santa Monica
Metro	714	Beverly Hills
Metro	720	Commerce - Santa Monica
Metro	728	Century City
Metro	730	Pico/Rimpau
Metro	740	South Bay Galleria
Metro	745	Harbor Freeway Station
Metro	753	Imperial/Wilmington Station
Metro	760	Artesia Station
Metro	770	El Monte
Metro	794	Burbank
Montebello	40	Whittier
Montebello	50	La Mirada
Montebello	341	Whittier
Montebello	342	Whittier
Montebello	343	Whittier
OCTA	701	Huntington Beach
OCTA	721	Fullerton
Santa Clarita	799	Santa Clarita
Santa Monica	10	Santa Monica
Torrance	1	Torrance
Torrance	2	Torrance

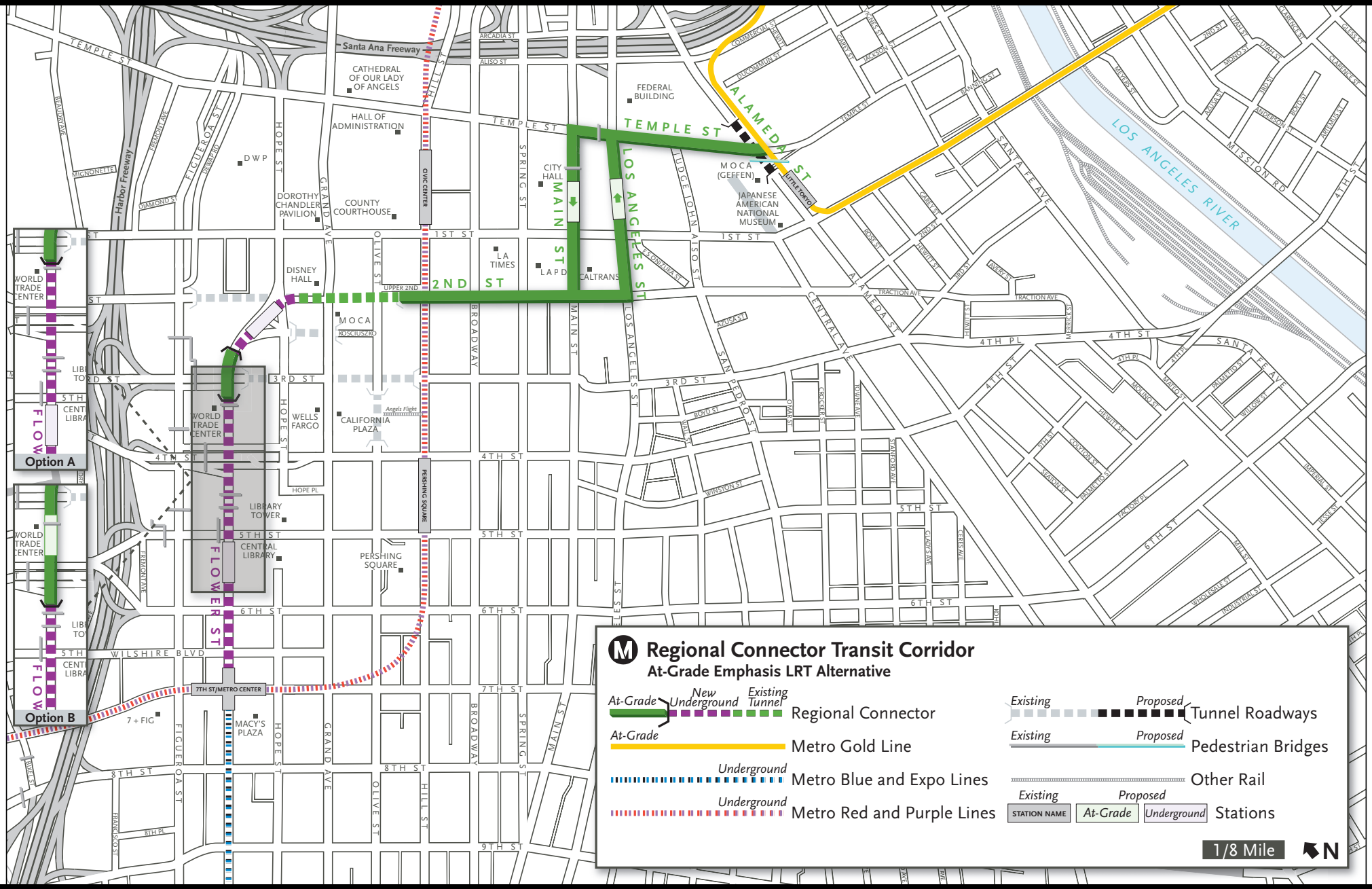
Transportation System Management (TSM) Alternative

Upon Metro Board Approval, January 2009



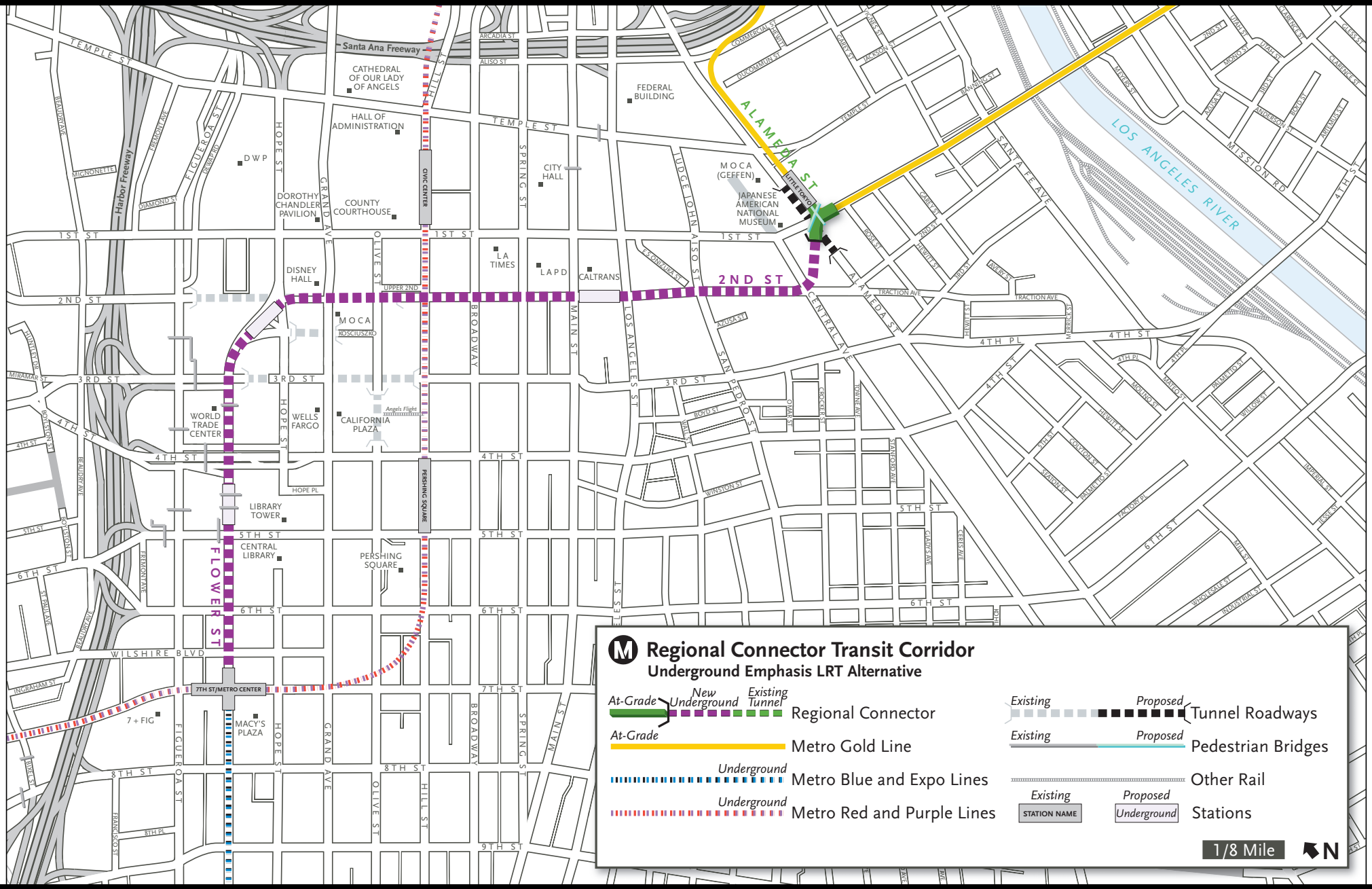
At-Grade Emphasis LRT Alternative

Upon Metro Board Approval, January 2009



Underground Emphasis LRT Alternative

Upon Metro Board Approval, January 2009



SCOPING INFORMATION PACKET

Project Description

The proposed Regional Connector Transit Corridor project would provide a direct link connecting several light rail lines in operation or in construction, including the Metro Gold Line to Pasadena, the Metro Gold Line to East Los Angeles, the Metro Blue Line to Long Beach, and the Metro Expo Line to Culver City. The proposed project would create a connection through downtown Los Angeles that would link the Metro Blue and Expo Lines termini at 7th Street/Metro Center Station (7th Street and Flower Street) to the Metro Gold Line at the Little Tokyo/Arts District Station at 1st Street and Alameda Street. With the implementation of the project, these four lines would share tracks and stations in downtown Los Angeles. The project corridor length varies slightly by alternative and is approximately 1.8 miles long.

Project Purpose and Need

The purpose of this project is to improve the region's public transit service and mobility. The overall goal of the project is to improve mobility within the corridor by connecting to the light rail service of the Metro Gold Line to Pasadena, the Metro Gold Line to East Los Angeles, the Metro Blue Line, and the Metro Expo Line. This link would serve communities across the region, allowing greater accessibility while serving population and employment growth in downtown Los Angeles.

Additional considerations supporting the need for the Regional Connector Transit Corridor project include: increased travel times and station overcrowding occurring due to multiple transfers required to traverse the project area; a project area that has many transit dependent residents; poor system connectivity that results in reduced system schedule reliability as current system expansions are completed; and investments within the project area could improve system-wide operations in regards to travel times and safety issues.

Proposed Alternatives

The Regional Connector Transit Corridor Final Alternatives Analysis Report (2009) prepared by the Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority (Metro) identified four alternatives for further consideration in the DEIS/DEIR. The four alternatives include: a No-Build Alternative, Transportation System Management (TSM) Alternative, At-Grade Emphasis Light Rail Transit (LRT) Alternative, and Underground Emphasis LRT Alternative.

No Build Alternative

The No Build Alternative would maintain existing transit service through the year 2030. No new transportation infrastructure would be built within the project area aside from projects currently under construction, or funded for construction and operation by 2030 by the recently

approved Measure R sales tax. Bus transit service under the No Build Alternative would be focused on the preservation of existing services and projects. By the projection year of 2030, some bus service would have been reorganized and expanded to provide connections with the new rail lines; however, the transit network within the project area would largely be the same as it is now.

Transportation Systems Management (TSM) Alternative

The TSM Alternative would include the provisions of the No Build Alternative and add two shuttle bus routes from 7th Street/Metro Center station to Union Station, providing a link between the region's unconnected LRT services. One route would run along Grand Avenue and 1st Street, and one along Figueroa, Flower, 2nd, and 3rd Streets. The shuttle buses would use existing bus-only lanes, where available, and would be fitted with transit-priority signalization devices similar to those used on Metro Rapid. Stops would be located every few blocks so as to provide full coverage of the area. Each shuttle route would be one and one-half to two miles in length.

At-Grade Emphasis LRT Alternative

This alternative (**Figure 1**) would extend from the underground 7th Street/Metro Center Station, head north under Flower Street, surface to at-grade north of 5th Street, cross 3rd Street, enter Bunker Hill, and turn northeast through a new entrance to the existing 2nd Street tunnel. The alignment would continue along 2nd Street where it would split into an at-grade couplet configuration on Main and Los Angeles Streets (one track on each roadway) to Temple Street. Then it would head east on Temple Street and realign into a dual track configuration east of Los Angeles Street and join the Metro Gold Line just north of Little Tokyo/Arts District Station on Alameda Street. Due to the high volume of trains that would traverse the Regional Connector, an automobile underpass and pedestrian overpass would be constructed at the intersection of Temple and Alameda Streets to eliminate pedestrian-train and automobile-train conflicts.

There are two options for the configuration on Flower Street. For Option A, trains would transition to underground tracks after crossing 3rd Street and continue to a new underground station just south of 5th Street, then proceed to the 7th Street/Metro Center Station and arrive at the existing Metro Blue Line platform. For Option B, trains would arrive at an at-grade station after crossing 3rd Street, then transition to underground tracks near 4th Street to reach the existing Metro Blue Line platform at 7th Street/Metro Center station. In total, the At-Grade Emphasis LRT Alternative would add 1.8 miles of new double track to the light rail system.

In addition to the Option A and Option B Station configurations, other station locations would include a station adjacent to Bunker Hill, south of 2nd Street and Hope Street, and a split station using Main and Los Angeles Streets between 1st and Temple Streets.

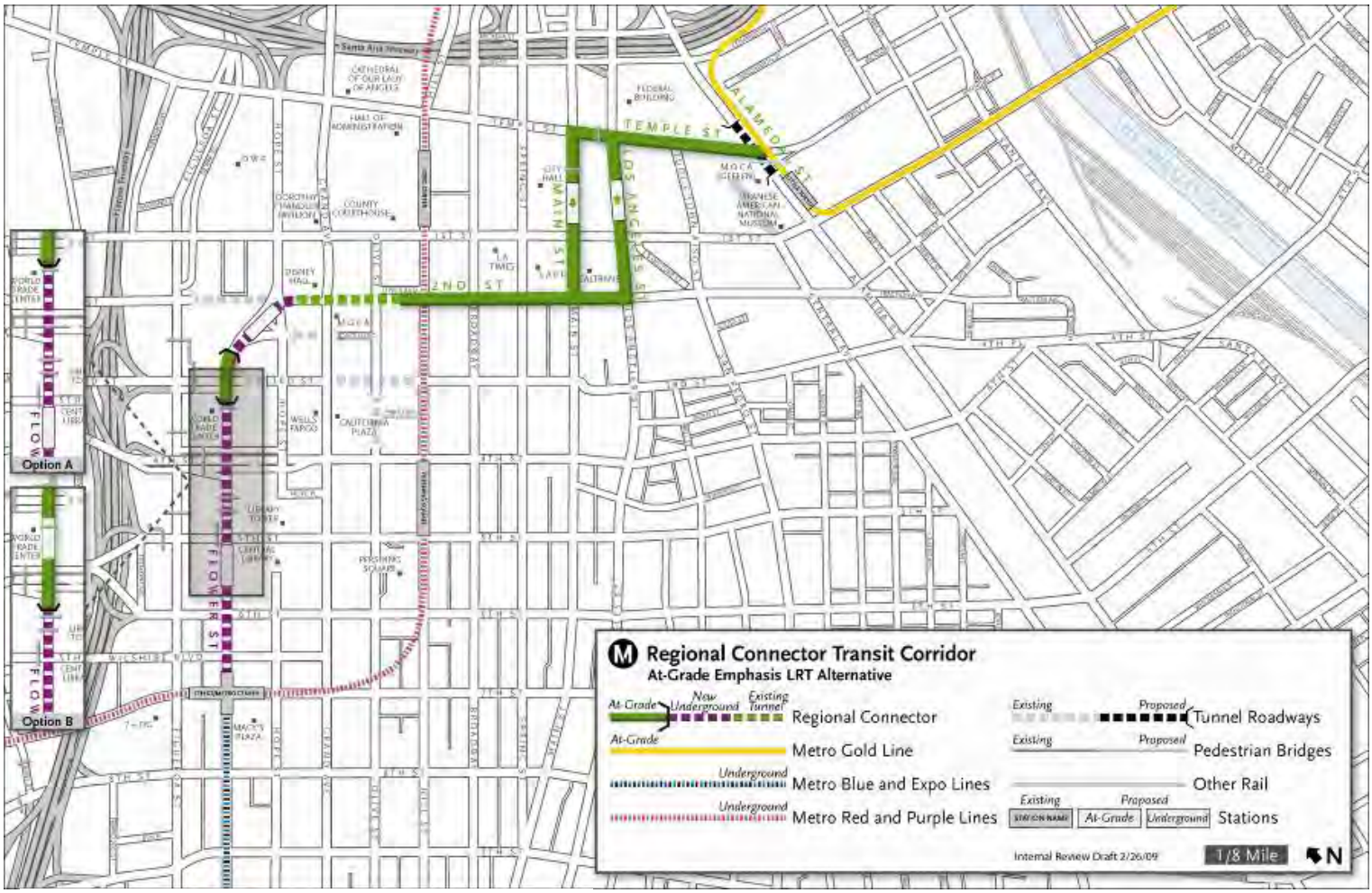


Figure 1: At-grade Emphasis LRT Alternative

Underground Emphasis LRT Alternative

From the 7th Street/Metro Center Station, this alternative (**Figure 2**) would extend north along Flower Street with a new underground station north of 5th Street. At 2nd Street, the underground tunnel would extend east with new underground stations to provide access to Bunker Hill and to the area between Los Angeles Street and Broadway. The tunnel would emerge to at-grade connections with the Metro Gold Line just southwest of the intersection of 1st and Alameda Streets. At 1st and Alameda Streets, a new underpass would carry car and truck traffic along Alameda Street below the rail junction, and a new overhead pedestrian bridge structure would eliminate most conflicts between pedestrians and trains. This

alternative would have a single at-grade crossing at the intersection of 1st and Alameda Streets. The rest of the route would be underground. The length of this proposed route would be 1.6 miles.

Station locations for this alternative would all be underground and include the area north of 5th Street on Flower Street, adjacent to Bunker Hill just south of 2nd Street and 2nd Street between Los Angeles and Main Streets.

Figure 2: Underground Emphasis LRT Alternative

Preliminary Schedule

The preliminary schedule is provided below for discussion at the agency scoping meeting.

Action	Date
Agency Scoping Meeting	March 26, 2009
Public Scoping Meetings	March 30, 2009 to April 2, 2009 (see below for specific dates)
Scoping Comment Period Ends	May 11, 2009
Development of DEIS/DEIR	Spring – Winter 2009
Public Hearings/Comment on DEIS/DEIR	Spring 2010
Adoption of Locally Preferred Alternative	Summer 2010

What is an EIS/EIR?

An Environmental Impact Statement/Environmental Impact Report (EIS/EIR) must be prepared for all major projects that may significantly affect the environment. The EIS is prepared in compliance with the National Environmental Policy Act (NEPA) and the EIR is prepared in compliance with the California Environmental Quality Act (CEQA). The purpose of the EIS/EIR is to provide full an open evaluation of environmental issues and alternatives, and to inform decision-makers and the public of reasonable alternatives that could avoid or minimize adverse impacts and enhance the quality of the environment.

Scoping Meeting Schedule

Four public scoping meetings will be conducted by FTA and Metro for the public to learn more about the project and provide comments. The scoping meetings will be held at the following locations:

- Monday, March 30, 2009 from 4:30 p.m. to 6 p.m. at the University of Southern California (USC), Alumni Room, Davidson Conference Center, 3415 S Figueroa St, Los Angeles, CA 90007.
- Tuesday, March 31, 2009 from 6:30 p.m. to 8 p.m. at the Lake Avenue Church, 393 N. Lake Ave, Pasadena, CA 91101.
- Wednesday, April 1, 2009 from 6:30 p.m. to 8 p.m. at the Japanese American National Museum (JANM), 369 E 1st St, Los Angeles, CA 90012.
- Thursday, April 2, 2009 from Noon to 1:30 p.m. at the Los Angeles Central Library, Board Room, 630 W 5th St, Los Angeles, CA 90071.

Written comments will be accepted until May 11, 2009. Comments may also be submitted at the scoping meetings, sent via email to regionalconnector@metro.net, or mailed to:

Ms. Dolores Roybal Saltarelli, AICP, Project Manager
Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority
One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012

Project Information

Additional information may be found on the project website at:
http://www.metro.net/projects_studies/connector

PAQUETE DE INFORMACIÓN SOBRE EL ALCANCE

Descripción del proyecto

El proyecto propuesto sobre el Corredor de tránsito para el conector regional brindaría una conexión directa entre diversas líneas del ferrocarril ligero que están en funcionamiento o en construcción, incluyendo la Línea Metro Gold hacia Pasadena, la Línea Metro Gold hacia el Este de Los Ángeles, la Línea Metro Blue hacia Long Beach y la Línea Metro Expo hacia Culver City. A través de Downtown Los Ángeles, el proyecto propuesto conectaría las terminales de las Líneas Metro Blue y Expo en la estación de 7th Street/Metro Center (calles 7th y Flower) con la Línea Metro Gold en la Estación Little Tokyo/Arts District de las calles 1st y Alameda. Con la implementación del proyecto, estas cuatro líneas compartirían carriles y estaciones en Downtown Los Ángeles. La longitud del corredor del proyecto varía ligeramente según la alternativa y es de aproximadamente 1.8 millas.

Propósito y necesidad del proyecto

El propósito de este proyecto consiste en mejorar el servicio de tránsito público y la movilidad de la región. El proyecto tiene como objetivo general mejorar la movilidad dentro del corredor mediante la conexión con el servicio de ferrocarril ligero de la Línea Metro Gold hacia Pasadena, la Línea Metro Gold hacia el Este de Los Ángeles, la Línea Metro Blue y la Línea Metro Expo. Esta conexión prestaría servicios a las comunidades de toda la región, ya que permitiría una mayor accesibilidad y colaboraría con la población y el crecimiento laboral en Downtown Los Ángeles.

Las consideraciones adicionales que sustentan la necesidad de un proyecto del Corredor de tránsito para el conector regional incluyen: la mayor cantidad de horarios de viaje y el hacinamiento en la estación debido a los traslados múltiples exigieron desplazar el área del proyecto; un área de proyecto que tiene muchos residentes dependientes; una mala conectividad del sistema que ocasiona una menor confiabilidad en el cronograma del sistema mientras se completan las expansiones actuales del sistema; y las inversiones dentro del área del proyecto podrían mejorar las operaciones en todo el sistema en cuanto a los horarios de viajes y las cuestiones de seguridad.

Alternativas propuestas

El Informe analítico sobre las alternativas finales para el Corredor de tránsito del conector regional (2009) preparado por la Autoridad de Transporte Metropolitano del Condado de Los Ángeles (Metro) identificó cuatro alternativas para una mayor consideración en el

DEIS/DEIR. Las cuatro alternativas incluyen: una Alternativa de no construcción, una Alternativa de Administración del sistema de transporte (TSM), una Alternativa de tránsito del ferrocarril ligero (LRT) con énfasis en el nivel de la superficie, y una alternativa de LRT con énfasis en el subterráneo.

Alternativa de no construcción

La Alternativa de no construcción mantendría el servicio existente de tránsito hasta el año 2030. No se construiría una nueva infraestructura de transporte dentro del área del proyecto aparte de los proyectos que actualmente están en construcción o que se están financiando para su construcción y funcionamiento antes de 2030 por el recientemente aprobado impuesto sobre ventas de la Medida R. El servicio de tránsito del autobús conforme a la Alternativa de no construcción se concentraría en la preservación de los servicios y proyectos existentes. Antes del año 2030 de proyección, algunos servicios de autobús habrán sido reorganizados y ampliados para prestar conexiones con las líneas nuevas de ferrocarril; sin embargo, la red de tránsito dentro del área del proyecto sería en gran medida la misma que la actual.

Alternativa de administración de sistemas de transporte (TSM)

La Alternativa de TSM incluiría las disposiciones de la Alternativa de no construcción y añadiría dos rutas de autobuses de enlace desde la estación 7th Street/Metro Center hasta la estación Union, brindando una conexión entre los servicios desconectados de la región. Una ruta iría por la avenida Grand y la calle 1st, y una iría por las calles Figueroa, Flower, 2nd y 3rd. Los autobuses de enlace usarían los carriles exclusivos para autobuses, donde estén disponibles, y se les colocarán dispositivos de señalización con prioridad de tránsito similares a los usados en Metro Rapid. Las paradas se ubicarían cada pocas cuadras, a fin de brindar una cobertura completa del área. Cada ruta del servicio de enlace tendría una longitud de una milla y media a dos millas.

Alternativa de LRT con énfasis en el nivel de la superficie

Esta alternativa (**Figura 1**) se extendería desde la estación subterránea de 7th Street/Metro Center hacia el norte por debajo de la calle Flower, saldría a la superficie en el norte de la calle 5th, cruzaría la calle 3rd, ingresaría en Bunker Hill y giraría hacia el noreste por una nueva entrada al túnel existente de la calle 2nd. La alineación continuaría por la calle 2nd, donde se dividiría en una configuración par al nivel de la superficie en las calles Main y Los Ángeles (un carril en cada calzada) hacia la calle Temple. Luego se dirigiría hacia el este en la calle Temple y se alinearía nuevamente en una configuración de calzada dual en el este de la calle Los Ángeles y se uniría a la Línea Metro Gold justo al norte de la estación Little Tokyo/Arts District en la calle Alameda. Debido al alto volumen de trenes que se

desplazarían al Conector Regional, se construirían un paso bajo nivel para automóviles y un paso sobre nivel para peatones en la intersección de las calles Temple y Alameda para eliminar conflictos entre peatones y trenes y entre automóviles y trenes.

Existen dos opciones para la configuración en la calle Flower. Para la Opción A, los trenes harían una transición a los carriles subterráneos luego de cruzar la calle 3rd y continuarían hacia una nueva estación subterránea justo al sur de la calle 5th, luego continuarían hacia la estación de 7th Street/Metro Center y llegarían a la plataforma existente de la Línea Metro Blue. Para la Opción B, los trenes llegarían a una estación al nivel de la superficie luego de cruzar la calle 3rd, después harían una transición hacia los carriles subterráneos cercanos a la calle 4th para alcanzar la plataforma existente de la línea Metro Blue en la estación 7th Street/Metro Center. En total, la alternativa de LRT con énfasis en el nivel de la superficie añadiría 1.8 millas de un nuevo carril doble al sistema de ferrocarril ligero.

Además de las configuraciones de la Opción A y la Opción B, otras estaciones incluirían una estación adyacente a Bunker Hill, al sur de las calles 2nd y Hope, y una estación divisoria usando las calles Main y Los Ángeles entre las calles 1st y Temple.

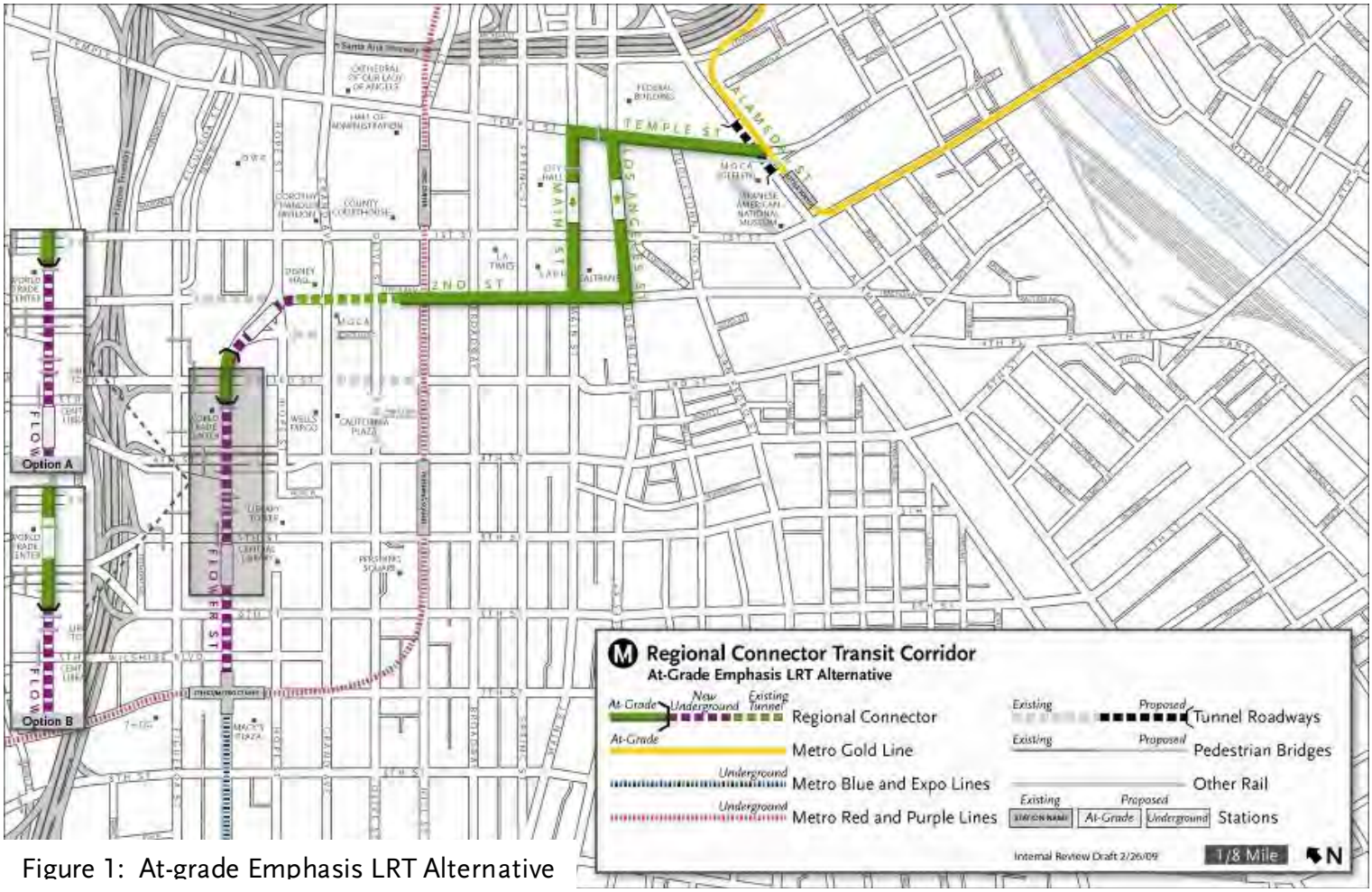


Figure 1: At-grade Emphasis LRT Alternative

Alternativa de LRT con énfasis en el subterráneo

Desde el estación de 7th Street/Metro Center, esta alternativa (**Figura 2**) se extendería al norte por la calle Flower con una nueva estación subterránea al norte de la calle 5th. En la calle 2nd, el túnel subterráneo se extendería al este con nuevas estaciones subterráneas para brindar acceso a Bunker Hill y al área entre las calles Los Ángeles y Broadway. El túnel emergería hacia conexiones al nivel de la superficie con la Línea Metro Gold justo al suroeste de la intersección de las calles 1st y Alameda. En las calles 1st y Alameda, circularía el tráfico de automóviles y camiones por un nuevo paso bajo nivel en la calle Alameda por debajo de la unión de ferrocarriles, y una nueva estructura de un puente elevado para peatones eliminaría la mayoría de los conflictos entre los peatones y los ferrocarriles. Esta alternativa tendría un cruce simple al nivel de la superficie en la intersección de las calles 1st y Alameda. El resto de la ruta sería subterránea. La longitud de esta ruta propuesta sería de 1.6 millas.

Todas las estaciones para esta alternativa serían subterráneas e incluirían el área al norte de las calles 5th y Flower, adyacentes a Bunker Hill justo al sur de las calles 2nd y 2nd entre las calles Los Ángeles y Main.

Figura 2: Alternativa de LRT con énfasis en el subterráneo

Cronograma preliminar

A continuación se presenta el cronograma preliminar para ser discutido en la reunión sobre el alcance de la agencia.

Acción	Fecha
Reunión sobre el alcance de la agencia	26 de marzo de 2009

Reuniones públicas sobre el alcance	30 de marzo a 2 de abril de 2009 (ver más abajo para conocer las fechas específicas)
Finaliza el período de comentarios sobre el alcance	11 de mayo de 2009
Desarrollo del DEIS/DEIR	Primavera – invierno de 2009
Audiencias públicas / Comentarios sobre el DEIS/DEIR	Primavera de 2010
Adopción de la alternativa preferida a nivel local	Verano de 2010

¿Qué es una EIS/EIR?

Se debe preparar una Declaración sobre el impacto ambiental / Informe sobre el impacto ambiental (EIS/EIR) para todos los proyectos importantes que podrían afectar significativamente el medio ambiente. La EIS se prepara en cumplimiento con la Ley nacional sobre la política ambiental (NEPA) y el EIR se prepara en cumplimiento con la Ley de California sobre la calidad ambiental (CEQA). El propósito de la EIS/EIR consiste en brindar una evaluación abierta y completa de los asuntos y las alternativas ambientales, y en informar a quienes toman decisiones y al público sobre las alternativas razonables que podrían evitar o minimizar los impactos perjudiciales y mejorar la calidad del medio ambiente.

Cronograma de la reunión sobre el alcance

Se llevarán a cabo cuatro reuniones públicas sobre el alcance a cargo de FTA y Metro para que el público conozca más sobre el proyecto y haga comentarios. Las reuniones sobre el alcance se celebrarán en los siguientes sitios:

- Lunes 30 de marzo de 2009 de 4:30 p.m. a 6 p.m. en: University of Southern California (USC), Alumni Room, Davidson Conference Center, 3415 S Figueroa St, Los Angeles, CA 90007.

- Martes 31 de marzo de 2009 de 6:30 p.m. a 8 p.m. en: Lake Avenue Church, 393 N. Lake Ave, Pasadena, CA 91101.

- Miércoles 1 de abril de 2009 de 6:30 p.m. a 8 p.m. en: Japanese American National Museum (JANM), 369 E 1st St, Los Angeles, CA 90012.
- Jueves 2 de abril de 2009 desde el mediodía hasta la 1:30 p.m. en: Los Angeles Central Library, Board Room, 630 W 5th St, Los Angeles, CA 90071.

Se aceptarán comentarios escritos hasta el 11 de mayo de 2009. También se podrán presentar comentarios en las reuniones sobre el alcance por correo electrónico a regionalconnector@metro.net o por correo postal a:

Ms. Dolores Roybal Saltarelli, AICP, Project Manager
Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority
One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012

Información sobre el proyecto

Se puede encontrar información adicional en el sitio de Internet del proyecto: http://www.metro.net/projects_studies/connector

審査関連情報

プロジェクト概要

今回提案される「地域接続交通路」プロジェクトでは現在稼動中もしくは建設中のライト・レール路線を直接接続することとなる。これにはパサデナ方面のメトロ・ゴールド・ライン、イースト・ロサンゼルス方面のメトロ・ゴールド・ライン、ロングビーチ方面のメトロ・ブルー・ライン、カルヴァーシティー方面のメトロ・エクスポ・ラインが含まれる。各路線はロサンゼルス・ダウンタウンで接続する。ブルー・ラインのターミナルとエクスポ・ラインのターミナルは7thストリート/メトロ・センター・ステーション（７thストリートとフラワー・ストリート）で接続し、さらに両ラインはリトルトーキョー/アート・ディストリクト・ステーション（1stストリートとアラメダ・ストリート）でゴールド・ラインに接続する。これらの４路線はロサンゼルス・ダウンタウンで線路および駅を共有することとなる。提案される路線の距離は選択肢により多少異なるがおよそ1.8マイルとなる。

プロジェクトの目的と必要性

本プロジェクトの目的は地域の公共交通サービスと移動性の改善にある。プロジェクトの全体的な目的はパサデナとイースト・ロサンゼルス両方面のメトロ・ゴールド・ライン、メトロ・ブルー・ライン、メトロ・エクスポ・ラインを接続することにより移動性を改善することにある。この接続により地域全体がメリットを受け、より多くの人口がサービスを利用できるようになりロサンゼルス・ダウンタウンの人口増加、就業増加にのニーズにも貢献する。

これ以外にも「地域接続交通路」プロジェクトを必要とする以下の理由がある。プロジェクト対象地域においては現在複数の乗換が必要であり移動時間、また駅の混雑の増加の問題がある。プロジェクト対象地域には公共交通機関を必要とする住民が多くいる。現在の接続システムのままでは路線延長が完了する時点で路線スケジュールの信頼性が減少してしまう。プロジェクト対象地域内での投資により移動時間および安全性の面で路線全体での稼動が改善する。

選択肢

ロサンゼルス郡メトロ運輸局（Metro）が作成した「地域接続交通路最終選択肢分析報告(2009)」ではDEIS/DEIRにおけるさらなる審査のための以下の４つの選択肢が提示される。「無工事オプション」、「交通機関管理オプション（TSM）」、「路面LRTオプション」、「地下LRTオプション」

無工事オプション

「無工事オプション」では2030年まで現存の交通機関が維持される。現在工事中もしくは最近承認された対策R販売税により2030年までまかなわれる工事および稼動経費の対象プロジェクト以外、新規交通インフラはプロジェクト対象地域内では一切建設せず、現存のサービスおよびプロジェクトの維持に焦点をおく。2030予想年度までにはバス・サービスの一部を再組織、拡張し新規のレール・ラインとの接続を提供するが、プロジェクト対象地域内での交通網は大方現状維持となる。

交通機関管理（TSM）オプション

TSMオプションには「無工事オプション」の条項が含まれ、７thストリート/メトロ・センター・ステーションからユニオン・ステーションまで２つのシャトルバス路線を加えて対象地域のLRTサービスの接続を補う。ひとつの路線はグランド・アヴェニューと1stストリートを通り、もうひとつの路線はフィギュロア、フラワー、２ndストリート、３rdストリートを通る。シャトルバスは利用できるところでは現存のバス専用斜線を使い、メトロ・ラピッドで使用されているような交通優先シグナル装置を搭載する。停留所を数ブロックごとに設置し地域を満遍なくカバーする。各シャトル路線は1.5マイルから2マイルの距離となる。

路面LRTオプション

本選択肢 (図1) は地下の７thストリート/メトロ・センター・ステーションに発し、フラワー・ストリートの下を北に走り、５thストリートの北で地上に出３rdストリートと交差し、バンカー・ヒルに入り、北東に曲がり新しい入口から現存の２ndストリート・トンネルに入る。路線は２ndストリートに沿ってさらに走り、メイン・ストリートとロサンゼルス・ストリート上で路面平行線に分かれ（各線は単線）テンプル・ストリートに入る。そこからテンプル・ストリート上を東に走り、ロサンゼルス・ストリートの東で再び複線となり、リトル・トーキョー/アート・ディストリクト・ステーションの北でアラメダ・ストリート上でメトロ・ゴールド・ラインに接続する。「地域接続交通路」ではかなりの列車交通量が予想されるためテンプル・ストリートとアラメダ・ストリートの交差点に自動車専用低架線と歩行者専用高架線を設置し、歩行者対列車、自動車対列車の障害を避ける。

フラワー・ストリートの設計には２つのオプションがある。オプションAでは列車は３rdストリートを交差した後に地下に入り、５thストリートの南に新しくできる地下駅に行き、そこから７thストリート/メトロ・センター・ステーションへと進み現存のメトロ・ブルー・ラインのプラットホームに到着する。オプションBでは列車は３rdストリートを交差後平面駅に到着し、４thストリートの近くで地下線路に入り７thストリート/メトロ・センター・ステーションの現存のメトロ・ブルー・ラインのプラットホーム

に到着する。全体として平面LRTオプションではライト・レール・システムに約1.8マイルの複線が追加されることになる。

オプションA、オプションBの駅設計以外に、2nd　ストリートとホープ・ストリートの南でバンカー・ヒルに隣接した駅と、１stストリートとテンプル・ストリートの間でメイン・ストリートとロサンゼルス・ストリートを利用した分岐駅も含まれる。

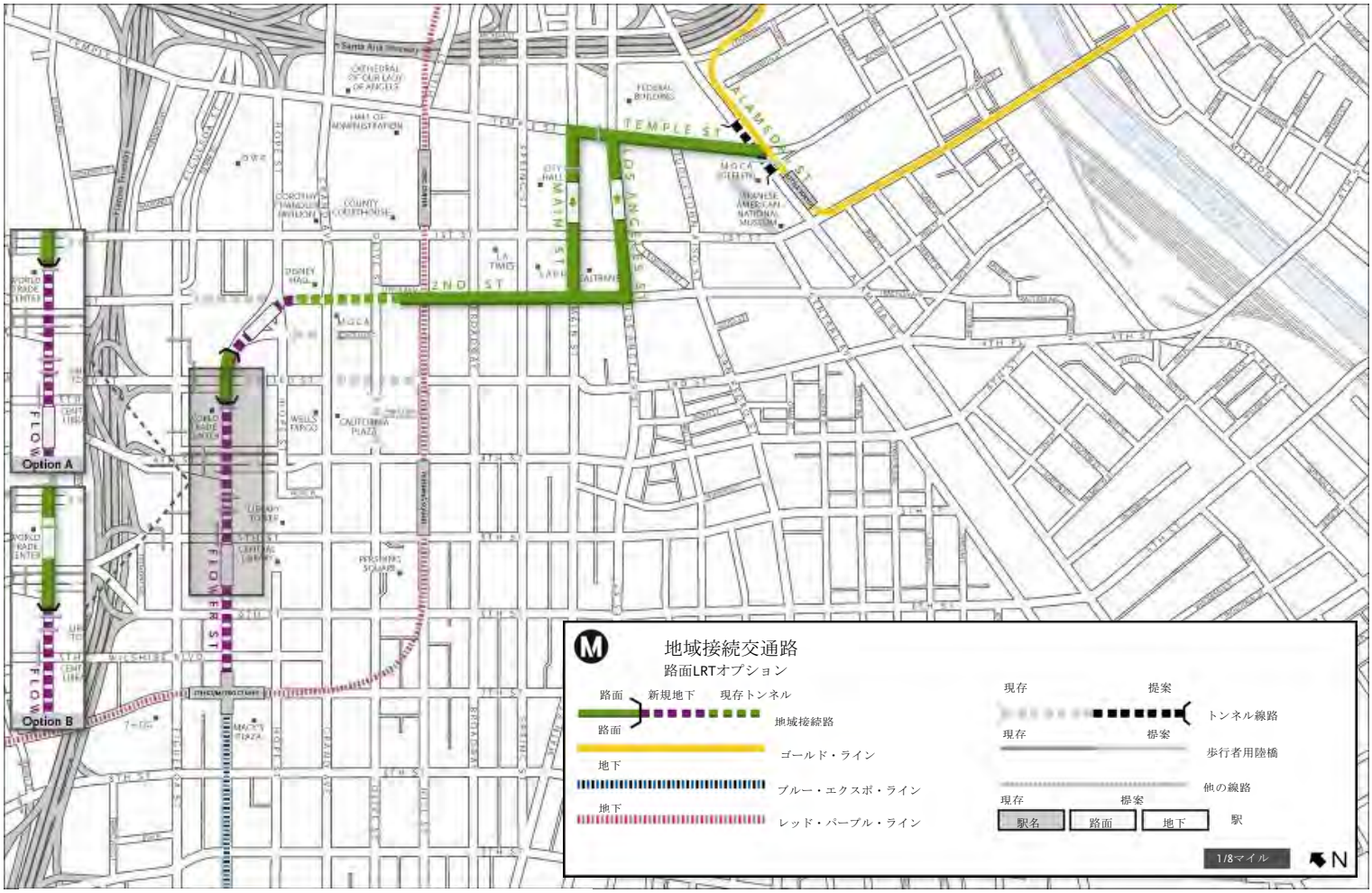


図1: 路面LRT オプション

地下URTオプション

7thストリート/メトロ・センター・ステーションから、このオプション（図２）ではフラワー・ストリートに沿って北に延長し、５thストリートの北に新しい地下駅を創設す

る。２ndストリートで地下トンネルは東に延長しバンカー・ヒルおよびロサンゼルス・ストリートとブロードウェイの間の地域にアクセスできるよう新しい地下駅がいくつか創設される。トンネルは１stストリートとアラメダ・ストリートの交差点の南西で地上に出てメトロ・ゴールド・ラインに路面接続する。1stストリートとアラメダ・ストリートの交差点にはアラメダ・ストリートに沿って線路交差点の下に自動車・トラック専用の新しい低架線が設けられまた歩行者対列車の障害を避けるための歩行者専用高架橋も設けられる。このオプションでは１stストリートとアラメダ・ストリートの交差点のみでの路面交差となる。路線のその他の部分はすべて地下となる。この路線の距離は1.6マイルとなる。

このオプションでの駅はすべて地下となり、これにはフラワー・ストリート上の５thストリートの北、ロサンゼルス・ストリートとメイン・ストリート間の２ndストリートのすぐ南のバンカー・ヒルに隣接した地域も含まれる。

図2: 地下LRT オプション

予備スケジュール

審査会議の予備スケジュールは以下のとおりである。

内容	期日
局審議会議	2009年3月26日
公開審議会議	2009年3月30日から2009年4月2日(具体的期日は以下参照)
審議コメント期間終了	2009年5月11日

DEIS/DEIRの構築	2009年春から冬
DEIS/DEIRに関する公開聴講・コメント	2010年春
地域選択オプションの適応	2010年夏

EIS/EIRとは?

環境に大きな影響を及ぼす可能性のある主要なプロジェクトはすべて「環境に対する影響に関する説明書・環境に対する影響に関する報告書 (EIS/EIR)」の作成が義務づけられている。EISは連邦環境方針法(NEPA)に準じ、EIR はカリフォルニア州環境質法(CEQA)に準じ作成される。EIS/EIRの目的は環境にかかわる事項および選択肢の開かれた評価をし、悪影響を回避または最小限に止め、環境の質を強化できる合理的な選択肢を決定権を持つ者および一般市民に知らせることにある。

審査会議スケジュール

一般市民に対するプロジェクトの説明およびコメントの機会としてFTAおよびメトロ当局による公開審査会議が以下の4箇所で開催される。

2009年3月30日（月） 4:30 p.m. – 6 p.m.
Alumni Room, Davidson Conference Center, University of Southern California (USC)
3415 S Figueroa St, Los Angeles, CA 90007

2009年3月31日（火）6:30 p.m. – 8 p.m.
Lake Avenue Church
393 N Lake Ave, Pasadena, CA, 91101

2009年4月1日（水）6:30 p.m. – 8 p.m.
Japanese American National Museum (JANM)
369 E 1st St, Los Angeles, CA 90012

2009年4月2日（木）正午– 1:30 p.m.
Board Room, Los Angeles Central Library
630 W 5th St, Los Angeles, CA 90071

文書でのコメントは2009年5月11日まで、以下で受付。
審査会議当日
電子メール：regionalconnector@metro.net

郵送：Ms. Dolores Roybal Saltarelli, AICP, Project Manager, Los Angeles County Metropolitan Transportation Authority, One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012

プロジェクト関連情報

追加情報は以下のホーム・ページを参照:
http://www.metro.net/projects_studies/connector

Appendix U
Powerpoint Presentation

Regional Connector Transit Corridor Project Draft Environmental Impact Statement/ Draft Environmental Impact Report

Public Scoping Meeting
University of Southern California
Alumni Room, Davidson Conference Center
March 30, 2009

Metro

Agenda

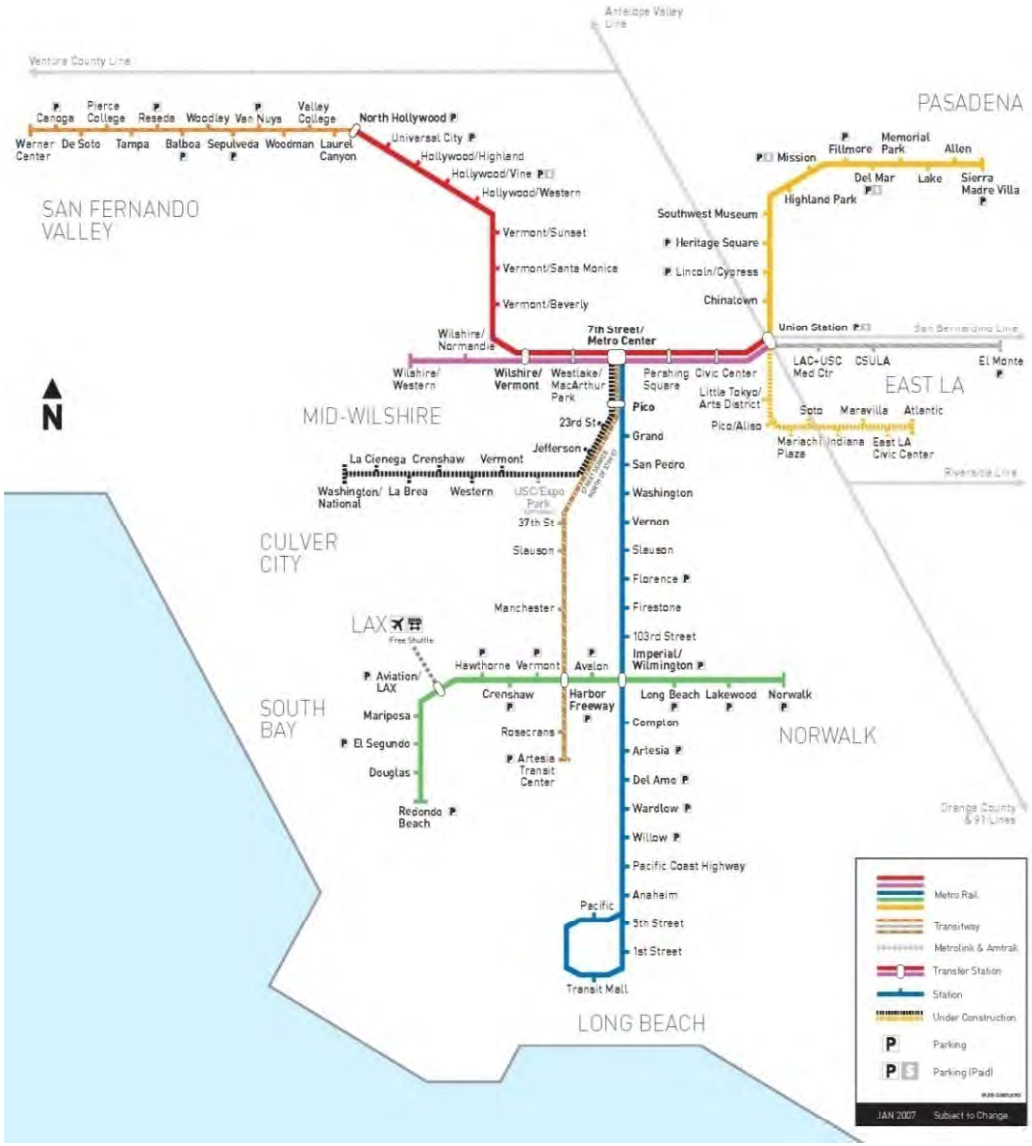
• Open House	20 Minutes
• Presentation	20 Minutes
• Public Comment	50 Minutes

Metro

Metro Corridor Studies

Metro has initiated multiple corridor studies for LA County

- Regional Connector Transit Corridor
- Westside Extension Transit Corridor
- Eastside Extension Phase 2 Transit Corridor
- Crenshaw-Prairie Transit Corridor
- Harbor Subdivision Transit Corridor



Metro

Regional Connector Project

- The Regional Connector will directly connect:

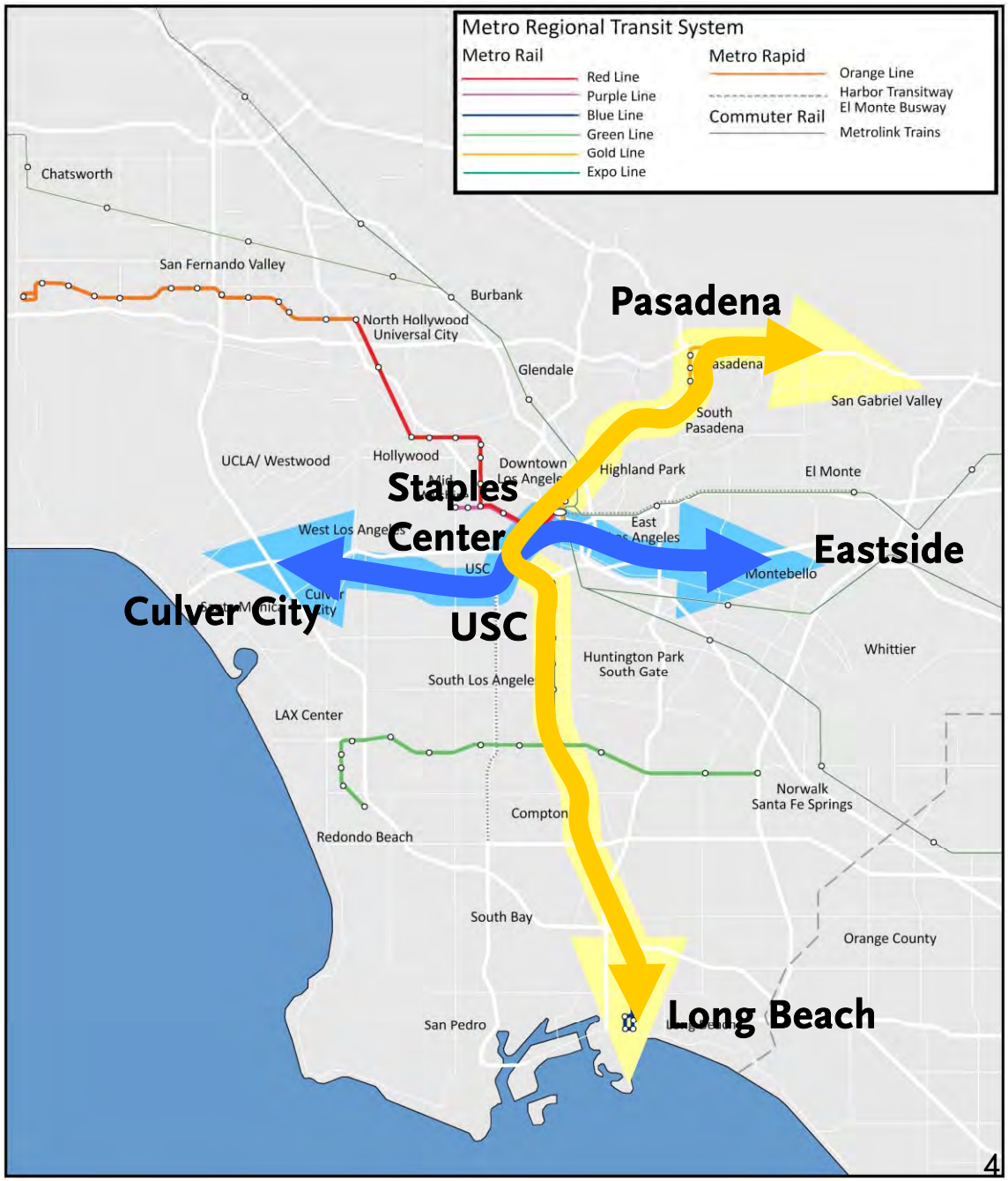
  Metro Gold Line

  Metro Expo Line

  Metro Blue Line

- This will allow a "one seat ride" for riders traveling on Light Rail Trains between Pasadena and Long Beach

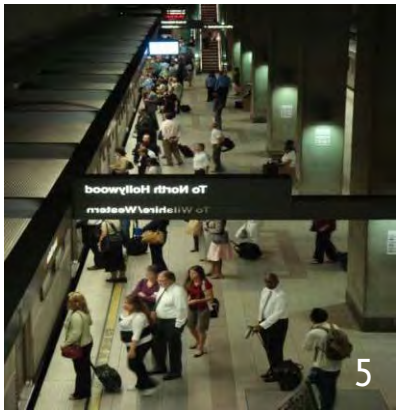
- Also provides "one seat ride" for riders traveling on Light Rail Trains between Culver City and the Eastside



Metro

Project Purpose

To improve the region's public transit service and mobility by providing a direct connection through downtown Los Angeles that links the region via the Metro Gold Line to Pasadena and East Los Angeles, Metro Blue Line to Long Beach, and Metro Expo Line to Culver City



Project Need

- Multiple transfers required to travel across downtown increasing travel time
- Station overcrowding occurs at transfer stations
- Schedule reliability reduced with system expansion
- Improved system-wide operations in regards to travel times and safety issues
- Better serve transit-dependent residents
- Expected increases in employment & residential growth and traffic congestion over the next 20 years

Metro