

We're creating connections for walking and biking in Southeast LA.

Estamos creando conexiones para andar a pie y en bicicleta en el sureste de Los Angeles

RAIL TO RIVER ACTIVE TRANSPORTATION CORRIDOR PROJECT – SEGMENT B
Fact Sheet/Hoja Informativa

CONTACT US / CONTÁCTENOS

For more information, questions, comments or requests to join the mailing list, please contact:
Por favor, utilice las siguientes herramientas de contacto para acceder a más información sobre el proyecto, hacer una pregunta o proporcionar comentarios:

-  Metro
One Gateway Plaza, MS 99-22-6
Los Angeles, CA 90012
-  213.922.9228
-  r2r@metro.net
-  metro.net/r2rb



24-130PS ©2024 LACMTA



Metro has a plan to make it easier to get around LA County, including streets that are safer for everyone: motorists, cyclists and pedestrians. The Rail to River Active Transportation Project seeks to improve bicycle and pedestrian connections between the Metro A Line Slauson Station and the LA River path.

Overview

The Rail to River Active Transportation Corridor project is the eastern segment (or Segment B) of the larger Rail to River Active Transportation Corridor. Segment A of the project is referred to as “Rail to Rail” (approximately six miles) because it connects the Metro K Line from the Fairview Heights Station to the Metro A Line Slauson Station. Segment A is currently in construction with an anticipated completion date in 2024. Segment B is referred to as “Rail to River” because it extends the project further east (approximately four miles) from the Metro A Line Slauson Station to the Los Angeles River, connecting the cities of Bell, Maywood, Huntington Park and the unincorporated Florence/Firestone community of Los Angeles County. The project aims to provide a safe, comfortable and continuous active transportation corridor that connects Segment A to the LA River path, improving the way people walk, bike and connect to communities.

Locally Preferred Alternative

In 2017, Metro concluded the Segment B Alternatives Analysis (AA) and adopted Randolph Street as the Locally Preferred Alternative (LPA). Subsequent to board adoption and after further study of the Southeast Gateway Line (formerly the West Santa Ana Branch project), which shares a small segment of Randolph Street with Segment B, it was determined that the existing railroad right-of-way (ROW) could not accommodate both projects. Therefore, a Supplemental Alternatives Analysis (SAA) was initiated to re-evaluate Randolph Street and potentially identify additional alternatives for this corridor. Once concluded, the Metro Board approved a revised Randolph Street alignment within the street ROW as the LPA. Some of the proposed improvements include:

- > Combination of bicycle routes with painted markings and separated bikeways that are protected.
- > Pedestrians enhancements, including, but not limited to, existing sidewalks; widened curbs; and better and more lighting, signals, curb ramps, and crosswalks; in addition to installing trees, landscaping, benches and shade structures.

Metro tiene un plan para facilitar la movilidad en el Condado de Los Ángeles, incluyendo calles más seguras para todos: conductores, ciclistas y peatones. El Proyecto de Transporte Activo de Tren al Río busca mejorar las conexiones para bicicletas y peatones entre la estación Slauson y el camino del Río de Los Ángeles.

Información General

El proyecto del Corredor de Transporte Activo Tren a Río es el segmento este (o ‘Segmento B’) del más amplio Corredor de Transporte Activo Tren a Tren/Río. El ‘Segmento A’ del proyecto se conoce como ‘Tren a Tren’ (aproximadamente seis millas) porque conecta la K Line desde la Fairview Heights Station hasta la Slauson Station de la A Line. El Segmento A actualmente está en construcción, con una fecha de finalización prevista para 2024. El Segmento B se conoce como ‘Tren a Río’ ya que extiende el proyecto más hacia el este (aproximadamente cuatro millas) desde Slauson Station de la A Line hasta el Río de Los Ángeles, conectando las ciudades de Bell, Maywood, Huntington Park y la comunidad no incorporada de Florence/Firestone del Condado de Los Ángeles.

El proyecto tiene como objetivo proporcionar un corredor de transporte activo seguro, cómodo y continuo que conecte el Segmento A con el sendero del Río de Los Ángeles, mejorando la forma en que las personas caminan, andan en bicicleta y se conectan con las comunidades.

PROJECT MAP



Alternativa Preferida Localmente

En 2017, Metro finalizó el Análisis de Alternativas (AA) para el Segmento B y adoptó la Calle Randolph como la Alternativa Preferida Localmente (LPA). Tras la adopción por parte de la junta y después de un estudio adicional del proyecto del Línea Gateway Sureste (anteriormente el proyecto de la Sucursal Oeste de Santa Ana), que comparte un pequeño tramo de la Calle Randolph con el Segmento B, se determinó que el derecho de paso (ROW) ferroviario existente no podía acomodar ambos proyectos. Por lo tanto, se inició un Análisis de Alternativas Suplementario (SAA) para reevaluar la Calle Randolph y potencialmente identificar alternativas adicionales para este corredor. Una vez concluido, la Junta Directiva de Metro aprobó una alineación revisada de la calle Randolph dentro del ROW de la calle como LPA, pero completamente dentro del derecho de paso público (ROW). Algunas de las mejoras propuestas incluyen:

- > Combinación de rutas para bicicletas con marcas pintadas y ciclovías separadas que están protegidas.
- > Mejoras para peatones, incluyendo, pero no limitado a, aceras existentes; bordillos ensanchados; y mejor y más iluminación, señales, rampas de bordillo y paseos cruzados; además de instalar árboles, jardinería, bancos y estructuras de sombra.