

次のストップ：未来につなげます

次のストップ：未来につなげます

ユニオンステーション(LINK US) – FAQ よく聞かれる質問

1 Link USプロジェクトとは何ですか？

Link US プロジェクトには以下の主な要素が含まれています：

1. 新しいリードトラック、高くしたレールヤード、プラットフォーム
2. 新しいエスカレーター、エレベーター、カノピーを含む新しいコンコース関連の改善
3. LAユニオンステーション(LAUS)の南に、新しいランスルー線路(ループトラックの可能性を含む)
4. 将来のHSR鉄道を支えるために、共通の基礎構造¹上に計画中のカリフォルニア高速鉄道局(CHSRA)の高速鉄道(HSR)システムに対応
5. 新しい鉄道通信、信号、安全性の改善
6. ヴァーノン市のBNSFマラバールヤードのオフサイトの改善

2 なぜLink USはこの地域に必要とされ、どのような価値がありますか？

LAUSは南カリフォルニアの主要な輸送機関のハブであり、総人口が2千万人以上になる複数の郡をつなぎます。2040年までには、LAUSを通過する乗客数は平日20万人以上になることが予想されます。Linkユニオンステーションのプロジェクトは、以下のようにして、LAUSでの複合輸送の需要を満たします：

- > LAUSの地域と都市間の鉄道サービスの対応能力が増加する；
- > ランスルー線路の構造と、既存のスタブエンド線路の構造を廃止することで、LAUSでのスケジュールの信頼性が改善される；
- > 貨物鉄道のオペレーションを既存レベルに保持する；
- > 南カリフォルニアの計画されたHSRシステムに対応する；
- > 乗客／歩行者の収容能力を増強する；
- > 新しい乗客用コンコースを設置し、LAUSの安全性を高める。

複数のトラックの配置は、Link USの代替案を作成します。ビルドの選択肢には、新しいグレードに合わせて最大7本のリードトラックを再構成レールスルーを促進するために必要な高架式鉄道ヤードの場合 米国101号線上の線路と高架橋構造をサポートします。ランスルー線路(ループトラックの可能性を含む)は LAUSの南と商業通りに沿って建設され、地域/都市間の鉄道列車と将来のHSR列車の接続 本線はロサンゼルス川の西岸にあります。の代替案を構築すると、新しい旅客プラットフォームも含まれます 高架式鉄道ヤードの上の天蓋。

3 誰がプロジェクトに取り組んでいますか？

Link US チームは様々な機関で構成され、プロジェクトを成功させるべく協働しています。メトロはローカルプロジェクトのスポンサーであり、カリフォルニア環境質法(CEQA)における主導機関であり、国家環境政策法(NEPA)における共同主導機関でもあります。CHSRAはNEPAにおける主導連邦当局であると同時に、プロジェクトに対するその他の連邦環境法²、23U.S.C.327に準拠し、2019年7月23日付けでカリフォルニア州との間で締結された覚書に準拠します。プロジェクトを通してアドバイスとフィードバックを提供する責任を持つその他の連邦、州、地域、ローカルの機関には、カリフォルニア州交通局(CalSTA)、南カリフォルニア地域鉄道局(SCRRA)、アムトラック、ロサンゼルスーサンディエゴーサンルイスオビスポ(LOSSAN) Rail Corridor Agency、Caltransとロサンゼルス市とVernon市が含まれます。

4 LAUSの線路は現在どのよにはうな構成ですか？

LAUSはスタブエンド、デッドエンドの駅で、全ての地域と都市間を走る電車が駅北側の5本線路のスロート(あるいは駅のリードトラック)で出入りします。これらスタブエンドの線路では、電車はスロートでプッシュイン、プルアウトされる必要があり、乗客の移動時間が長くなるので、運営上の収容能力が制限されます。

5 資金源は何ですか？

計画、環境、予備工事の段階を通して、メトロは他州や地域の資金援助のパートナーから、現在までに総額9億5千万ドル(\$950million)の確約を受け取っています。以下が主な資金源です：

- > \$423M—2020年3月、メトロとCHSRAは提議1AのLink US プロジェクトへの寄与として、4億2千3百万ドル(\$423million)に対し、必要になる可能性のある将来の契約書に関して覚書を締結しました。
- > \$398M—3億9千8百万ドル(\$398million)の総額が授与され、2018年 Transit and Intercity Rail Capital Program (TIRCP)とState Transportation Improvement Program (STIP)の助成金からの援助が、Link US プロジェクトへ予定されました。
- > \$129M—その他の地域、州、連邦から総額1億2千9百万ドル(\$129million)の資金。

今までに利用可能になった資金に基づき、メトロはLAUSに暫定的な2本の線路、ランスルー構成を設置し、地域と都市間の電車(メトロリンクとアムトラック)が早い段階でメリットを確認できるようにします。Link USチームは、新しいリードトラック、追加のランスルー線路と共に高くしたレールヤード、コンコース関連の改善を実現させるため、連邦はじめさらなる資金調達を進めています。

6 建築工事はLAダウンタウン地域にどのように影響しますか？

プロジェクトの建築工事は大半がLAUSの敷地内あるいはメトロが所有する土地で行われます。さらに建築工事は橋や道路の改善のために、高速US-101の上方や隣接した場所、Center, Mainそして商業道路でも行われます。複数の線路改善は、ロサンゼルス川の西岸に沿った鉄道のright-of-way (ROW) 内で、南に拡張されます。

メトロは影響を受ける地域社会、ロサンゼルス市議会の1区と14区、鉄道や交通関連者と密接に協力し合い、地域社会に与える工事関連の影響を避け、最小限にするように努めます。影響の軽減対策は、最終版NEPA決定文書に含まれます。

7 NEPAのもとで現在行なわれている調査は、CEQAのもとで以前に完了した調査とどのように違いますか？

Link USは、以前はLAUS Run-Through Tracks Projectとして知られていました(2006)および南カリフォルニア地域相互接続プロジェクト (SCRIP) (2014)。2015年10月、メトロボードは新しい旅客コンコースと可能性を含めるためのSCRIPの拡張 LAUSで計画されているHSRシステムの収容。2017年3月、メトロ委員会はさらに調査するための代替案を承認しました。環境文書で、そしてまた要求されたスタッフが新しいに加えて、低コストでグレードの高い旅客コンコースオプション、グレードアップオプション。

2018年10月、Metroはスタンドアロンの環境対策を準備することを選択しました。CEQAに準拠した影響レポート(EIR)。2018年11月、メトロの理事会は、提案されたプロジェクト、1月に公開レビュー用のEIRドラフトの配布前。2019年、Metroは2019年6月27日にリンクUSの最終EIRを認定しました。MetroとCHSRAは必要な分析を再開しています。準拠して環境影響評価書(EIS)を完成させるNEPAと、NEPAプロセスの重要な要素は、同等の詳細レベルで妥当な範囲の代替案、これらの代替案には、承認されたCEQAのコンポーネントが含まれます。認定済み最終EIRで提案されたプロジェクト、NEPAも必要。以下のようなCEQAで考慮されていない影響の分析：環境正義、社会経済学、市民のタイトルVI、1964年の権利法。EISにはセクション4(f)分析も含まれます。これはCEQAプロセスのコンポーネントではありません。追加の Link USのNEPAおよびCEQAプロセスの更新、metro.net/linkusにアクセスしてください。

8 改訂版意図の通知(NOI)とは何であり、どのようにEISドラフトに関連しますか？

2016年5月31日、FRAは、NOIを官報に公告しました。NEPAの要件に、2016年、MetroとFRAは公式のスクーピングプロセスを実施し、Link USプロジェクトの共同EIS / EIRの環境分析の範囲に関する公的および機関のフィードバックを収集しました。2016年以降、Metroは予備的なエンジニアリングを進めており、協調してNEPAの割り当てに続き、CHSRAとともに、バーノン市のBNSFマラバールヤードを修復するための改善の必要性を確認しました。また、First Streetの北にあるBNSF West Bank Yardで発生する貨物保管容量の永久的な損失を相殺しました。改訂NOIは新しいプロジェクトコンポーネントに対処するために連邦官報で公開。ヴァーノン市で提案されました。

改訂版NOIはメトロのウェブサイトでご覧いただけます：
metro.net/linkus。

9 Vernon市において、どのような改善が提案されていますか？

リンクUSは、約5,500の永続的な損失をもたらします。BNSFの西岸にある鉄道車両のインターモーダル保管能力 LAUS近くの庭。この影響により、施設は効果的に役に立たなくなります。BNSFは格納する機能を失うため、スタブエンドストレージヤード、ロス港のすぐ近くにある長いインターモーダルの鉄道車両セット、アンヘレスとロングビーチ、2つの重要なBNSFインターモーダルの西施設(IMF)：ホバートおよびコマースIMF。

貨物の保管容量の損失を回復して相殺するには、BNSF West Bank Yard、BNSF Malabarのオフサイト改善。ヤードはヴァーノン市で提案されています。その現状では、BNSFマラバールヤードは、次の物理的な車両なしのインターモーダル鉄道車両の収納容量、インフラストラクチャーの改善：

- > 49th Streetにあるat-gradeの鉄道路切を閉鎖する。
- > Pacific BoulevardとSeville Avenueの間の46th Streetに沿って、1,000フィートの線路を追加する。

10 なぜBNSFマラバールヤードの場所が選択されたのですか？


BNSFの運用では、インターモーダルストレージヤードを簡単に、地域の西の近くの港のすぐ近くで利用可能。BNSFのホバートおよびコマースインターモーダル施設(IMF)。そのため、その位置と、より長い列車の車両セット、BNSFヴァーノン市マラバールヤードが優先として選択されました。ヨルダン川西岸ヤードでのストレージ容量の損失を相殺する場所。

¹ 共通基盤はメトロリンク、アムトラック、将来のHSR電車のためのランスルーを支える構造と盛土に対応します。

² このプロジェクトに関して該当する連邦環境法で要求される環境に関する見直し、コンサルテーション、その他のアクションは、23 U.S.C. 327と2019年7月23日付の覚書に準拠し、カリフォルニア州によって実行されており、連邦鉄道局およびカリフォルニア州で実行されました。

お問い合わせ

詳しい情報、質問、コメント、メーリングリストへの参加のリクエストについては、以下にお問い合わせください。

 213.922.2524

 linkunionstation@metro.net

 metro.net/linkus

 [regionalrail](#)

 [losangelesmetro](#)