

概念図

次のステップ:未来につなげます

LINK ユニオンステーション (LINK US) —よく聞かれる質問

1 Link USプロジェクトとは何ですか？

このプロジェクトにはいくつかの主要素が含まれています：

1. 新しい鉄道通信、信号、線路
2. 南加の主要地点間のワンシートライド提供のため、US-101上方に新しいランスルー線路と新しいループトラック
3. 柔軟な運営をもたらす新しいループ線路
4. ショップ、フード、待合、その他のアメニティ、新しいプラットフォーム等が含まれる、新しく拡張した乗客用コンコース
5. 新しいリードトラックとスロートと線路の最適化で、将来の高速鉄道に向けた対応

2 なぜLink USはこの地域に必要で、どんな価値がありますか？

りバスや鉄道の需要も増えるため、2040年までには、将来のカリフォルニア高速鉄道の利用を含まなくても、ユニオンステーションの平日の利用客数は20万人以上にのぼる見通しです。Link USによって、ユニオンステーションはピーク時の収容能力が高まり、地域の鉄道接続性も向上し、より多くの移動手段を提供して将来の需要に対応します。Link USはアイドリングから発生する排気ガスを減少し、利用客の移動時間を短縮し、LAUS内のアクセスを向上させ、利用客の満足度を高めます。

3 プロジェクトに取り組んでいるのは誰ですか？

Link USチームは様々な機関で構成され、プロジェクトの成功に向けて協力しています。メトロがプロジェクトを先導していますが、連邦、州、地方自治機関もプロジェクト全体を通してアドバイスする責任があり、連邦鉄道管理 (FRA)、カリフォルニア高速鉄道局 (CHSRA)、南カリフォルニア地域鉄道局 (SCRRA、別名メトロリンク)、アムトラック、ロサンゼルスーサンディエゴーサンルイオビスポ (LOSSAN) 鉄道コリドー局、エージェンシー、カリフォルニア交通局およびロサンゼルス市を含むパートナーを提供します。

4 新しく拡張された乗客用コンコースとは？

Link US は、様々なショップ、アメニティを含む新しく拡張されたコンコースを追加し、ユニオンステーションを観光客や通勤客にとって超一流の交通のハブになるよう提案します。構想どおり、新しいコンコースは東はPatsaouras Bus Plazaに、西は歴史のあるユニオンステーションに接続します。検討中の二つの乗客用コンコースのオプションでは、乗客はat-gradeコンコースでも、新しく拡張されたat-grade通路のあるabove-gradeコンコースのどちらでも、プラットフォームにアクセスできます。

5 LAUSの線路は現在どのような構成ですか？

LAUSは「スタブエンド」あるいは行き止まりの駅で、全通勤客と都市間の電車が駅北側の5線路のスロートで出入りします。これらスタブエンドの線路では、列車が線路上を真っ直ぐに走り抜けず、ブッシュイン、プルアウトしなければならないので、駅での乗客の移動時間が長くなり、収容能力が制限されることとなります。



Metro®

2019年冬

6 資金調達源は何ですか？

Link US プロジェクトの資金調達は と の二段階です。段階では地域と都市間の鉄道(メトロリンクとアムトラック)が、LAUSでの暫定的な二本のランスルー路線の配置による利点を確認できます。Link US チームはB段階の工事費用の資金繰りをします。現在の資金源に含まれるのは:

1. 423百万ドルーカリフォルニア高速鉄道局の2018年度事業計画では、Link US プロジェクト用として432百万ドルまで含んでいます。
2. 398百万ドルー2018年度トランジット/都市間の鉄道資本プログラムの一部として、加州鉄道局がメトロリンクのSCOREプログラムに875百万ドルを与えました。398百万ドルはLink US のためと認定しています。

7 工事はLAダウンタウン地域にどのように影響しますか？

工事の大半はLAUS敷地内で行います。工事は高速US-101上方でも行われます。ロサンゼルス川西岸沿いの商業道路と中央道路に新しいランスルーの線路工事が行われます。さらに、商業道路を歩行者や自転車利用者にとっての向上させるための工事もあります。最後に、N. Main ストリートの鉄道踏切でも、安全と「クイックゾーンレディ」向上のための工事が行われます。メトロは市議会の地区1と地区14やロサンゼルス市職員と協力し、工事の影響を最小限に抑える努力をします。環境への影響削減に関しては、環境関連書類の原案をご参照ください。

8 プロジェクトの歴史とその変化は？

Link USプロジェクトは、以前LAUSランスルー線路(2006)とSCRIP (2014) と呼ばれていたプロジェクトが拡張されたものです。2015年10月、メトロ取締役委員会はLAUSに新しいコンコースを加え、カリフォルニア高速鉄道への対応可能性を図るようSCRIP拡張計画を承認しました。2017年3月、メトロ取締役委員会はビルド代替案で環境への影響を引き続き調査することを承認しました。さらに、メトロ取締役委員会は、乗客がabove-gradeとat-grade コンコースのどちらからでもプラットフォームにアクセスできる新しいコンコースの開発をスタッフに要請しました。さらに、メトロ取締役委員

会は職員に、乗客がaboveからプラットフォームにアクセスできるat-gradeオプション以外で、新しくより低コストの乗客用コンコースのオプション開発を要請しました。

9 EIRでは何が調査されていますか？

3つの代替案を調査しています: 提案されているプロジェクト、ビルド代替案、代替案なし

1. 提案されたプロジェクト

- a. 高速101の上方に10本までのランスルー線路
- b. 高速鉄道は地域/都市間の電車と共有のリードトラック2本で運行する
- c. 「スロート」エリアに新しいリードトラックを1本追加(合計6本のリードトラック)(計6のリードトラック)
- d. 新しく拡張された通路付きAbove-grade(地上)の乗客用コンコース

2. ビルド代替案

- a. 高速101の上方に10本までのランスルー線路
- b. 高速鉄道は別の(専用)リードトラックで運行する
- c. 「スロート」エリアに新しいリードトラックを2本追加(合計7本のリードトラック)
- d. At-grade(同一平面)の乗客用コンコース


3. 代替案なし

LAUS と既存のスタブエンド線路は現状のまま残すとみなす

調査中の代替案とコンコースの設計オプションに関する詳細は、サイトのmetro.net/linkusをご覧ください。

もっと情報を得るためには？

プロジェクト情報へのアクセス、ご質問やご意見は以下の連絡ツールをご利用ください。

 213.922.2524

 linkunionstation@metro.net

 metro.net/linkus

 facebook.com/regionalrail

 facebook.com/losangelesmetro