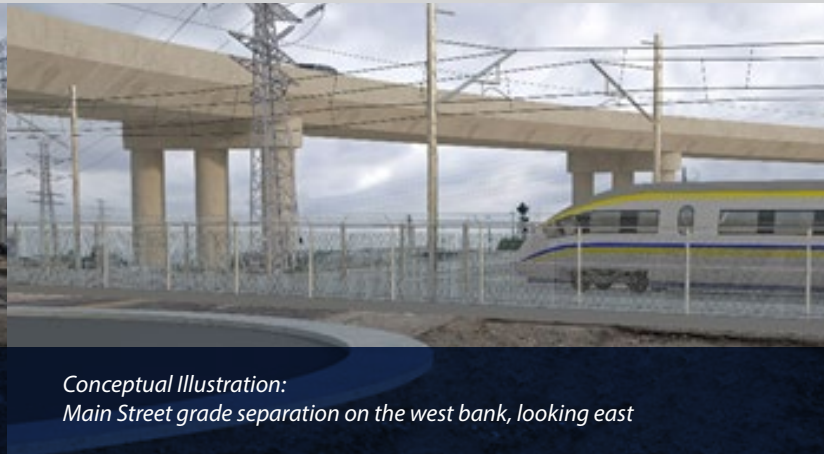




Existing Conditions:
 Main Street (west bank), looking east



Conceptual Illustration:
 Main Street grade separation on the west bank, looking east

What are the rail crossing improvements proposed at Main Street?

There are currently two sets of railroad tracks at-grade (street level) on both sides of the Los Angeles River, crossing Main Street which are used by Metrolink, Amtrak and Union Pacific trains. With the introduction of high-speed rail service and expected increases in Metrolink and Amtrak train service, Main Street is proposed to be grade separated to improve both safety and vehicle traffic. Main Street is proposed to be raised on a higher-level bridge which goes over both sets of railroad tracks and the Los Angeles River (similar to the Spring Street and Broadway bridges to the north). The new bridge would start rising past Sotello Street on the West Bank, and return to street-level before Clover Street on the East Bank. The existing Main Street Bridge would stay in place, and could potentially be used by bicycles and pedestrians in conjunction with the Los Angeles River Path.

Why is it being considered?

Passenger trains through the Main Street crossing are projected to more than triple by 2040 with the introduction of high-speed rail service and increases in Metrolink and Amtrak train service. This would require the rail crossing arms to go down more frequently, significantly increasing the traffic wait time at the at-grade rail intersection during peak hours.

Due to the increase in rail activity and traffic impacts in the area, the Authority has included a grade separation at Main Street in the Draft EIR/EIS for the B-LA section. **This does not mean it will be constructed before high-speed train service is introduced in the corridor, rather, it will be environmentally cleared for when/if a grade crossing is deemed necessary and when funding becomes available.**

What are the anticipated improvements of a grade separation at Main Street?

- Enhances Safety and Access. Would enhance safety and access at a crossing that is vital to vehicles, cyclists and pedestrians (including students for the nearby schools), rail passengers and the surrounding businesses and residential neighborhoods. The proposed grade separation eliminates the potential for vehicle/pedestrian-train collisions for all trains in the corridor.
- Improves Traffic. Avoids train and vehicular at-grade crossing conflicts and eliminates the need for vehicles to stop when trains are passing through Main Street crossings.
- Reduces Noise. By raising the road above the train tracks, crossing bells and train horns will no longer be needed for train crossings.
- Improves Air Quality. Minimizes the idling time of vehicles at the rail crossing.
- Provides Secure Emergency Access. Provides for emergency vehicle/first responder access at all times.

How are construction and operational impacts being addressed?

The Authority is committed to working with local stakeholders to minimize impacts to the surrounding area during final design stages of the crossing. Furthermore, the Authority recently released the Draft EIR/EIS for the Burbank to LA Project Section which is available for public review and comment at www.hsr.ca.gov until August 31. Please see the meeting details page for commenting instructions. We encourage you to submit your comments on the Burbank to LA Project Section and the proposed grade separation at Main Street, particularly any impacts that should be considered. Feedback received from the community as part of the Draft EIR/EIS public circulation process will be considered and responded to as part of the Final EIR/EIS.



Condiciones existentes:
Main Street (ribera occidental), hacia el este



Ilustración conceptual:
Paso a desnivel de Main Street en la ribera occidental, hacia el este

¿Cuáles son las mejoras de cruce de ferrocarriles propuestas en Main Street?

Actualmente hay dos vías de ferrocarril de grado a nivel (nivel de calle) en cada lado del Río Los Angeles, cruzando Main Street y Albion Street, que son utilizadas por los trenes Metrolink, Amtrak y Union Pacific. Con la introducción del servicio ferroviario de alta velocidad y los aumentos previstos en el servicio de tren de Metrolink y Amtrak, Main Street se propone separar de grado para mejorar tanto la seguridad como el tráfico vehicular. Main Street se propone estar conectado a un nuevo puente de nivel superior que pasa por encima de ambas vías de ferrocarril y el Río Los Angeles (similar a los puentes de Spring Street y Broadway hacia el norte). El puente nuevo comenzaría a elevarse pasando Sotello Street en la ribera occidental y bajaría a nivel de la calle antes de Clover Street en la ribera oriental. El puente histórico de Main Street permanecería en su lugar y potencialmente podría ser utilizado por bicicletas y peatones en conjunto con el sendero del Río Los Angeles.

¿Por qué se está considerando?

Se proyecta que los trenes de pasajeros a través del cruce de Main Street se triplicarán para 2040 con la introducción del servicio ferroviario de alta velocidad y los aumentos en el servicio de tren de Metrolink y Amtrak. Esto requeriría que los brazos de cruce del ferrocarril bajaran con más frecuencia, aumentando significativamente el tiempo de espera del tráfico en la intersección ferroviaria de grado a nivel, especialmente durante las horas pico.

Debido al aumento de actividad ferroviaria e impactos de tráfico en el área, la Autoridad ha incluido un paso a desnivel de Main Street en el Borrador EIR/EIS para la sección de Burbank a Los Angeles. **Esto no significa que se construirá antes de que se introduzca el servicio de tren de alta velocidad en el corredor, más bien, se autorizará ambientalmente para cuando y si se considera necesario un cruce y cuando se disponga de financiación.**

¿Cuáles son las mejoras previstas de un paso a desnivel en Main Street?

- Mejorar la seguridad y acceso. Mejoraría la seguridad y el acceso en un cruce que es vital para vehículos, ciclistas y peatones (incluyendo los estudiantes de las escuelas cercanas), los pasajeros ferroviarios y las empresas circundantes y los barrios residenciales. El paso a desnivel propuesto elimina el potencial de colisiones entre vehículos, trenes y peatones para todos los trenes del corredor.
- Mejora el tráfico. Evita conflictos de cruces a nivel del tren y vehicular y elimina la necesidad de que los vehículos se detengan cuando los trenes pasan por los cruces de Main Street.
- Reduce el ruido. Al elevar la carretera por encima de las vías del tren, las campanas de cruce y los cuernos del tren ya no serán necesarios para los cruces de trenes.
- Mejora la calidad del aire. Minimiza el tiempo de inactividad de los vehículos en el cruce ferroviario.
- Proporciona acceso seguro de emergencia. Proporciona acceso al vehículo de emergencia/primer respondedor en todo momento.

¿Cómo se abordan los impactos operativos y de construcción?

La Autoridad se compromete a trabajar con las partes interesadas locales para minimizar los impactos en el área circundante durante las etapas finales de diseño del cruce. Además, la Autoridad recientemente publicó el Borrador EIR/EIS para la Sección de Burbank a LA, que está disponible para revisión pública y comentarios en www.hsr.ca.gov hasta el 31 de agosto. Consulte la página de detalles sobre la reunión para obtener instrucciones para enviar comentarios. Le recomendamos que envíe sus comentarios sobre la sección de Burbank a LA y el paso a desnivel propuesto de Main Street., especialmente los impactos que deben ser considerados. Los comentarios recibidos por la comunidad como parte del proceso de circulación del Borrador EIR/EIS serán considerados y respondidos como parte del EIR/EIS Final.



现有条件:主街(西岸), 东向



概念图:西岸主街立交项目, 东向

主街的铁路道口有什么改善建议?

目前, 洛杉矶河两岸各有两条平面铁轨(与街道在一个平面上), 横穿主街和阿尔比恩街, 供 Metrolink、Amtrak 和 Union Pacific 列车使用。由于推出高铁服务以及预计增加 Metrolink 和 Amtrak 列车服务, 提议对主街进行立体改造, 以提高安全性和车辆流量。提议将主街连接到一条更高的新桥上, 该桥横跨两组铁轨和洛杉矶河(类似于北面的斯普林大街和百老汇大桥)。新桥将从西岸起升, 穿过索切罗街, 落到东岸克洛弗街前面的街道。现有的历史悠久的主街桥将留在原地, 并可能与洛杉矶河滨路一起供自行车和行人使用。

为什么考虑这样规划?

到 2040 年, 随着高铁服务的推出以及 Metrolink 和 Amtrak 列车服务的增加, 预计通过主街道口的客运列车将增加三倍以上。这将要求铁路道口起落杆更频繁地升降, 从而大大增加在平面轨交道口的交通等待时间, 特别是在高峰时段。

由于该地区铁路活动和交通影响的增加, 管理局在 EIR/EIS 草案中为伯班克至洛杉矶段的主街设计了立交系统。

这并不意味着在铁路走廊推出高铁服务之前就开始建设, 而是在认为立交道口有必要且资金到位的情况下才进行环境清理。

在主街建设立交系统预期会有什么改善?

- 提高安全性和通行能力。将提高道口的安全性和通行能力, 这对车辆、骑行人员和行人(包括附近学校的学生)、铁路乘客以及周边商业和住宅小区至关重要。拟议的立交系统可消除走廊内所有列车发生车辆/行人与列车碰撞的可能性。
- 提高车辆流量。避免列车与车辆在平交道口发生冲突, 列车在通过主街道口时不必停车
- 减少噪音。通过将道路抬升到铁轨上方, 列车在通过道口时将不再需要响铃和鸣笛。
- 改善空气质量。最大限度减少车辆在列车道口的停留时间
- 提供安全的紧急通道。应急车辆/急救人员可随时通行

如何应对施工和运营影响?

管理局致力于与当地利益相关方合作, 在道口最后设计阶段最大限度减少对周边地区的影响。此外, 管理局最近发布了伯班克至洛杉矶段的 EIR/EIS 草案, 该草案在 www.hsr.ca.gov 上供公众评审和评议, 截止日期为 8 月 31 日。有关评议说明, 请参阅会议详细信息页面。我们欢迎您对伯班克至洛杉矶段和拟议的主街立交项目提出评议, 尤其是应考虑的任何影响。作为 EIR/EIS 草案公示程序的一部分从社区收到的反馈, 将作为最终 EIR/EIS 的一部分予以考虑和回应。