



Eastside Transit Corridor Phase 2

Corredor de Transporte Hacia el Este Fase 2 – Preguntas Frecuentes (FAQ)

ESTADO Y DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO

1. ¿Qué es el proyecto del Corredor de Transporte Hacia el Este Fase 2?

El proyecto es una extensión de aproximadamente nueve millas de la E Line de Metro hacia el este, la cual llegará hasta la Ciudad de Whittier además de brindar acceso al resto de la extensa red de transporte público de Metro.

El proyecto llevará un servicio de transporte de alta calidad a las Gateway Cities, conectando a las personas con destinos clave y comunidades en las áreas no incorporadas del Condado de Los Angeles—en East Los Angeles y West Whittier-Los Nietos—, así como con cinco ciudades: Commerce, Montebello, Pico Rivera, Santa Fe Springs y Whittier. Esta extensión está diseñada para mejorar la movilidad y el acceso en un corredor de alta demanda, reducir la congestión del tráfico y aliviar la presión sobre las vías locales que dan servicio a las comunidades en expansión del sureste del Condado de Los Angeles.

Para este proyecto, Metro ha establecido los siguientes objetivos:

2. Mejorar la conectividad regional entre las comunidades del este del Condado de Los Angeles y la región del sur de California en general.
3. Atender la creciente demanda de viajes derivada del futuro aumento de la población y del crecimiento del empleo.
4. Proporcionar opciones de movilidad para aumentar la eficiencia de los viajes hacia y desde el este del Condado de Los Angeles.
5. Mejorar el acceso a los actuales centros de actividad y empleo en el este del Condado de Los Angeles.
6. Facilitar que las jurisdicciones del este del Condado de Los Angeles promuevan el crecimiento de sus economías locales.



Eastside Transit Corridor Phase 2

7. Mejorar la accesibilidad y la conectividad para las poblaciones que dependen del transporte público.

El proyecto se construirá en dos fases. La primera fase (Fase 2A), o Segmento Operativo Inicial (IOS, en inglés), extenderá la E Line de Metro hacia el este, partiendo desde su terminal actual en Atlantic Boulevard (East Los Angeles) hasta la estación Greenwood/Washington, en la Ciudad de Montebello. La segunda fase (Fase 2B), que extenderá la E Line de Metro aún más hacia el este hasta llegar a la Ciudad de Whittier, se construirá posteriormente, una vez que se identifiquen y aseguren los fondos necesarios. El proyecto se considerará completado una vez que se haya construido la extensión total hasta la estación Lambert/Washington (la terminal final) en la Ciudad de Whittier.

2. ¿Cuál es el estado actual del proyecto?

El proyecto ha sido objeto de una exhaustiva planificación y revisión ambiental. A partir de 2007, Metro evaluó 47 conceptos en un Análisis de Alternativas para el proyecto y los redujo, mediante estudios técnicos y revisiones ambientales posteriores, a cuatro alternativas; estas fueron analizadas en una Declaración de Impacto Ambiental/Informe de Impacto Ambiental (EIS/EIR, en inglés) preliminar conjunto, bajo NEPA y CEQA, en inglés, publicado en 2014. Los comentarios de las agencias y del público llevaron a Metro a mantener dos alternativas de construcción para su estudio adicional.

Un EIR preliminar recirculado, publicado en junio de 2022, evaluó tres alternativas de construcción (con dos opciones de diseño), dos opciones de ubicación para las instalaciones de una MSF, y una Alternativa de No Proyecto. El EIR preliminar recirculado incluyó un periodo de 60 días para la revisión pública y la recepción de comentarios, cuatro audiencias públicas y diversos eventos comunitarios. El 1 de diciembre de 2022, la Junta Directiva de Metro seleccionó la ruta "Atlantic-to-Greenwood IOS" (Segmento Operativo Inicial de Atlantic a Greenwood) (Fase 2A) como la LPA y dio curso a la alineación para la elaboración del EIR Final, el cual fue certificado en mayo de 2024. Se recibieron más de 900 comentarios respecto al EIR preliminar. Las respuestas a todos los comentarios recibidos se incluyeron como parte del EIR final, publicado en abril de 2024. En mayo de 2024, Metro concluyó el proceso de revisión bajo



Eastside Transit Corridor Phase 2

la CEQA con la aprobación del EIR por parte de la Junta Directiva de Metro y la emisión de un Aviso de Determinación por parte del Estado de California.

En el otoño de 2024, Metro comenzó a coordinar con la FTA —la agencia federal líder— para reiniciar el proceso bajo la NEPA con el fin de obtener la autorización ambiental federal y permitir que el proyecto califique para recibir futura financiación federal. En mayo de 2025, la FTA aprobó el ingreso del proyecto a un proceso de EA bajo la NEPA con una duración de un año. La LPA, con algunas modificaciones, constituye la Alternativa de Construcción objeto de dicha EA. La EA evalúa la LPA (desde el Segmento Operativo Inicial [IOS] hasta la Ciudad de Montebello) e incorporará las aportaciones de las partes interesadas.

3. ¿Habrá oportunidades para la participación pública y comentarios sobre el proyecto?

La FTA considerará los comentarios recibidos sobre la EA -durante un período de comentarios públicos de 30 días, incluirá respuestas a los comentarios sustanciales y los tomará en cuenta en su documento de decisión. La EA estará disponible para revisión en los siguientes lugares:

- Federal Transit Administration, Region 9 Office, 888 South Figueroa Street, Suite 440, Los Angeles, CA 90017
- Metro Headquarters, Dorothy Peyton Gray Transportation Library, One Gateway Plaza, Los Angeles, CA 90012
- East Los Angeles Library, 4837 E 3rd Street, East Los Angeles, CA 90022
- Rosewood Neighborhood Library, 5655 Jillson Street, Commerce, CA 90040
- Chet Holifield County Library, 1060 S Greenwood Avenue, Montebello, CA 90640
- Sitio web del proyecto: https://www.metro.net/projects/eastside_phase2/

En junio de 2026, Metro llevará a cabo una ronda de audiencias públicas que incluirá tres reuniones presenciales en la comunidad de East Los Angeles (área no incorporada del Condado de Los Angeles) y en las ciudades de Commerce y Montebello, así como una reunión virtual. Los detalles sobre las audiencias públicas estarán disponibles en el sitio web del proyecto de Metro: https://www.metro.net/projects/eastside_phase2/. En estas audiencias públicas, Metro proporcionará información sobre la Evaluación Ambiental y sus hallazgos, así como una



Eastside Transit Corridor Phase 2

oportunidad para que el público presente comentarios orales y escritos sobre dicha evaluación.

4. ¿Qué opciones de ubicación para la instalación de mantenimiento y almacenamiento (MSF, en inglés) se están considerando?

El proyecto incluiría una nueva MSF con equipos e instalaciones para la limpieza y el mantenimiento de los vagones de tren, así como para el almacenamiento de los vehículos que no se encuentren en servicio. En mayo de 2024, la Junta Directiva de Metro aprobó el EIR Final del proyecto, el cual contempla una MSF de 39 acres ubicada en la Ciudad de Montebello. Con el fin de mitigar los impactos ambientales del proyecto, Metro ha identificado tres opciones de diseño para una MSF de menor tamaño, destinadas a la extensión de la E Line desde East Los Angeles hasta la Ciudad de Montebello, en el marco del proceso federal de revisión ambiental NEPA. Estas tres opciones incluyen: dos ubicaciones (de 25 a 29 acres) en la Ciudad de Montebello (Sitios MSF 1 y 2) y una ubicación de 9 acres en la Ciudad de Commerce (Sitio MSF 3). La Junta Directiva de Metro considerará y seleccionará únicamente una de estas ubicaciones para su construcción, decisión que quedará sujeta a los comentarios públicos que se reciban sobre la EA durante el verano de 2026, en el transcurso del proceso NEPA.

Los Sitios MSF 1 y 2 estarían situados al norte de Washington Boulevard y al sur de Flotilla Street. El Sitio MSF 1 se ubicaría al oeste de Vail Avenue y contaría con vías de acceso al patio situadas a mitad de cuadra; por su parte, el Sitio MSF 2 se localizaría al oeste del Sitio MSF 1, con vías de acceso al patio ubicadas en Yates Avenue. El Sitio MSF 3 estaría situado al oeste de los Sitios MSF 1 y 2, concretamente en el punto de lanzamiento de la tuneladora, en Gayhart Street, al este de Saybrook Avenue. Las vías de acceso al patio correspondientes a los Sitios MSF 1 y 2 se conectarían con el trazado principal mediante una configuración elevada (aérea), para luego pasar a una configuración a nivel del suelo a medida que la vía se aproxime a la MSF. Las vías de acceso al Sitio MSF 3 se conectarían con el trazado principal a nivel del suelo, coincidiendo con el punto en que el trazado subterráneo realiza la transición hacia el trazado elevado.



Eastside Transit Corridor Phase 2

5. ¿Dónde se ubicarán las nuevas estaciones?

La primera fase (Fase 2A/IOS) incluirá las siguientes estaciones:

8. Estación Atlantic/Pomona: la actual estación a nivel de superficie de Atlantic se reubicará en una nueva estación subterránea situada bajo la parcela triangular delimitada por Atlantic Boulevard, Pomona Boulevard y Beverly Boulevard, en East Los Angeles.
9. Estación Atlantic/Whittier: una nueva estación subterránea situada bajo la intersección de Atlantic Boulevard y Whittier Boulevard, en el East Los Angeles.
10. Estación Commerce/Citadel: una nueva estación subterránea situada bajo Smithway Street, cerca de los Citadel Outlets, en la Ciudad de Commerce.
11. Estación Greenwood/Washington: una nueva estación a nivel de superficie situada en Washington Boulevard, justo al oeste de Greenwood Avenue, en la Ciudad de Montebello.

La fase futura (Fase 2B) incluirá las siguientes estaciones:

12. Estación Rosemead/Washington: una nueva estación a nivel de superficie situada en el centro de Washington Boulevard, al oeste de Rosemead Boulevard, en la Ciudad de Pico Rivera.
13. Estación Norwalk/Washington: una nueva estación a nivel de superficie situada en la mediana de Washington Boulevard, al este de Norwalk Boulevard, en la Ciudad de Santa Fe Springs.
14. Estación Lambert/Washington: una nueva estación a nivel de superficie situada al sur de Washington Boulevard, justo al oeste de Lambert Road, en la Ciudad de Whittier.

6. ¿Qué aspecto tendrán las estaciones?

La apariencia de las estaciones variará significativamente dependiendo de su ubicación y de si son subterráneas o a nivel de superficie; no obstante, todas las estaciones se regirán por los [Estándares de Diseño de Estaciones para todo el Sistema de Metro](#), a fin de garantizar una identidad uniforme y de clase mundial. Estos estándares establecen un enfoque unificado para la



Eastside Transit Corridor Phase 2

ejecución de las estaciones de Metro y aseguran que estas estén bien ubicadas, sean reconocibles, atractivas y fáciles de usar, contando con áreas públicas bien diseñadas que incluyen plazas, vestíbulos y andenes. Mediante la coordinación con otros departamentos de Metro, con las ciudades y con otras partes interesadas, el equipo de Diseño para todo el Sistema contribuye a diseñar estaciones de Metro que se integran con el entorno urbano y con la red de transporte regional.

Las nuevas estaciones adoptan un enfoque modular basado en un "kit de componentes" para lograr una mayor eficiencia de costos y una imagen cohesiva en toda la red. Estos componentes incluyen, por ejemplo, materiales modernos (acero inoxidable cepillado, uso de vidrio estructural bajo en hierro, concreto de grado arquitectónico), elementos estandarizados (marquesinas modulares de vidrio, iluminación LED totalmente integrada, portales de acceso de acero inoxidable) y mobiliario funcional (bancos y equipos con perfiles redondeados).

Metro también ofrece oportunidades para la incorporación de arte público integrado y paisajismo sostenible, elementos que aportan variabilidad y que se desarrollan en consulta con la comunidad circundante, respondiendo a sus características y necesidades. Si bien mantienen una base unificada, las estaciones se personalizan para reflejar el carácter local de sus vecindarios mediante la integración de arte público —lo cual implica encargos artísticos específicos para cada sitio, incorporados en el diseño de cada nueva estación— y el paisajismo sostenible.

7. ¿Por qué el proyecto es subterráneo en algunas comunidades, pero a nivel de superficie en otras?

El proyecto utiliza una combinación de vías subterráneas y a nivel de superficie para minimizar los impactos ambientales en la comunidad y la duración de la construcción. En áreas como East Los Angeles y la Ciudad de Commerce, la construcción de túneles evita el desplazamiento masivo de viviendas y negocios que, de otro modo, sería necesario debido a la estrechez de los



Eastside Transit Corridor Phase 2

derechos de vía. Por el contrario, en ciudades como Montebello, Pico Rivera y Whittier, el proyecto utiliza vías a nivel de superficie donde se dispone de derechos de vía más amplios. Este enfoque permite una construcción significativamente más rápida, lo que posibilita a Metro gestionar sus recursos de manera eficiente y asegurar que el proyecto se complete con éxito hasta la Ciudad de Whittier.

8. ¿Cómo beneficiará el proyecto a las comunidades locales?

La extensión de nueve millas tiene como objetivo mejorar la movilidad regional al ofrecer un "viaje directo" (sin transbordos) desde Whittier hasta Santa Monica, conectando a las Gateway Cities con la red del sistema de autobuses y trenes de Metro, así como con destinos regionales y locales. Esta extensión atenderá a un estimado de 15,000 pasajeros en días laborables y beneficiará a 120,000 residentes que viven cerca de las estaciones —particularmente a las poblaciones que dependen del transporte público—, al tiempo que reducirá la congestión del tráfico local. Además, se espera que el proyecto dinamice la economía local mediante la creación de más de 10,000 nuevos empleos y el fomento de una mayor actividad económica a través de la contratación local y la mejora del acceso al transporte público.

9. ¿Cómo se está financiando este proyecto? ¿Cuenta el proyecto con financiamiento total?

Actualmente, el proyecto cuenta con financiamiento parcial proveniente de fondos locales, estatales y posibles fondos federales. Metro ha comprometido más de \$3 mil millones provenientes de medidas locales de impuestos sobre las ventas (Medida M, Medida R, Proposición A, Proposición C y la Contribución del 3%), \$35 millones en subvenciones estatales del Programa de Capital para el Transporte y Ferrocarriles Interurbanos (TIRCP, en inglés), y \$133.8 millones en el marco del Programa Estatal de Mejoras del Transporte de California (STIP, en inglés). Esto deja un déficit significativo con respecto al costo total estimado de \$7.9 mil millones para la extensión de la E Line desde East Los Angeles hasta Montebello, lo que significa que el proyecto aún no cuenta con financiamiento total para la totalidad de su trazado de nueve millas hasta la Ciudad de Whittier. Para gestionar esta situación, Metro está empleando un enfoque de ejecución por fases que prioriza el segmento hasta Montebello, al



Eastside Transit Corridor Phase 2

tiempo que busca activamente subvenciones federales y estatales adicionales para cubrir los costos restantes de la fase inicial del proyecto hasta la Ciudad de Montebello y avanzar con la extensión completa hasta la Ciudad de Whittier una vez que se disponga de los fondos.

POSIBLES IMPACTOS DEL PROYECTO

10. ¿Cuánto tiempo se prevé que duren las obras de construcción?

Según el cronograma estimado del proyecto, se prevé que la construcción dure aproximadamente entre 8 y 10 años. Dado que se espera que los ajustes de servicios públicos y la adquisición de bienes inmuebles para la extensión de la E Line hacia la Ciudad de Montebello comiencen en 2027, se anticipa que la construcción principal de las estaciones y las vías comience a finales de 2029; asimismo, se ha fijado como objetivo la finalización y la inauguración del proyecto para los años 2035 y 2037 (suponiendo que se obtenga la financiación total). Mientras se completa la extensión ferroviaria hacia la Ciudad de Montebello, Metro continuará buscando oportunidades de financiación para extender el ferrocarril hasta llegar a la Ciudad de Whittier.

11. Durante la construcción, ¿habrá ruido, vibraciones u otros impactos de los que los residentes deban estar al tanto? ¿Cómo afectará la construcción al tráfico?

El proceso ambiental del proyecto ha identificado y evaluado los impactos de la construcción, tales como el ruido, las vibraciones y el tráfico. Estos impactos, junto con las medidas de mitigación y la eficacia de dichas medidas, se describen en los documentos del proyecto correspondientes a la CEQA y la NEPA. Por lo general, el ruido y las vibraciones generados por la construcción pueden reducirse mediante el uso de amortiguadores —tales como recintos cerrados y barreras acústicas— que disminuyen el ruido y la vibración de la maquinaria de construcción hasta alcanzar niveles permitidos, de conformidad con las directrices de la FTA. En cuanto al tráfico durante la construcción, este proyecto requerirá un plan integral de



Eastside Transit Corridor Phase 2

control de tráfico que deberá ser aprobado por las ciudades y jurisdicciones locales, en coordinación con los departamentos de bomberos y de policía.

12. ¿Qué efectos tiene la construcción de túneles en la superficie?

Los métodos modernos, como las Máquinas Tuneladoras (TBM, en inglés) y el Método de Excavación Secuencial (SEM, en inglés), generalmente no producen ruido, vibración ni asentamientos perceptibles en la superficie. Los túneles perforados normalmente se construyen a mayor profundidad en comparación con los túneles construidos mediante el método de zanja abierta (cut and cover), y el terreno alrededor y por encima del túnel permanece completamente sostenido en todo momento.

La experiencia reciente de Metro con los proyectos de la Purple Line (D Line), K KLine (Crenshaw/LAX) y el Regional Connector ha demostrado que estas actividades subterráneas pueden realizarse sin perturbar a vecinos sensibles, incluidas escuelas y teatros.

Las actividades de construcción perceptibles generalmente ocurren donde se requieren instalaciones en la superficie. Estas actividades se llevan a cabo en las estaciones, en los sitios de lanzamiento y extracción de las máquinas tuneladoras, y en los puntos donde las vías pasan de los túneles a la superficie.

Los sitios de lanzamiento de las TBM, que con frecuencia forman parte de los sitios de construcción de estaciones, generalmente incluyen algunas de las actividades de construcción más importantes. Estas incluyen el almacenamiento de materiales, como el revestimiento de los túneles, y áreas de preparación para el retiro y transporte de la tierra y roca extraídas durante la excavación del túnel.

Para obtener más información, consulte nuestra Hoja Informativa sobre [Construcción de Túneles](#) y nuestra Hoja Informativa sobre [Construcción de Estaciones](#).

13. ¿Qué tipo de monitoreo se lleva a cabo durante la construcción de túneles?



Eastside Transit Corridor Phase 2

Un monitoreo ambiental exhaustivo y continuo forma parte del proceso de construcción de túneles, con el fin de garantizar que no se produzcan vibraciones ni asentamientos perceptibles en la superficie del terreno, así como para vigilar la calidad del aire dentro de los túneles. Como parte de esta labor, se utilizan diversos tipos de sensores en el interior del túnel. Asimismo, se instalan otros tipos de sensores a lo largo del trazado: a nivel del suelo, bajo tierra y en las estructuras cercanas. Los planes de monitoreo se describen en los documentos del proyecto correspondientes a la CEQA y la NEPA.

14. ¿Generarán ruido o vibraciones en la superficie los trenes que circulen por los túneles?

En los túneles perforados, por lo general, los trenes no generan ruidos ni vibraciones perceptibles en la superficie. No obstante, pueden producirse ruidos y vibraciones derivados de las operaciones de tránsito en las proximidades de las instalaciones en superficie, tales como las entradas a las estaciones, las instalaciones de ventilación o los puntos de transición entre los túneles y la superficie. Metro ha identificado y evaluado los impactos derivados de las operaciones, incluidos el ruido y las vibraciones. Dichos impactos —así como las medidas de mitigación y la eficacia de estas— se describen en los documentos del proyecto correspondientes a la [CEQA](#) y la [NEPA](#).

15. ¿Sería necesario ventilar un túnel? ¿Se ubicaría en una propiedad privada? De ser así, ¿cuáles serían los impactos, tales como el ruido y otras consecuencias?

Los trenes subterráneos desplazan el aire a medida que avanzan por los túneles. Este aire puede ser expulsado hacia la superficie en diversos puntos. La ventilación se lleva a cabo en las estaciones y en aquellos lugares donde los túneles emergen a la superficie. En ocasiones, también se requieren pozos de ventilación en otras ubicaciones. Los requisitos en cuanto al número, tamaño y ubicación de los pozos de ventilación variarán en función de la longitud de los tramos subterráneos, el tamaño y el diseño del túnel, así como del número y la frecuencia de los trenes. Las aberturas de ventilación pueden generar ruido; no obstante, la intensidad del ruido asociado a una de estas aberturas depende de su tamaño y de diversas variables de diseño. Las emisiones provenientes de los sistemas de ventilación no afectan la calidad del



aire, dado que el sistema filtra los contaminantes antes de liberarlos al medio ambiente. Las instalaciones de ventilación podrían requerir la adquisición de propiedades. Para obtener más información al respecto, consulte nuestra Hoja Informativa sobre [Adquisición de Propiedades](#).

16. ¿Serán necesarias servidumbres de propiedad? ¿Y cuáles son las implicaciones prácticas de dichas servidumbres requeridas?

Sí, la mayoría de los nuevos proyectos ferroviarios requieren servidumbres de propiedad para su construcción y operación. Estas pueden incluir servidumbres subterráneas para túneles y estaciones, derechos aéreos para estructuras elevadas, o servidumbres temporales utilizadas específicamente durante la fase de construcción. Otros ejemplos típicos incluyen servidumbres de mantenimiento para el ingreso y egreso en casos de emergencia.

Para garantizar la seguridad pública y proteger la propiedad de todas las partes involucradas, algunas servidumbres permiten a Metro revisar los planos de construcción que se realicen por encima o adyacentes al área de la servidumbre. Sin embargo, estas revisiones suelen ser rutinarias y se llevan a cabo como parte del proceso estándar de revisión municipal. El nivel de coordinación depende de la proximidad del proyecto a las instalaciones de Metro, de las condiciones del sitio y del impacto potencial en las operaciones o servicios de las instalaciones de Metro. Existen muchos ejemplos en el área de Los Angeles donde los propietarios han logrado construir con éxito por encima y adyacentes a nuestras vías, túneles, estaciones u otras instalaciones.

Las implicaciones prácticas varían, pero garantizan que Metro pueda operar y mantener el sistema de transporte público de manera segura, al tiempo que se protege la propiedad de todas las partes. La EA identifica las posibles servidumbres y adquisiciones necesarias para la LPA. Hay más información disponible en la Hoja Informativa sobre [Adquisición de Propiedades](#).

17. ¿Se recurrirá a la expropiación forzosa?

El objetivo principal de Metro es alcanzar un acuerdo negociado mutuamente aceptable con los propietarios antes de considerar la expropiación forzosa, la cual se utiliza únicamente como



Eastside Transit Corridor Phase 2

último recurso. El proceso de adquisición de propiedades se rige por la Ley Uniforme de Asistencia para la Reubicación y Adquisición de Bienes Inmuebles. En la Hoja Informativa sobre la [Adquisición de Propiedades](#) se encuentra disponible más información acerca de dicho proceso.

18. ¿Cómo se garantizará la seguridad?

Metro mejora continuamente la seguridad y la limpieza mediante alianzas con las fuerzas del orden público, un Programa de Embajadores de Tránsito enfocado en el cliente, tecnología avanzada como monitoreo por cámaras las 24 horas del día, los 7 días de la semana, y sistemas de llamadas de emergencia, equipos de respuesta a crisis y mejoras en el diseño físico de las instalaciones.

Las nuevas estaciones cuentan con arquitectura transparente e iluminación LED de alta intensidad para eliminar áreas oscuras y mejorar la visibilidad. Para reforzar aún más la seguridad, Metro está instalando torniquetes más altos y reforzados e implementando una política de “Tap-to-Exit” (tocar para salir) en estaciones clave para garantizar que el entorno permanezca dedicado a los usuarios del transporte público.

Para obtener ayuda inmediata, los pasajeros pueden utilizar la Aplicación Transit Watch para reportar inquietudes directamente a los despachadores en tiempo real. Visite el nuevo Centro de Seguridad ([Safety Hub](#)) de Metro, lanzado en marzo de 2026, un recurso centralizado en línea diseñado para proporcionar a pasajeros, empleados y al público información clara y accesible sobre las iniciativas y resultados relacionados con la seguridad en todo el sistema de transporte público.

19. ¿Cómo se abordará la situación de las personas sin hogar?

Metro aborda la problemática de las personas sin hogar mediante una estrategia de “atención primero”, que conecta a los pasajeros sin vivienda con servicios de apoyo y opciones de vivienda.



Eastside Transit Corridor Phase 2

Esto incluye esfuerzos multidisciplinarios de alcance comunitario a través de equipos especializados de Alcance a Personas sin Hogar y Participación Móvil (HOME, por sus siglas en inglés), integrados por profesionales de salud mental y trabajadores sociales, cuyo objetivo es generar confianza, proporcionar artículos esenciales (como kits de higiene) e incorporar a las personas al sistema regional de vivienda.

Además, esta estrategia incluye a los Embajadores de Metro, quienes sirven como primer punto de contacto para identificar a pasajeros en situación de crisis y conectarlos con recursos de asistencia; vías dedicadas de acceso a vivienda mediante alianzas con el Departamento de Servicios de Salud del Condado de Los Angeles; y colaboración con organizaciones sin fines de lucro, como PATH, para ofrecer camas reservadas de alojamiento temporal específicamente destinadas a usuarios del transporte público.

Para obtener asistencia inmediata o reportar una situación no urgente, los pasajeros pueden utilizar la Aplicación LA Metro Transit Watch para solicitar apoyo de los equipos de asistencia para una persona que lo necesite.

PARTICIPACIÓN Y COLABORACIÓN PÚBLICA

20. ¿Cómo puedo participar en el proceso NEPA para este proyecto?

Los miembros de la comunidad pueden participar revisando la (EA, asistiendo a las audiencias públicas (presenciales o virtuales) en junio de 2026 y proporcionando comentarios orales y escritos durante el período oficial de comentarios públicos de 30 días. Todos los comentarios recibidos durante este período serán considerados como parte del proceso de revisión federal.

21. ¿Cómo presento un comentario?

Los comentarios pueden presentarse de varias maneras:

15. Verbalmente durante una audiencia pública
16. Por escrito durante una audiencia pública



Eastside Transit Corridor Phase 2

17. En línea a través del [sitio web del proyecto](#)

18. Por correo electrónico o correo postal (los detalles se proporcionarán en el [sitio web del proyecto](#))

Todos los comentarios deben enviarse durante el período oficial de comentarios públicos para que sean incluidos en el expediente oficial.

22. ¿Cuál es la fecha límite para presentar comentarios?

La EA estará disponible en mayo de 2026 para un período de revisión pública de 30 días. Las fechas específicas se anunciarán en el [sitio web del proyecto](#). Los comentarios deberán recibirse antes de finalizar este período para ser considerados.

23. ¿Qué tipos de comentarios son más útiles?

Los comentarios son más útiles cuando son específicos y están relacionados con los impactos ambientales del proyecto, las inquietudes de la comunidad o posibles mejoras.

Por ejemplo, son especialmente valiosos los comentarios que:

- Identifican problemáticas locales
- Sugieren alternativas
- Recomiendan formas de reducir impactos

24. ¿Cómo se utilizarán mis comentarios?

Todos los comentarios recibidos durante el período de comentarios públicos serán revisados por Metro y la FTA. Las respuestas a los comentarios sustanciales se incluirán en el documento final de decisión de NEPA. Los comentarios pueden ayudar a perfeccionar el proyecto, identificar medidas de mitigación o informar las decisiones finales.

25. ¿Qué decisiones aún están abiertas a la opinión pública?



El proceso NEPA está evaluando los impactos ambientales del proyecto y ciertos elementos de diseño. Las áreas clave donde la participación pública puede influir en las decisiones incluyen:

- Selección del sitio para la MSF
- Medidas para reducir los impactos ambientales y comunitarios
- Consideraciones de diseño y refinamientos del proyecto

Elementos principales, como la alineación general de la LPA, ya han sido aprobados mediante procesos previos de planificación y revisión ambiental.

26. ¿Puede la participación pública cambiar el proyecto?

Sí, la participación pública puede influir en aspectos del proyecto que aún están bajo consideración. Aunque no todos los elementos pueden modificarse, los comentarios del público pueden dar lugar a refinamientos del diseño, medidas adicionales de mitigación o ajustes a las características del proyecto.

27. ¿Qué sucede después de que presento un comentario?

Una vez concluido el período de comentarios, Metro y la FTA revisarán y responderán a todos los comentarios sustanciales. Estas respuestas se incluirán en el documento final de NEPA, el cual servirá de base para la decisión federal sobre el proyecto.

28. ¿Existen otras maneras de mantenerse involucrado o informado?

Sí. Los miembros de la comunidad pueden:

- Visitar el [sitio web del proyecto](#) para recibir actualizaciones
- Suscribirse a las notificaciones del proyecto por correo electrónico
- Asistir a futuras reuniones públicas o eventos comunitarios

Es posible que se anuncien oportunidades adicionales de participación a medida que el proyecto avance.



Eastside Transit Corridor Phase 2

29. ¿Los materiales y las reuniones serán accesibles para todos los miembros de la comunidad?

Metro está comprometido con una participación pública inclusiva. Los materiales de las reuniones y las actividades de alcance comunitario incluirán asistencia lingüística y adaptaciones de accesibilidad. Se invita a los miembros de la comunidad a solicitar apoyo adicional según sea necesario. Una grabación de la audiencia pública virtual y una copia de la presentación se publicarán en el [sitio web del proyecto](#).

30. ¿Con quién puedo comunicarme si tengo preguntas?

Para preguntas o asistencia, los miembros de la comunidad pueden comunicarse con el equipo del proyecto utilizando la información proporcionada en el [sitio web del proyecto](#).