

Septiembre de 2026

Guía de las alternativas

Extensión de Link a Everett

Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (EIS)



Contenido

Descripción general del proyecto.....1

Presentación y propósito2

Calendario del proyecto.....3

Cómo comentar.....4

Segmento West Alderwood.....6

Segmento Ash Way.....12

Segmento Mariner.....17

Segmento SR 99 / Airport Road.....23

Segmento SW Everett Industrial Center.....28

Segmento SR 526 / Evergreen.....35

Segmento Broadway / I-5.....41

Segmento Everett Station.....44

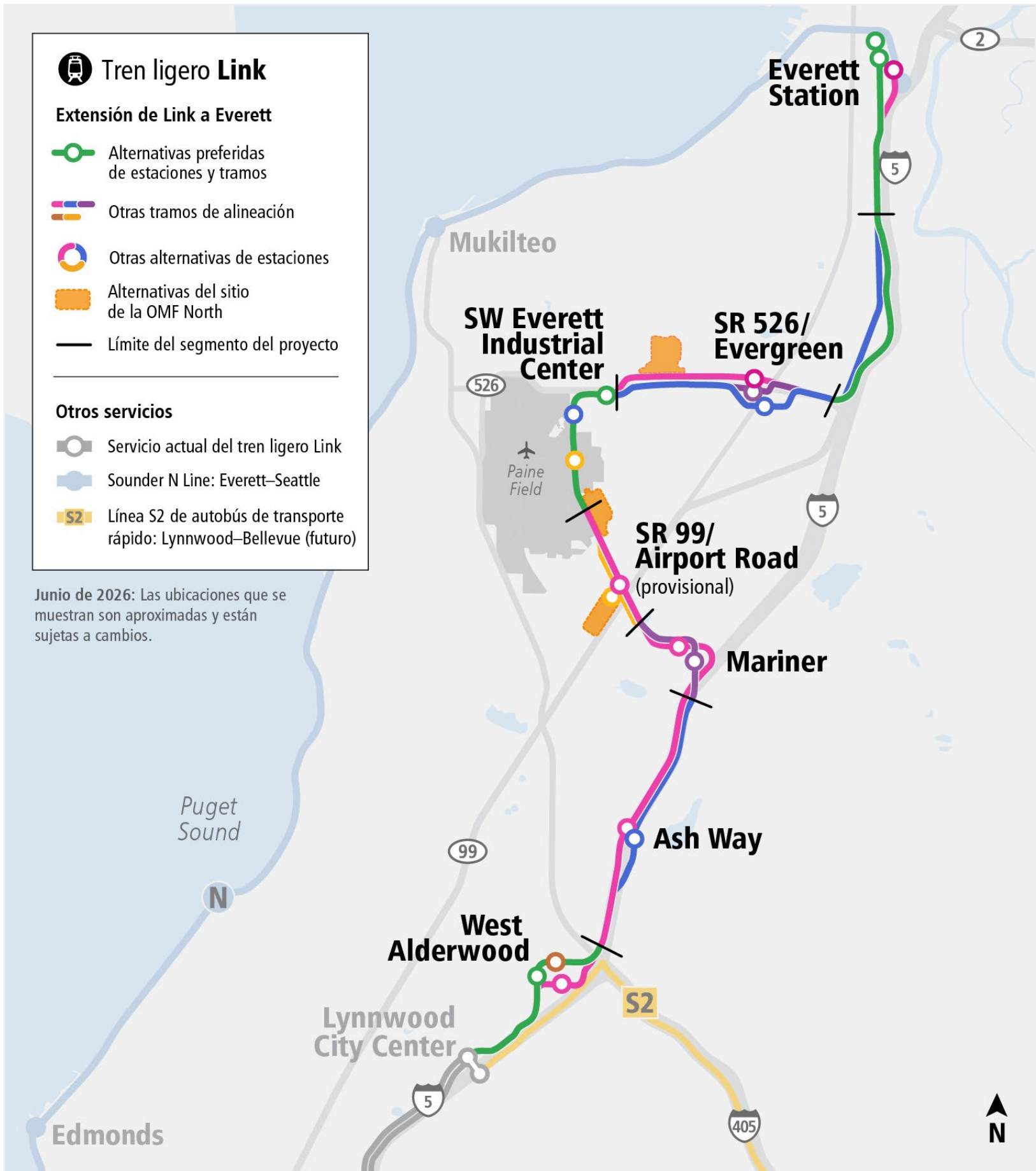
Unidad de Operaciones y Mantenimiento Norte.....50

Siguientes pasos.....58

Descripción general del proyecto

La Extensión de Link a Everett proporcionará conexiones rápidas y confiables a los centros residenciales y laborales de toda la región. El proyecto conectará las comunidades de Lynnwood, la zona no incorporada del condado de Snohomish y Everett.

- Agrega aproximadamente 16 millas de tren ligero que conectan a los residentes del Condado de Snohomish con la red regional de Link light rail.
- Agrega seis nuevas estaciones desde Lynnwood City Center hasta la estación Everett. También estamos analizando una estación provisional en SR 99/Airport Road como parte del proceso de planificación; sin embargo, esta estación no cuenta con financiamiento para el diseño final y la construcción.
- Estamos analizando las instalaciones de estacionamiento en las estaciones Mariner y Everett, pero el diseño definitivo y la construcción de los estacionamientos se han aplazado.
- El proyecto incluye la Unidad de Operaciones y Mantenimiento (Operations and Maintenance Facility, OMF) Norte, la cual respaldaría el funcionamiento general del sistema y contaría con la capacidad de recibir, almacenar y dar servicio a una flota de trenes más grande para respaldar las ampliaciones de Link. Para construir estas nuevas instalaciones, necesitamos aproximadamente entre 80 y 100 acres o más cerca de la línea de tren ligero.



Presentación y propósito

Esta guía muestra información sobre las alternativas de ruta, estación y Unidad de Operaciones y Mantenimiento Norte contempladas en el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental de Everett Link.

El periodo de comentarios sobre el borrador de la Declaración de Impacto Ambiental (Draft EIS) es del 18 de septiembre al 2 de noviembre de 2026. Use esta guía para saber y comparar las diferentes alternativas a lo largo de la ruta de Everett Link y asegurarse de enviar su comentario y que su voz sea escuchada. Tanto el borrador de la EIS como la información sobre el periodo de comentarios e instrucciones para enviar comentarios públicos están en el sitio web del proyecto: soundtransit.org/everettlink.

Sound Transit seleccionará las ubicaciones finales para las rutas, estaciones y la Unidad de Operaciones y Mantenimiento Norte (OMF North) después de completar el proceso de revisión ambiental bajo la ley Washington State Environmental Policy Act y la ley federal National Environmental Policy Act. La decisión final sobre el proyecto a construirse se tomará después de la publicación de la Declaración de Impacto Ambiental final (Final EIS), que se espera para principios de 2028.



Calendario del proyecto



Cómo comentar

Estamos recibiendo comentarios hasta el 2 de noviembre.

Su opinión es fundamental para dar forma al futuro de la Extensión de Link a Everett. La Junta de Sound Transit utilizará sus comentarios para ayudar a seleccionar o modificar las alternativas preferidas. Antes de enviar sus comentarios, le recomendamos que revise las conclusiones del borrador de la EIS sobre los temas que le interesan.

Sound Transit responderá a los comentarios sustantivos en la EIS final, cuya publicación está prevista para fines de 2027. Los comentarios presentados durante el periodo de comentarios del borrador de la EIS se incluirán en la EIS definitiva.

Formas de enviar comentarios



Formulario de comentarios en línea

soundtransit.org/everettlink-deis



Correo electrónico

everettlinkcomments@soundtransit.org



Correo postal

Envíe una carta a:
Everett Link Extension
Attn: Galeeb Kachra
Sound Transit
401 S. Jackson St. Seattle, WA 98104
Nota: debe tener fecha de envío máxima del 2 de noviembre.



Teléfono

Deje un mensaje de voz al
425-243-6255.



Asista a un evento

Asista a una reunión o audiencia pública virtual o presencial



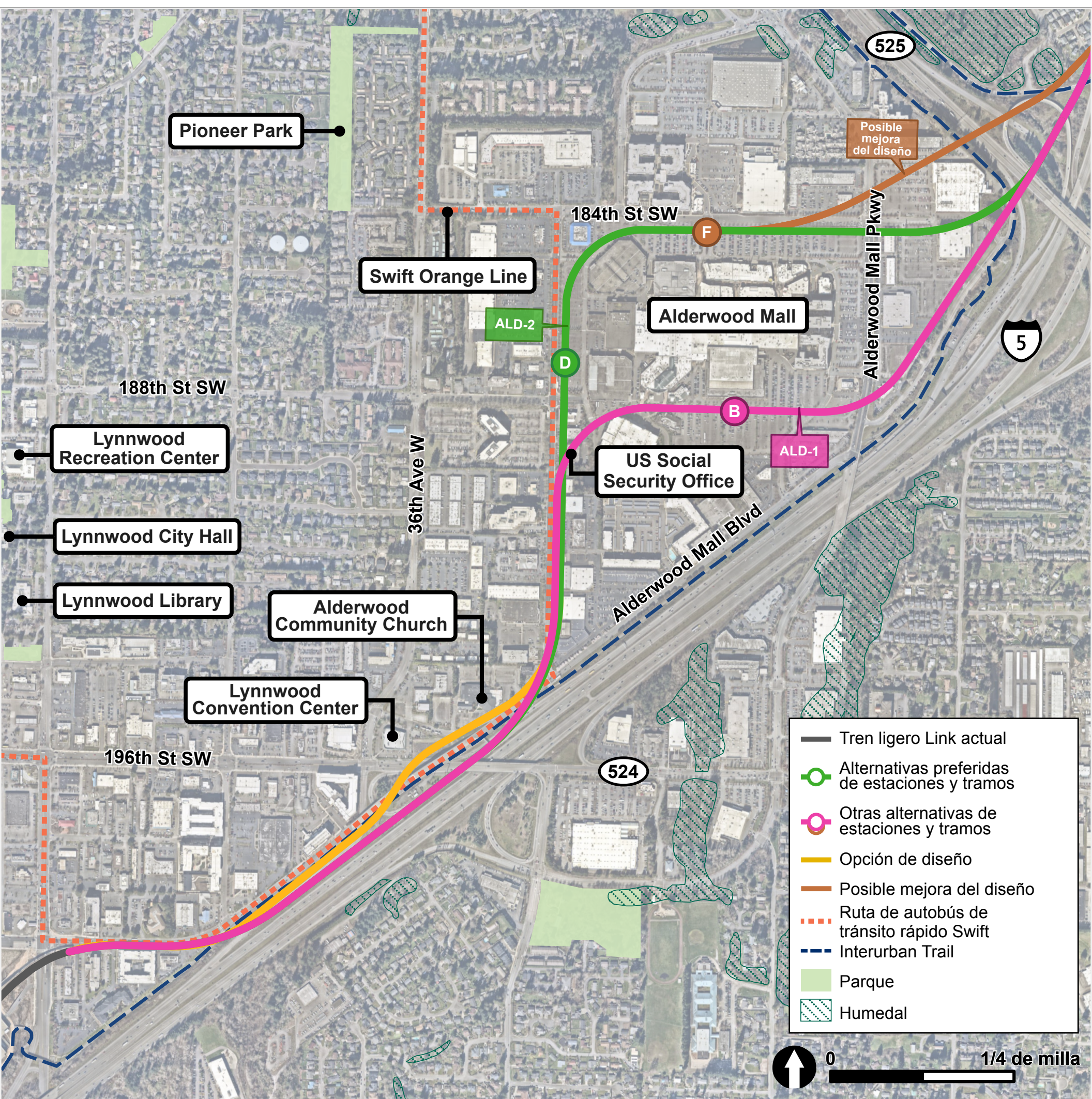
Descripción general de las alternativas

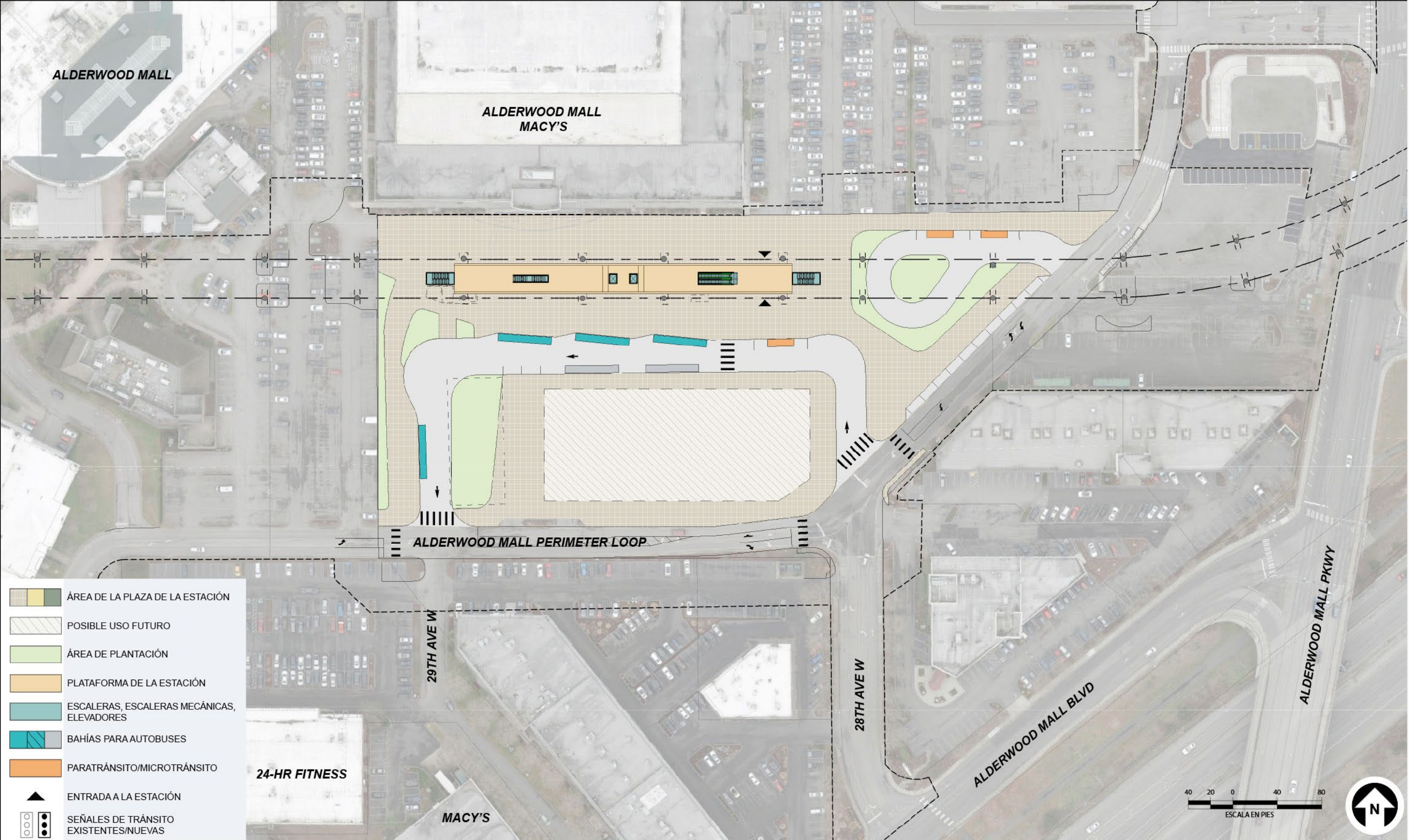
Segmento West Alderwood

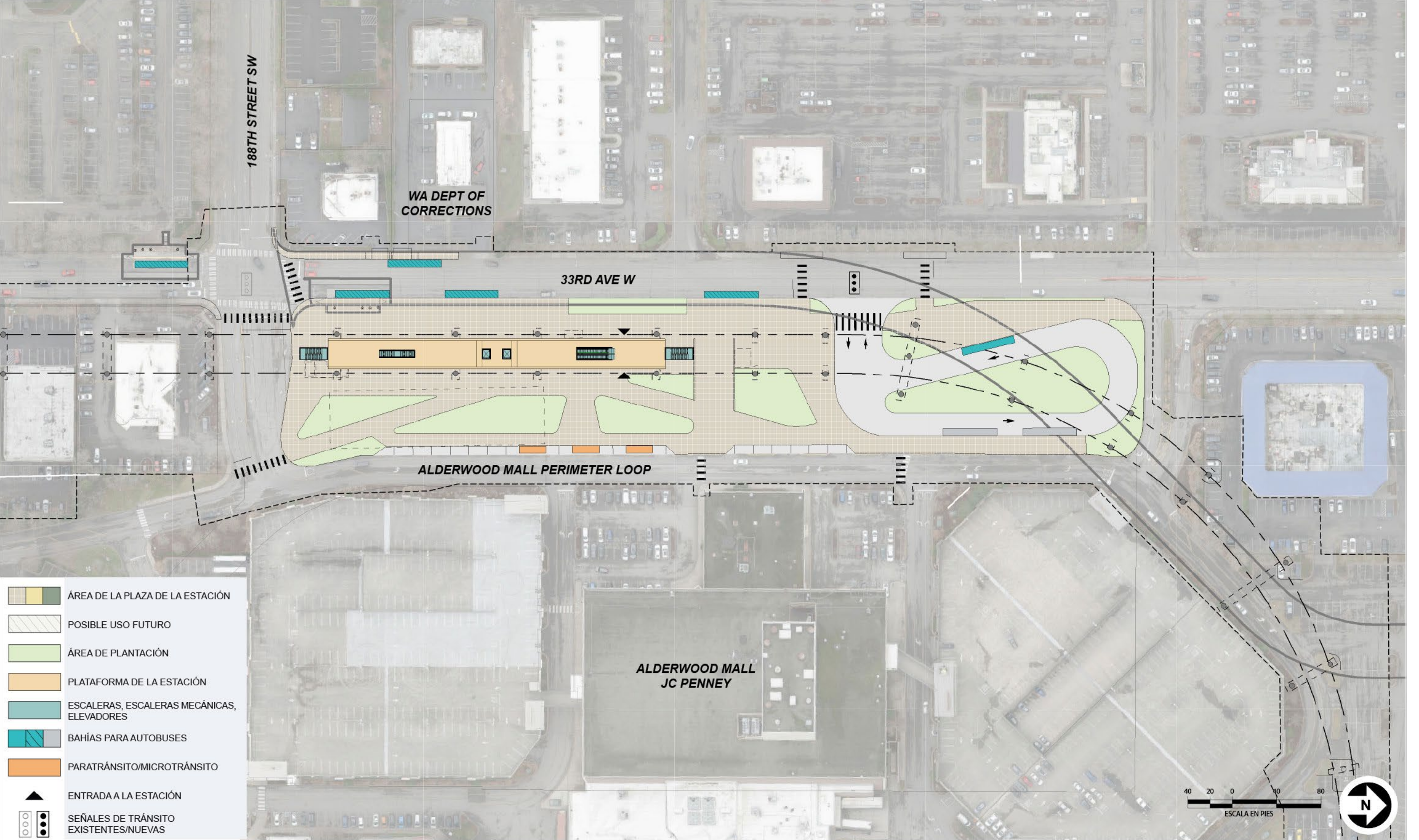


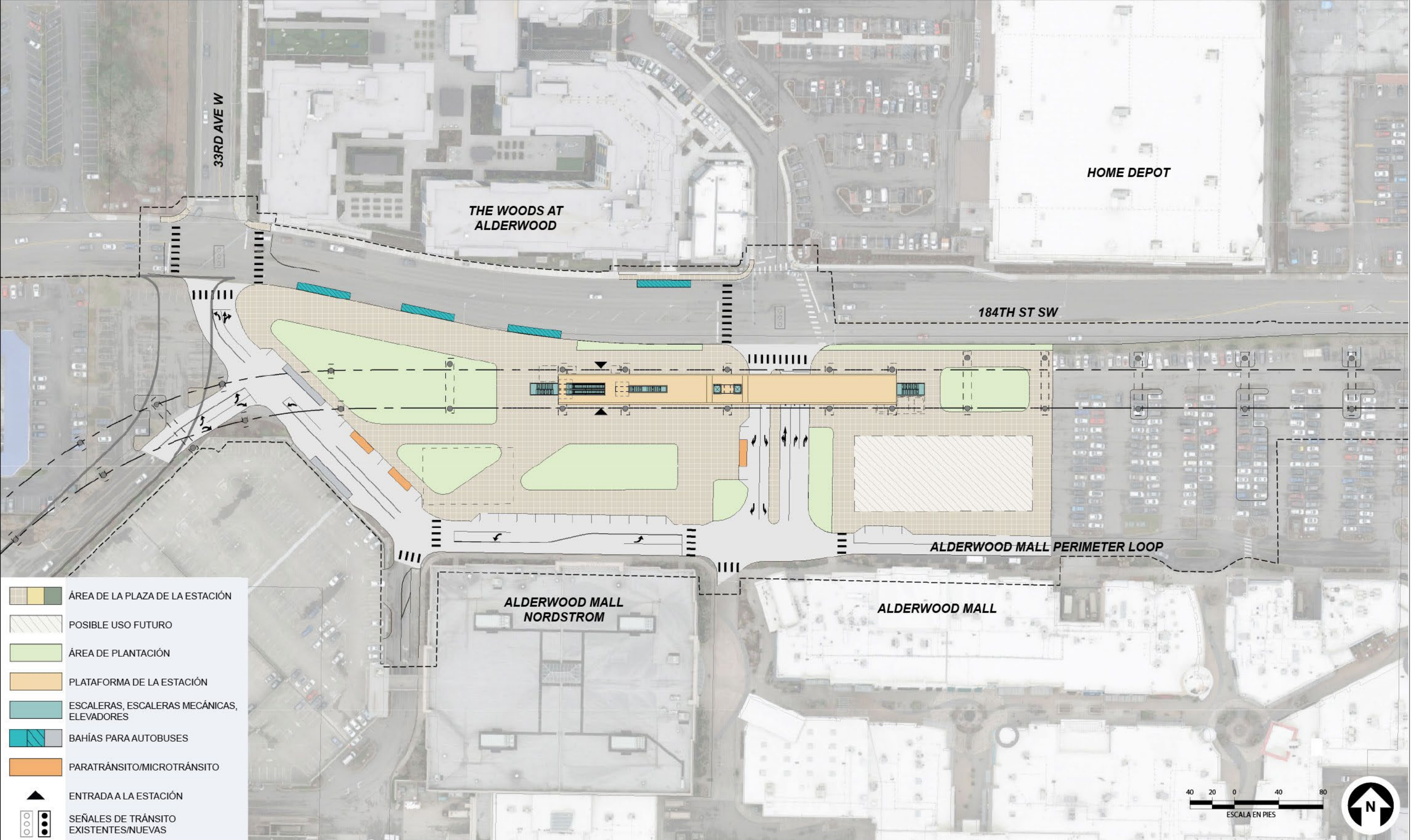
Segmento West Alderwood | Características clave

- Todas las rutas y estaciones serían elevadas.
- Las estaciones alternativas se encuentran en el Alderwood Mall o en sus alrededores.
- Community Transit presta servicio en esta zona con autobuses locales y la línea Swift Orange.
- No está previsto crear nuevos estacionamientos en este lugar como parte de este proyecto.
- Se identificó a ALD-2D como la alternativa preferida.









Segmento West Alderwood | Resumen de los posibles efectos

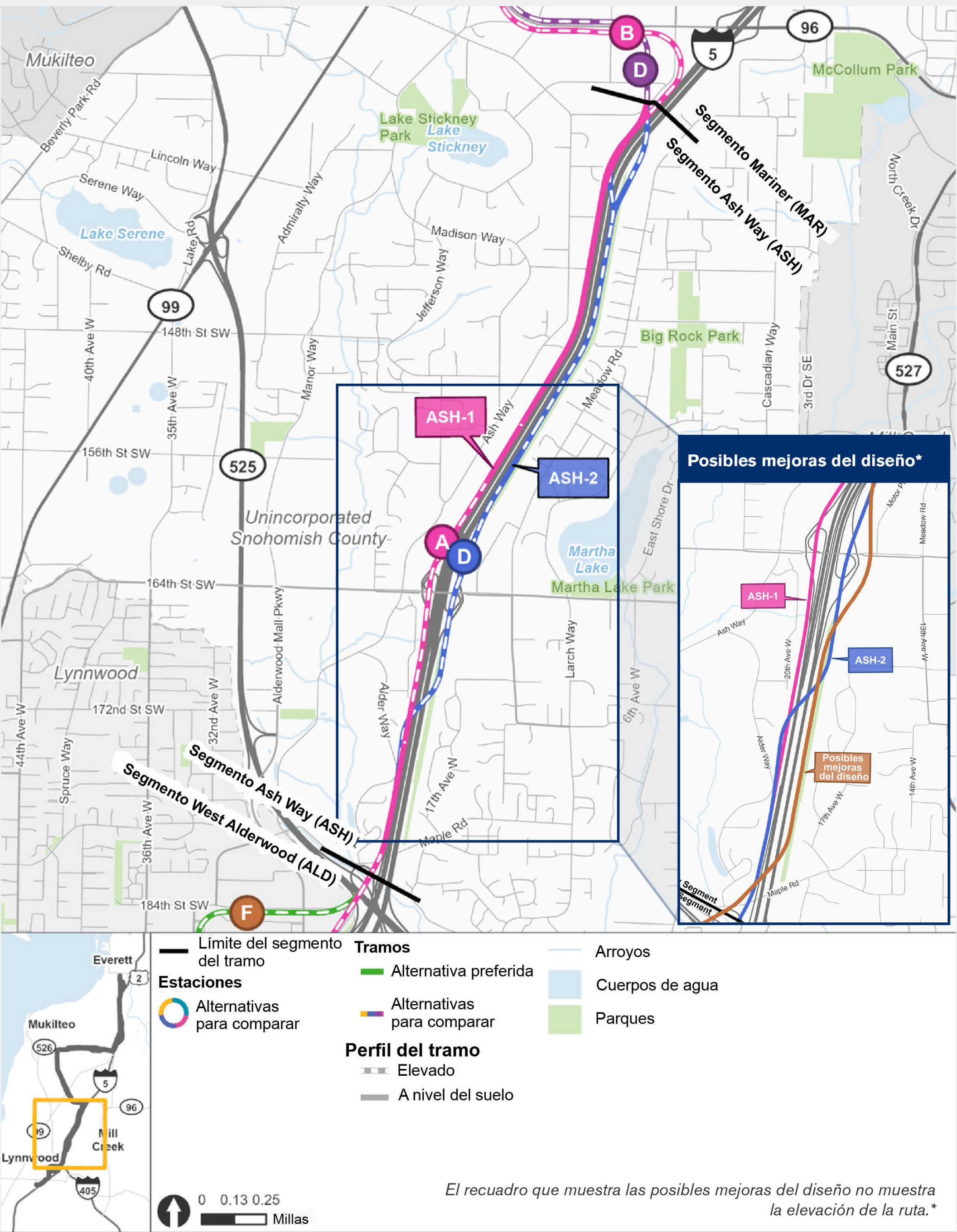
Medida ^a	<i>ALD-1B</i>	<i>ALD-1B</i> con la opción del diseño Alderwood Mall Boulevard	<i>Opción preferida ALD-2D</i>	<i>ALD-2D</i> con la opción del diseño Alderwood Mall Boulevard	<i>ALD-2F</i>	<i>ALD-2F</i> con la opción del diseño Alderwood Mall Boulevard
Posibles cierres de calles durante la construcción	Cierres nocturnos de las rampas de acceso a/ desde I-5, I-405, y SR 525	Cierres nocturnos de las rampas de acceso a/ desde I-5, I-405, y SR 525	Cierres nocturnos de las rampas de acceso a/ desde I-5, I-405, y SR 525	Cierres nocturnos de las rampas de acceso a/ desde I-5, I-405, y SR 525	Cierres nocturnos de las rampas de acceso a/ desde I-5, I-405, y SR 525	Cierres nocturnos de las rampas de acceso a/ desde I-5, I-405, y SR 525
Número de posibles desplazamientos residenciales	Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno
Número de posibles desplazamientos de negocios	14	14	37	36	29	28
Instalaciones comunitarias y recursos sociales desplazados	Oficina de US Social Security	Oficina de US Social Security	Oficina de US Social Security	Oficina de US Social Security	Ninguno	Ninguno
Impactos en el ecosistema	Sin impactos a humedales 50 pies de arroyos Sin impactos a hábitats de espacios abiertos en tierras altas	Sin impactos a humedales 50 pies de arroyos Sin impactos a hábitats de espacios abiertos en tierras altas	Sin impactos a humedales 50 pies de arroyos Sin impactos a hábitats de espacios abiertos en tierras altas	Sin impactos a humedales 50 pies de arroyos Sin impactos a hábitats de espacios abiertos en tierras altas	Sin impactos a humedales 50 pies de arroyos Sin impactos a hábitats de espacios abiertos en tierras altas	Sin impactos a humedales 50 pies de arroyos Sin impactos a hábitats de espacios abiertos en tierras altas
Número de inmuebles históricos con posibles efectos adversos	1	1	2	2	2	2
Opinión del posible costo en millones^b	\$960 – 1,090	\$930 – 1,050	\$990 – 1,110	\$960 – 1,080	\$950 – 1,070	\$920 – 1,040

NOTAS:

a) Las cantidades o descripciones presentadas en esta tabla son por impactos permanentes o de largo plazo, excepto donde se señale un impacto por construcción.

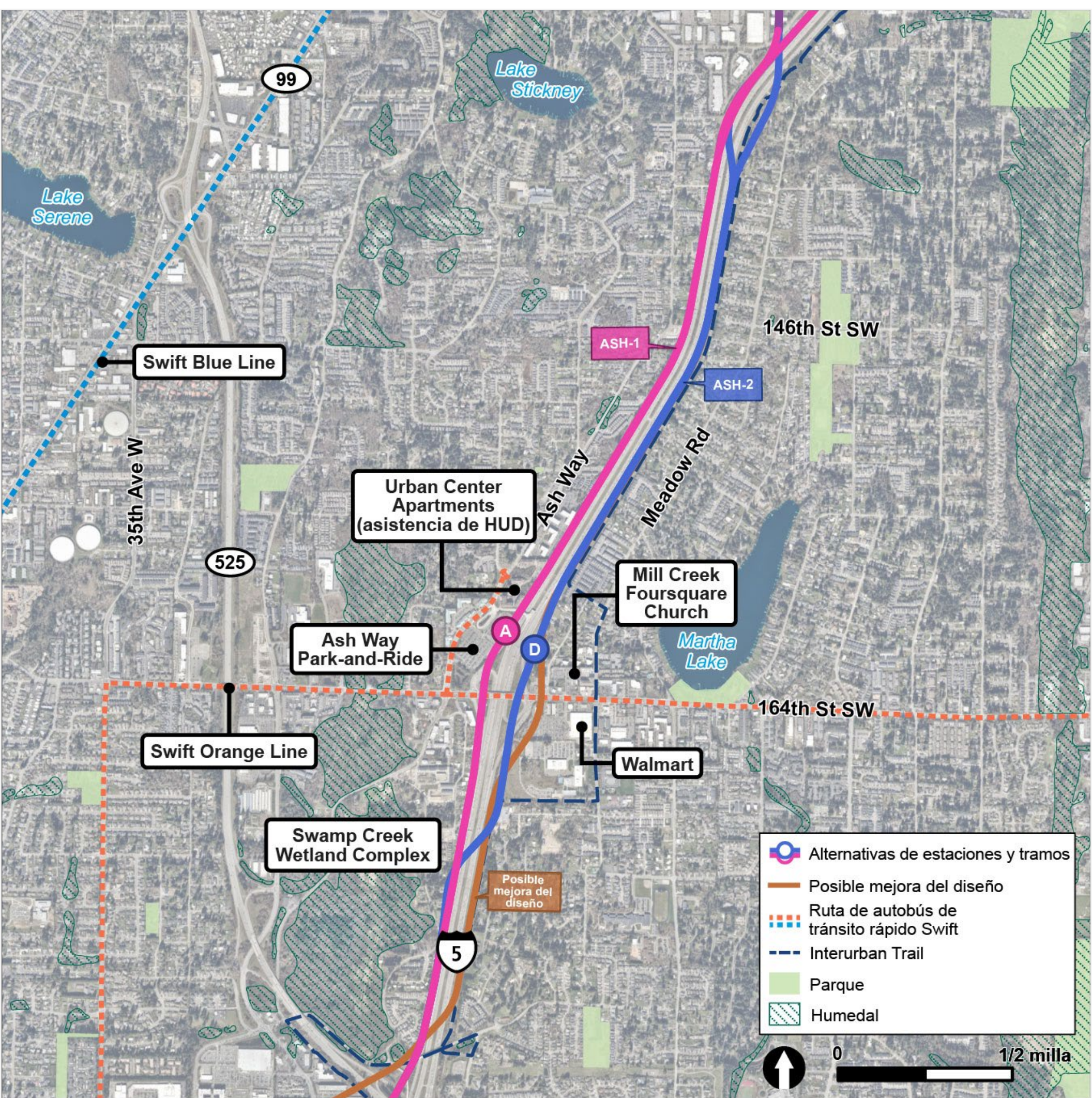
b) Las opiniones de los costos posibles son basadas en el valor del dólar en 2025 y solo con fines comparativos, pero no representan el presupuesto del proyecto.

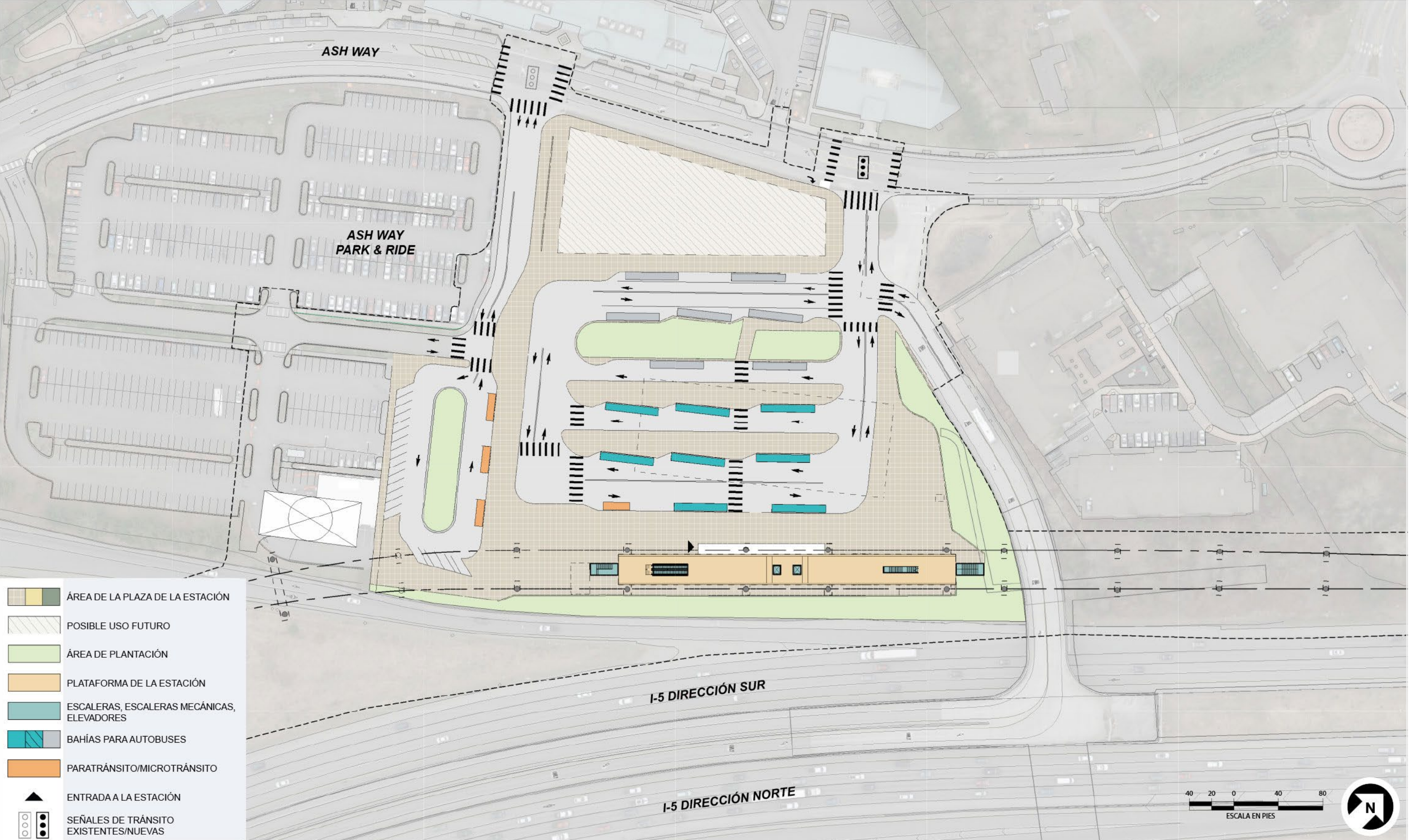
Segmento Ash Way

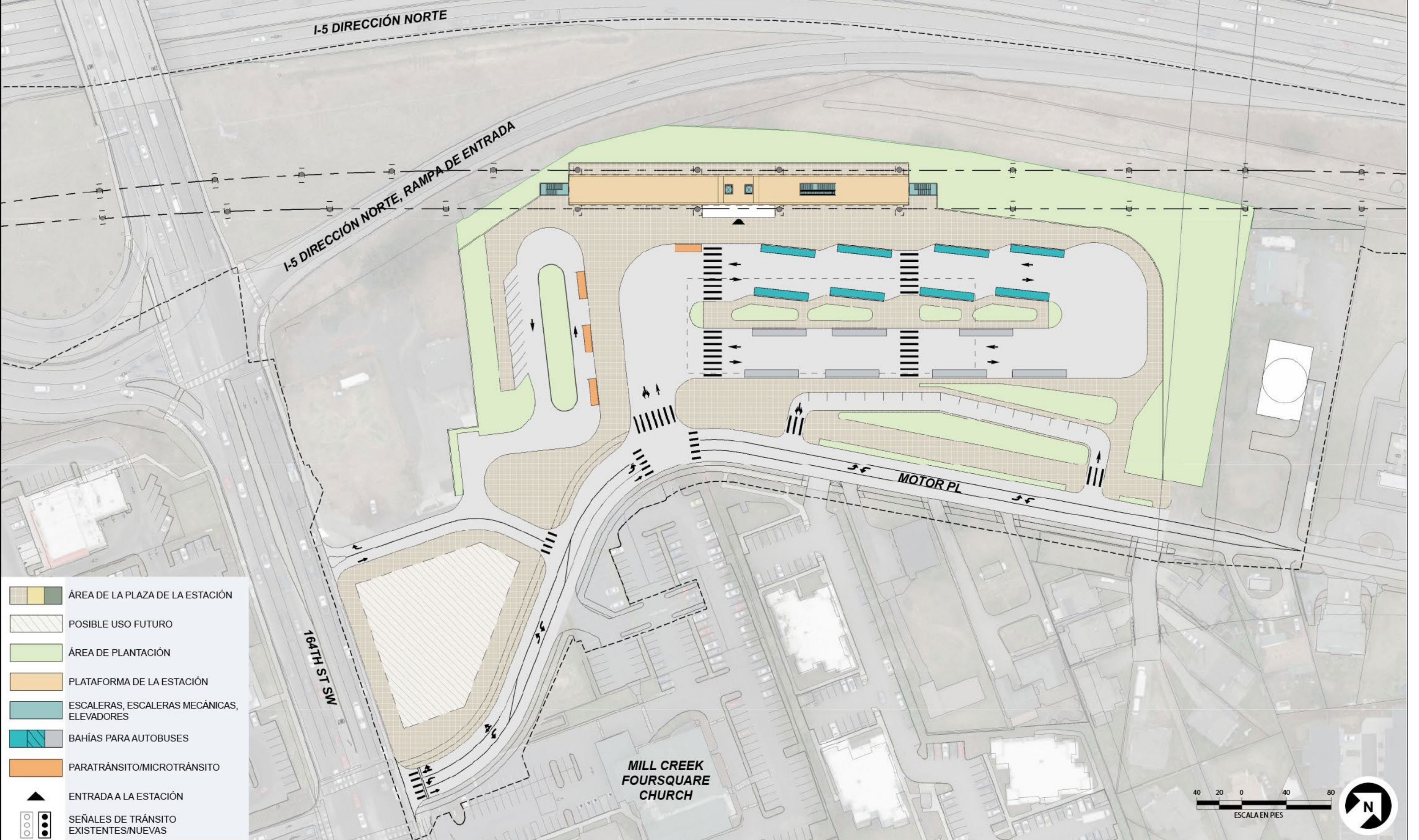


Segmento Ash Way | Características clave

- Todas las estaciones serían elevadas.
- El actual Ash Way Park-and-Ride, ubicado al oeste de la I-5, seguiría siendo el estacionamiento de la zona.
- Community Transit presta servicio en esta zona con autobuses locales y de cercanías, así como con la línea Swift Orange.
- El condado de Snohomish tiene previsto completar un nuevo cruce multimodal de la I-5 al norte de la 164th St SW, el cual cuenta con financiamiento parcial.
- No se identificó ninguna alternativa preferida para este segmento.







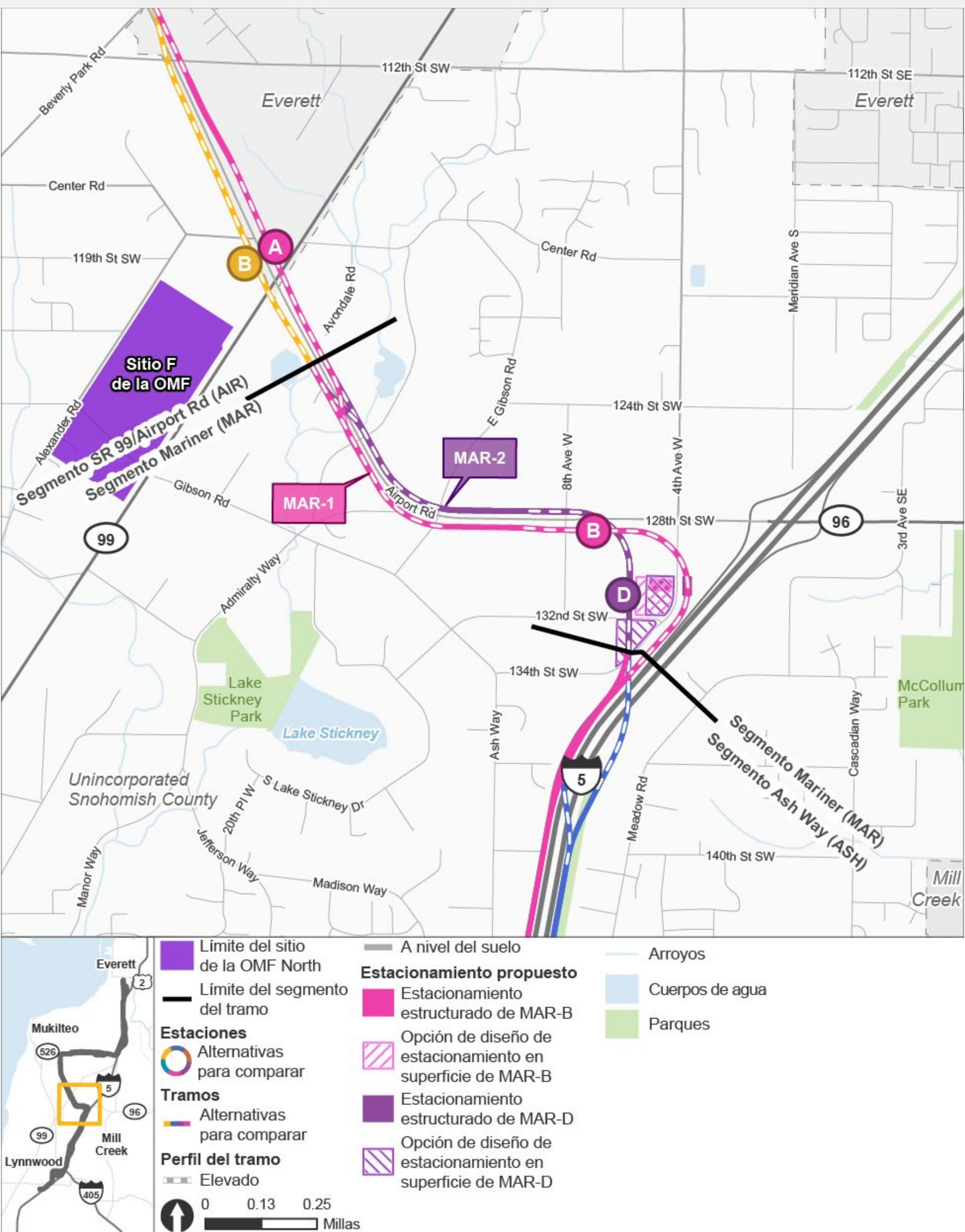
Segmento Ash Way | Resumen de los posibles efectos

Medida ^a	ASH-1A	ASH-2D
Posibles cierres de calles durante la construcción	Cierres nocturnos de las rampas de acceso al I-5 a/desde 164th Street SW hacia el sur.	Cierres nocturnos de carriles hacia el norte y sur del I-5 y las rampas de acceso al I-5 a/desde 164th Street SW hacia el norte.
Número de posibles desplazamientos residenciales	63	38 — 45
Número de posibles desplazamientos de negocios	0 — 1	1
Instalaciones comunitarias y recursos sociales desplazados	Ninguno	Ninguno
Impactos en el ecosistema	0.9 acres de humedales 150 pies de arroyos 2.8 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	1.3 acres de humedales 500 pies de arroyos 8.9 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas
Número de inmuebles históricos con posibles efectos adversos	Ninguno	Ninguno
Opinión del posible costo en millones ^b	\$1,090 – 1,230	\$980 – 1,110

NOTAS:

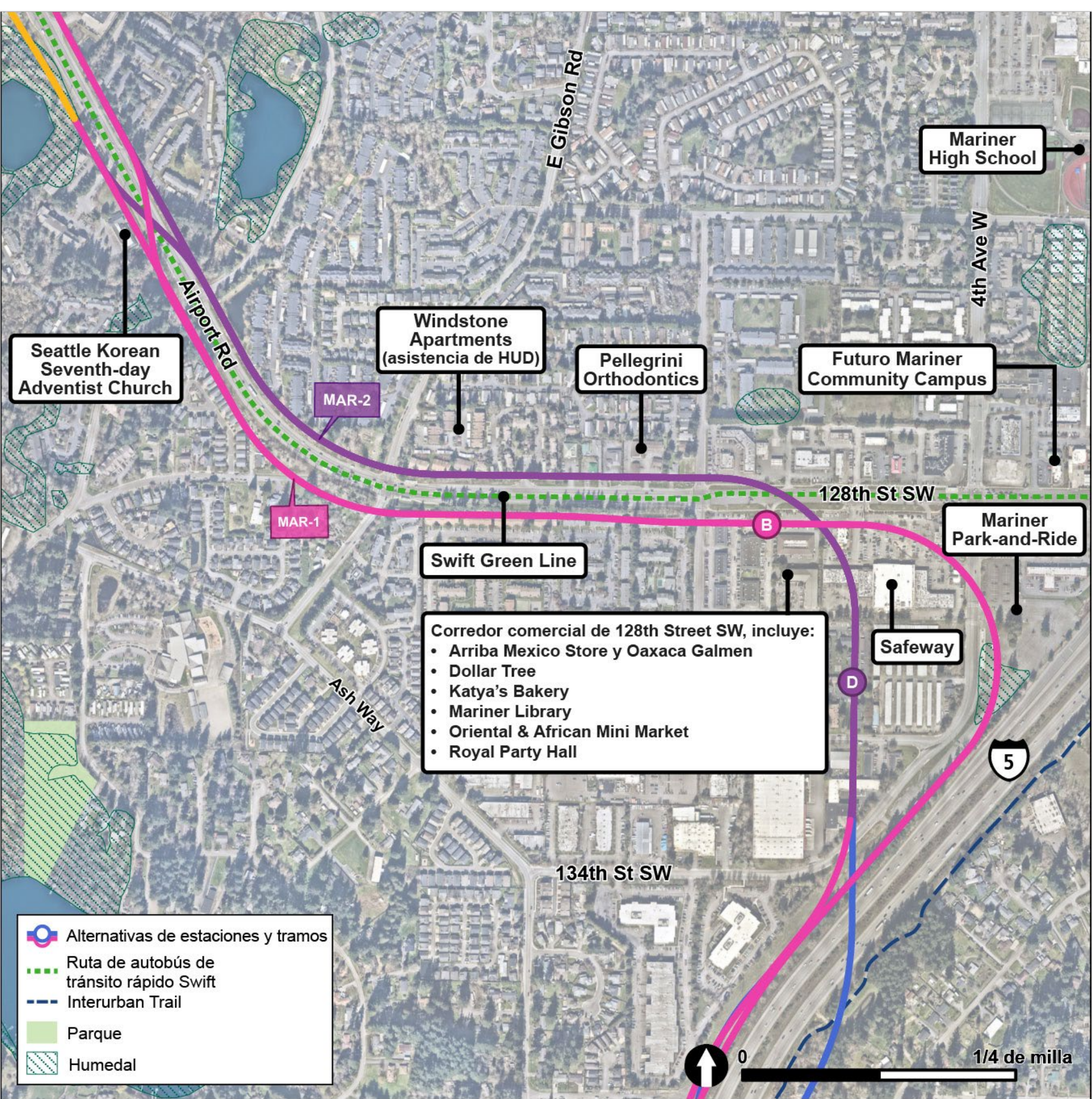
- a) Las cantidades o descripciones presentadas en esta tabla son por impactos permanentes o de largo plazo, excepto donde se señale un impacto por construcción. Cada alternativa de alineación es compatible con todas las alternativas de alineación en los segmentos adyacentes. Los rangos de desplazamientos reflejan las diversas conexiones a los segmentos adyacentes.
- b) Las opiniones de los costos posibles son basadas en el valor del dólar en 2025 y solo con fines comparativos, pero no representan el presupuesto del proyecto.

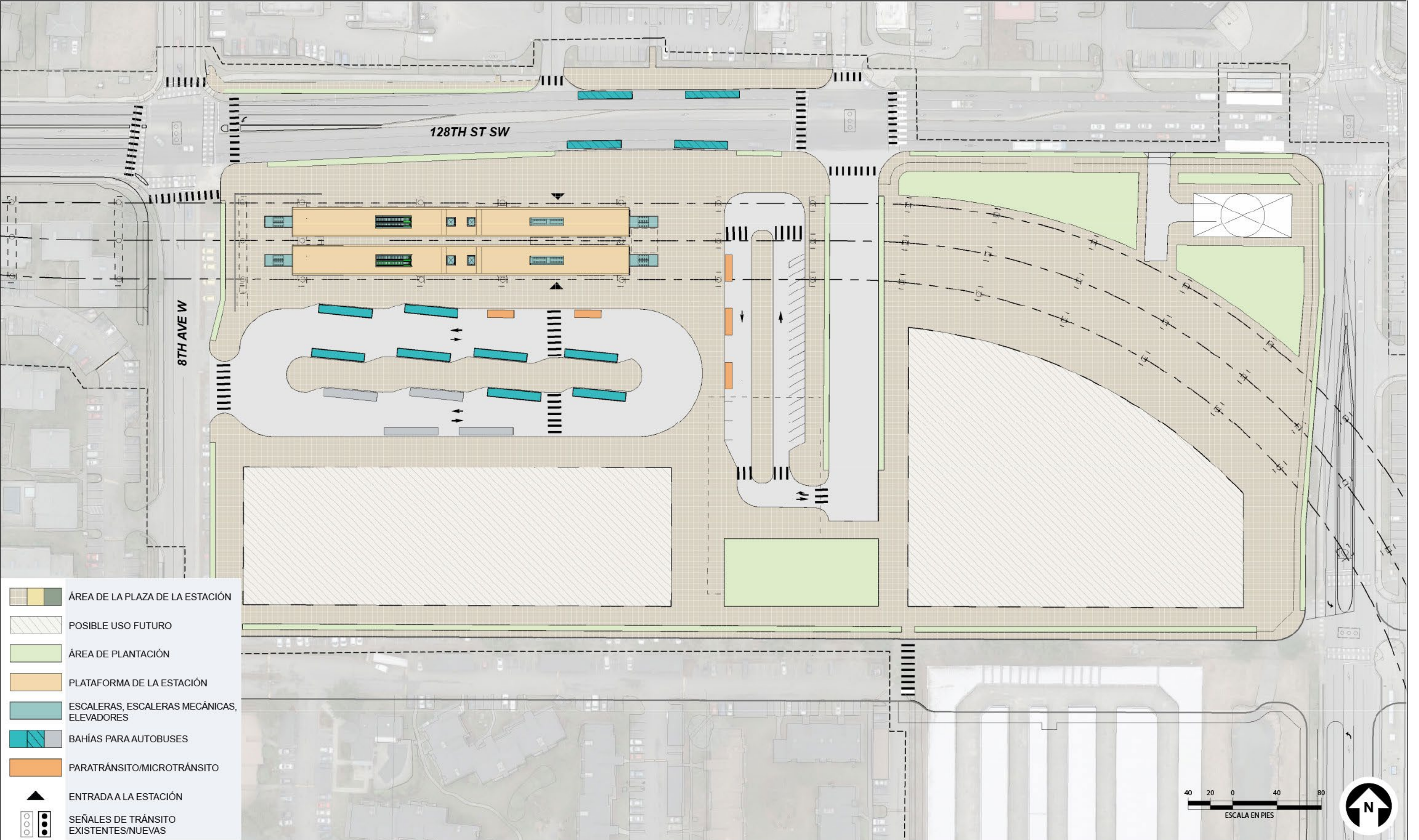
Segmento Mariner

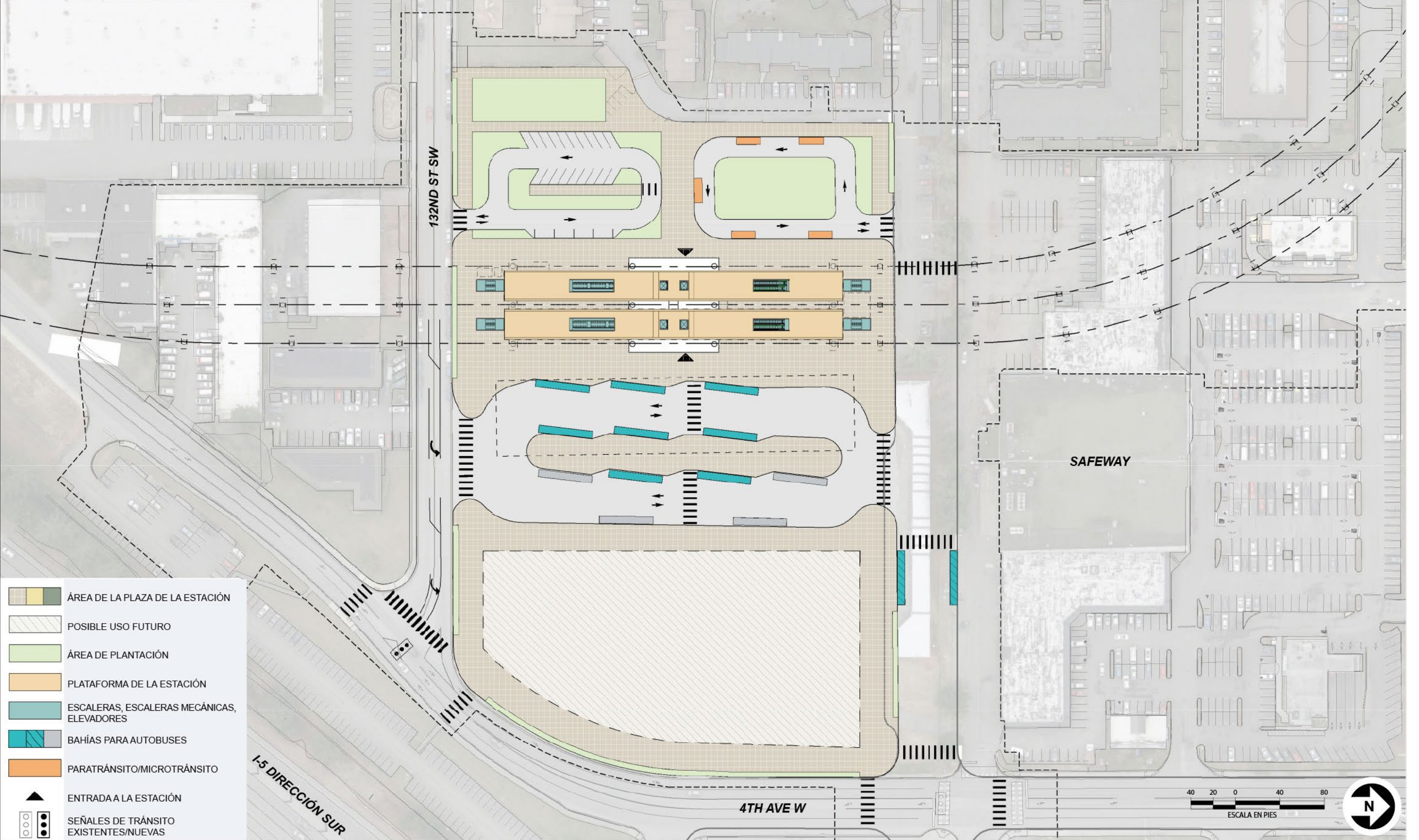


Segmento Mariner | Características clave

- Todas las estaciones y rutas serían elevadas.
- Community Transit presta servicio en esta zona con autobuses locales y la línea Swift Green.
- El Mariner Park-and-Ride se encuentra al oeste de la I-5 y al sur de 128th St SW.
- Se está analizando la posibilidad de crear aproximadamente 550 nuevos lugares de estacionamiento en esta estación, pero el diseño definitivo y la construcción del estacionamiento se han aplazado.
- No se identificó ninguna alternativa preferida para este segmento.



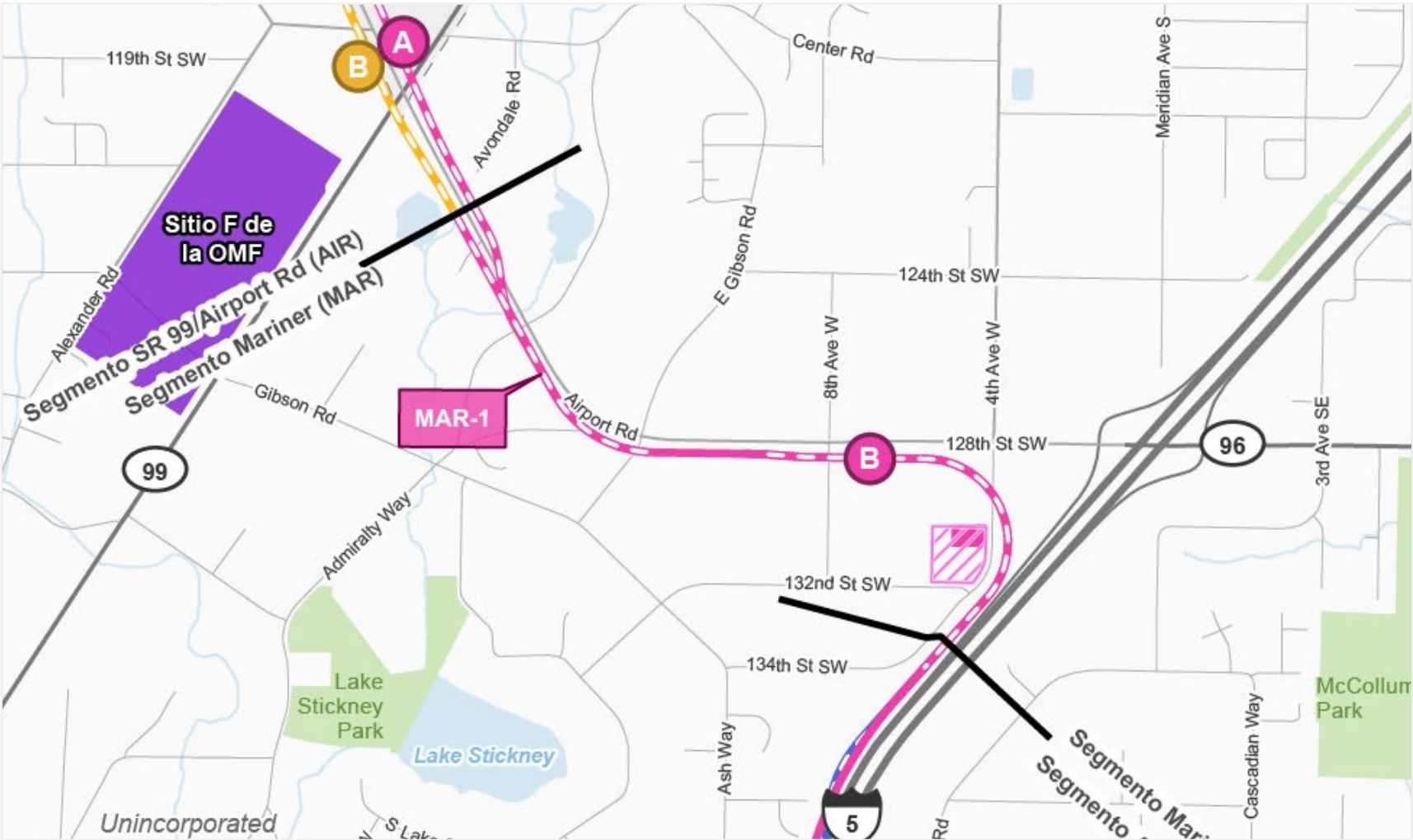




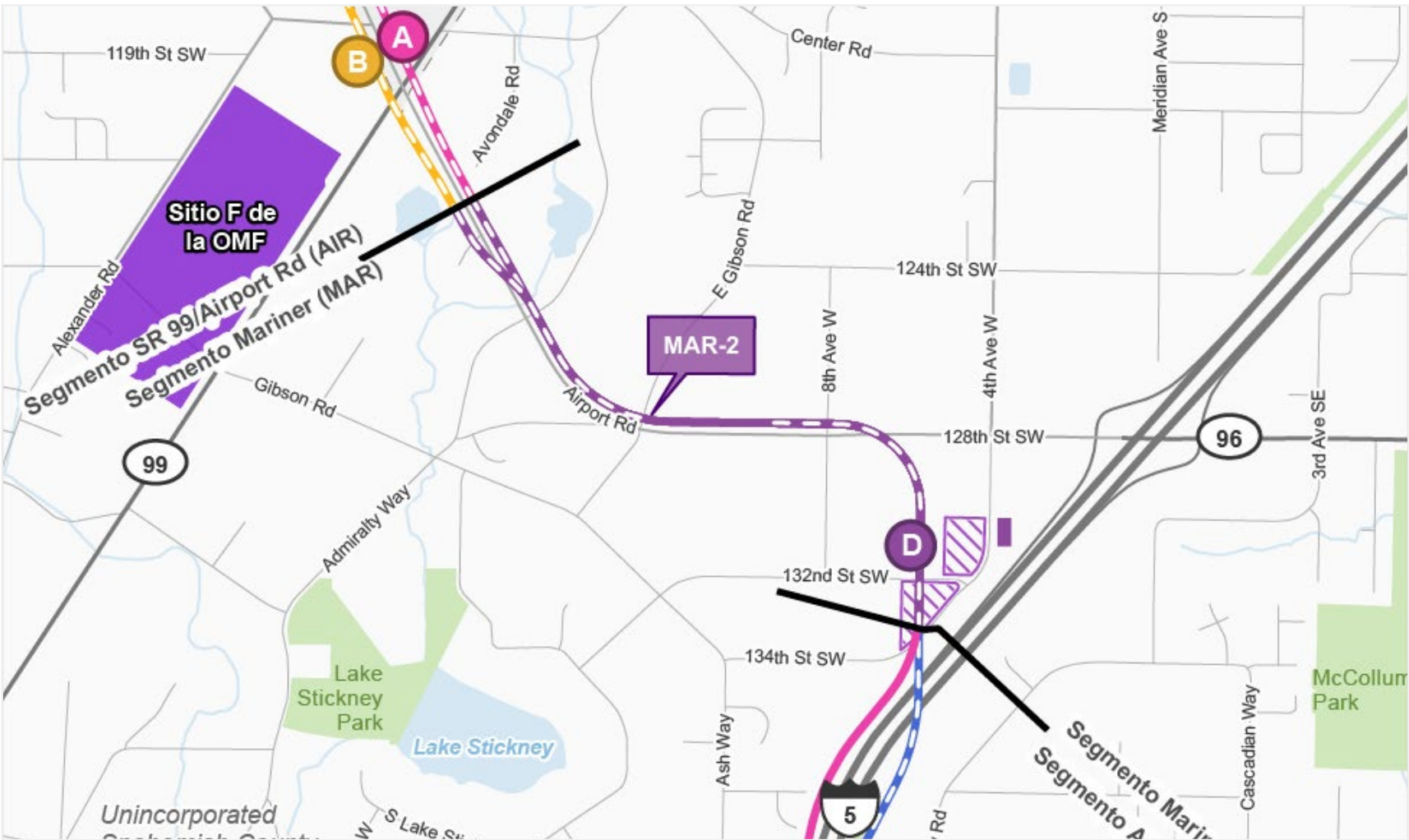
Segmento Mariner

Opción de diseño de estacionamiento en superficie

Un mapa de la alternativa MAR-1B que muestra posibles opciones futuras de estacionamiento.



Mapa de la alternativa MAR-2D que muestra posibles opciones futuras de estacionamiento.



- Se está analizando la posibilidad de crear aproximadamente 550 nuevos lugares de estacionamiento en esta estación, pero el diseño definitivo y la construcción del estacionamiento se han aplazado.
- Cada alternativa de estación cuenta con una opción de diseño que prevé un estacionamiento a nivel de superficie en lugar de un estacionamiento estructurado.

Medida ^a	MAR-1B con estacionamiento estructurado	MAR-1B Opción de diseño de estacionamiento en superficie	MAR-2D con estacionamiento estructurado	MAR-2D Opción de diseño de estacionamiento en superficie
Posibles cierres de calles durante la construcción	Cierre de vías locales incluyendo 4th Avenue W y el lado sur de 128th Street W	Cierre de vías locales incluyendo 4th Avenue W y el lado sur de 128th Street W	Cierre de vías locales incluyendo 4th Avenue W y el lado norte de 128th Street W	Cierre de vías locales incluyendo 4th Avenue W y el lado norte de 128th Street W
Número de posibles desplazamientos residenciales	300	300	287	287
Número de posibles desplazamientos de negocios	68	68	45 — 46	45 — 46
Instalaciones comunitarias y recursos sociales desplazados	Mariner Library, Royal Party Hall, Katya's Bakery, Oriental & African Mini Market, Dollar Tree, Safeway, y Arriba Mexico Store Y Oaxaca Galmen	Mariner Library, Royal Party Hall, Katya's Bakery, Oriental & African Mini Market, Dollar Tree, Safeway, y Arriba Mexico Store Y Oaxaca Galmen	Oriental & African Mini Market, Dollar Tree, varios edificios del complejo Windstone Apartments (HUD-propiedad con asistencia) y Pellegrini Orthodontics	Oriental & African Mini Market, Dollar Tree, varios edificios del complejo Windstone Apartments (HUD-propiedad con asistencia) y Pellegrini Orthodontics
Impactos en el ecosistema	0.1 acres de humedales 50 pies de arroyos 0.7 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	0.1 acres de humedales 50 pies de arroyos 0.7 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	0.2 acres de humedales 50 pies de arroyos Sin impacto a hábitats en espacios abiertos de tierras altas	0.2 acres de humedales 50 pies de arroyos Sin impacto a hábitats en espacios abiertos de tierras altas
Número de inmuebles históricos con posibles efectos adversos	Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno
Opinión del posible costo en millones^b	\$1,220 – 1,370	\$1,220 – 1,370	\$920 – 1,040	\$910 – 1,020

- NOTAS:
- a)

Las cantidades o descripciones presentadas en esta tabla son por impactos permanentes o de largo plazo, excepto donde se señale un impacto por construcción. Cada alternativa de alineación es compatible con todas las alternativas de alineación en los segmentos adyacentes. Los rangos de desplazamientos reflejan las diversas conexiones a los segmentos adyacentes.
- b)

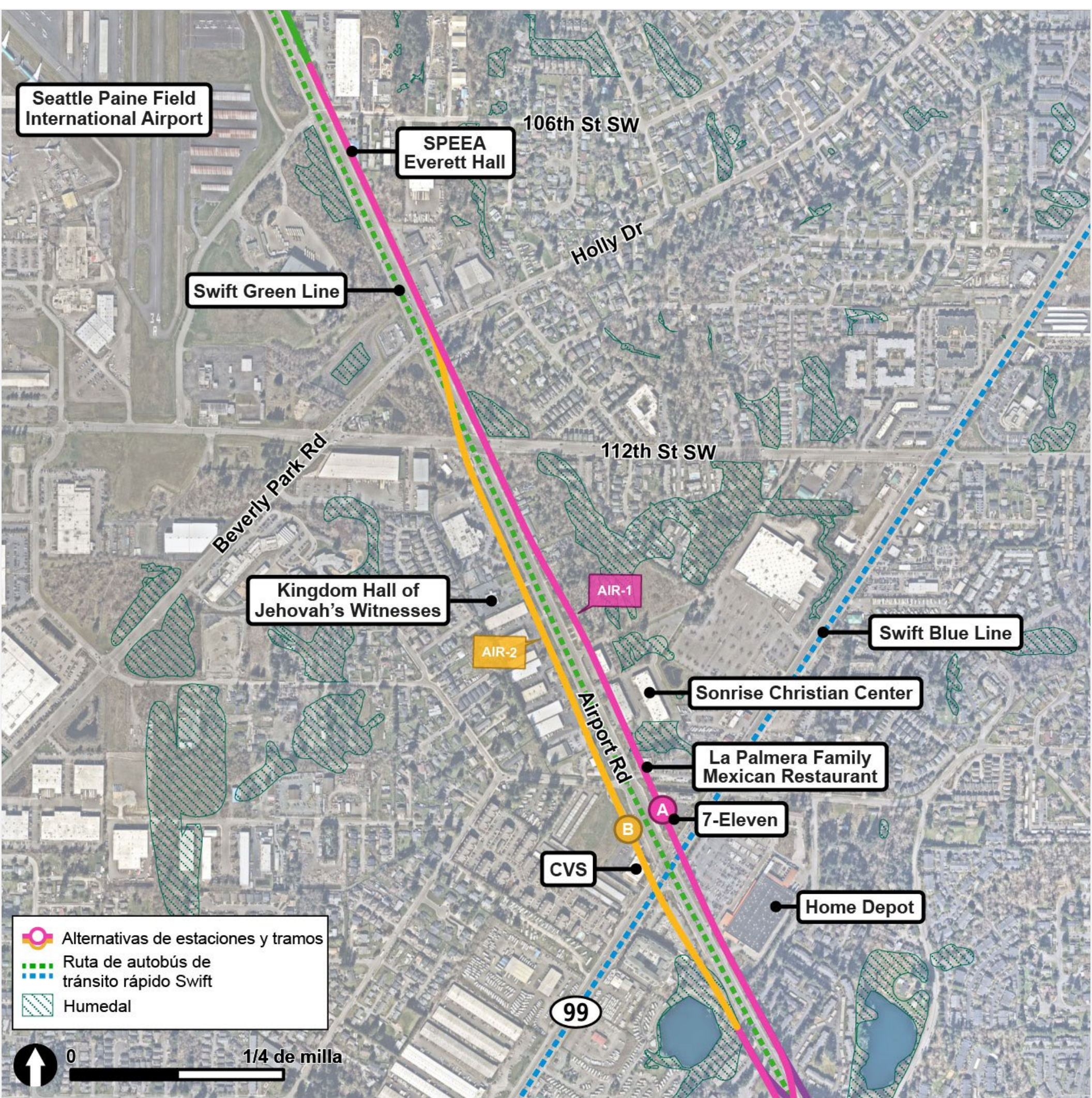
Las opiniones de los costos posibles son basadas en el valor del dólar en 2025 y solo con fines comparativos, pero no representan el presupuesto del proyecto. El dictamen del costo probable de las alternativas de Mariner no incluye el costo del estacionamiento.

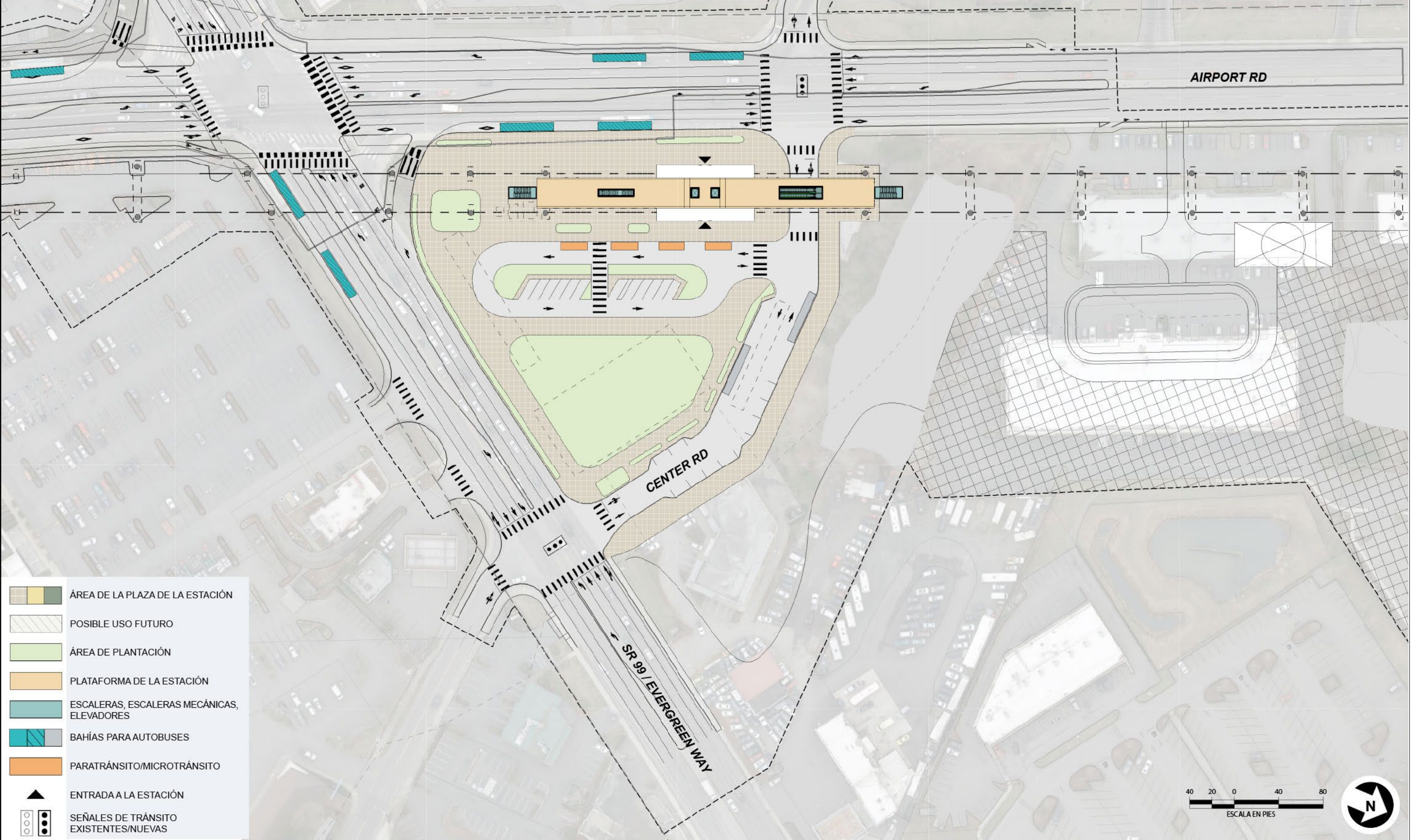
Segmento SR 99 / Airport Road

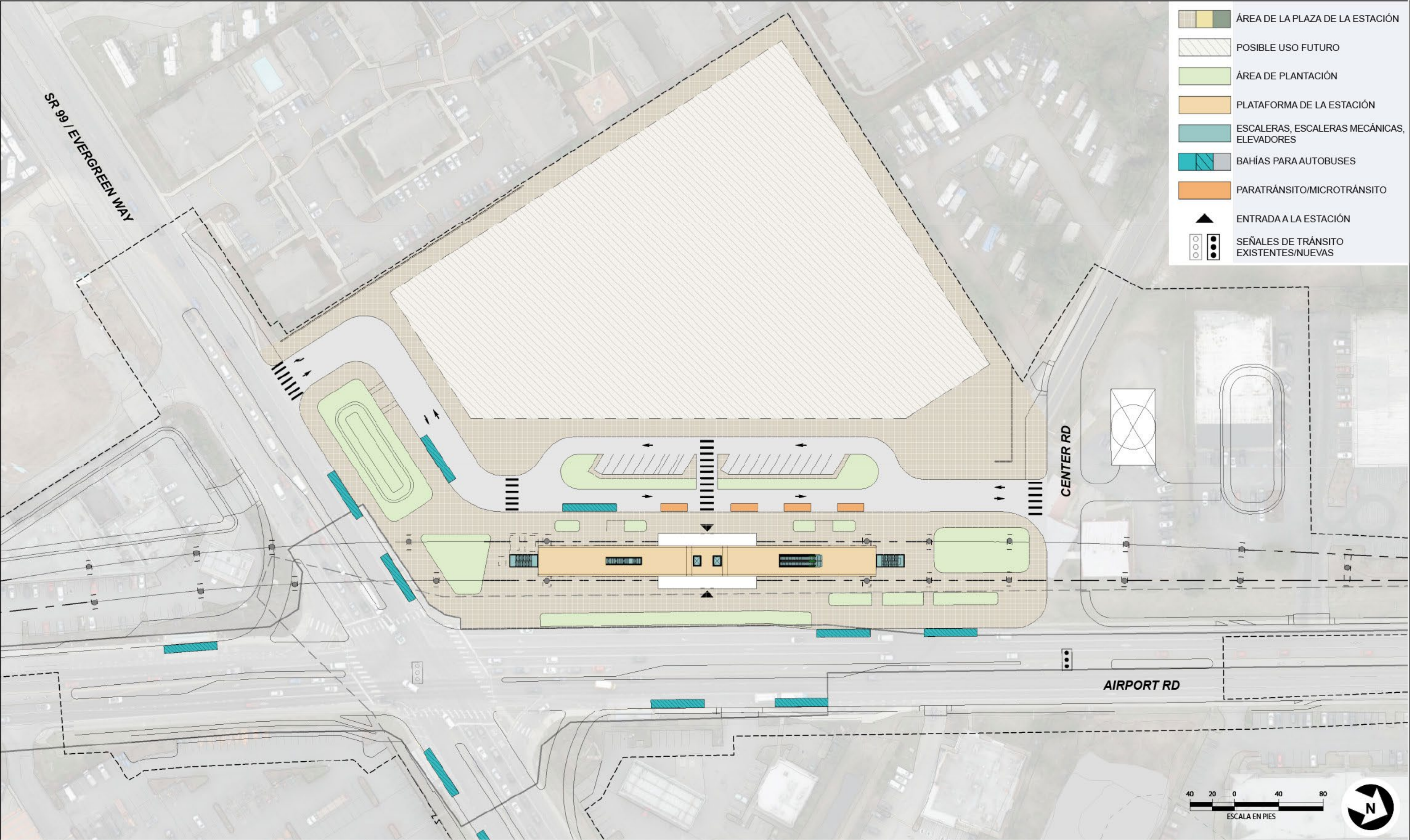


Segmento SR 99 / Airport Road | Características clave

- Esta estación es provisional (cuenta con financiamiento para la evaluación ambiental, pero no para el diseño final ni la construcción).
- Todas las estaciones y rutas serían elevadas.
- Actualmente, Community Transit presta servicio en esta zona con rutas de autobús que incluyen las líneas Swift Blue y Green.
- No está previsto crear nuevos estacionamientos en este lugar como parte de este proyecto.
- No se identificó ninguna alternativa preferida para este segmento.







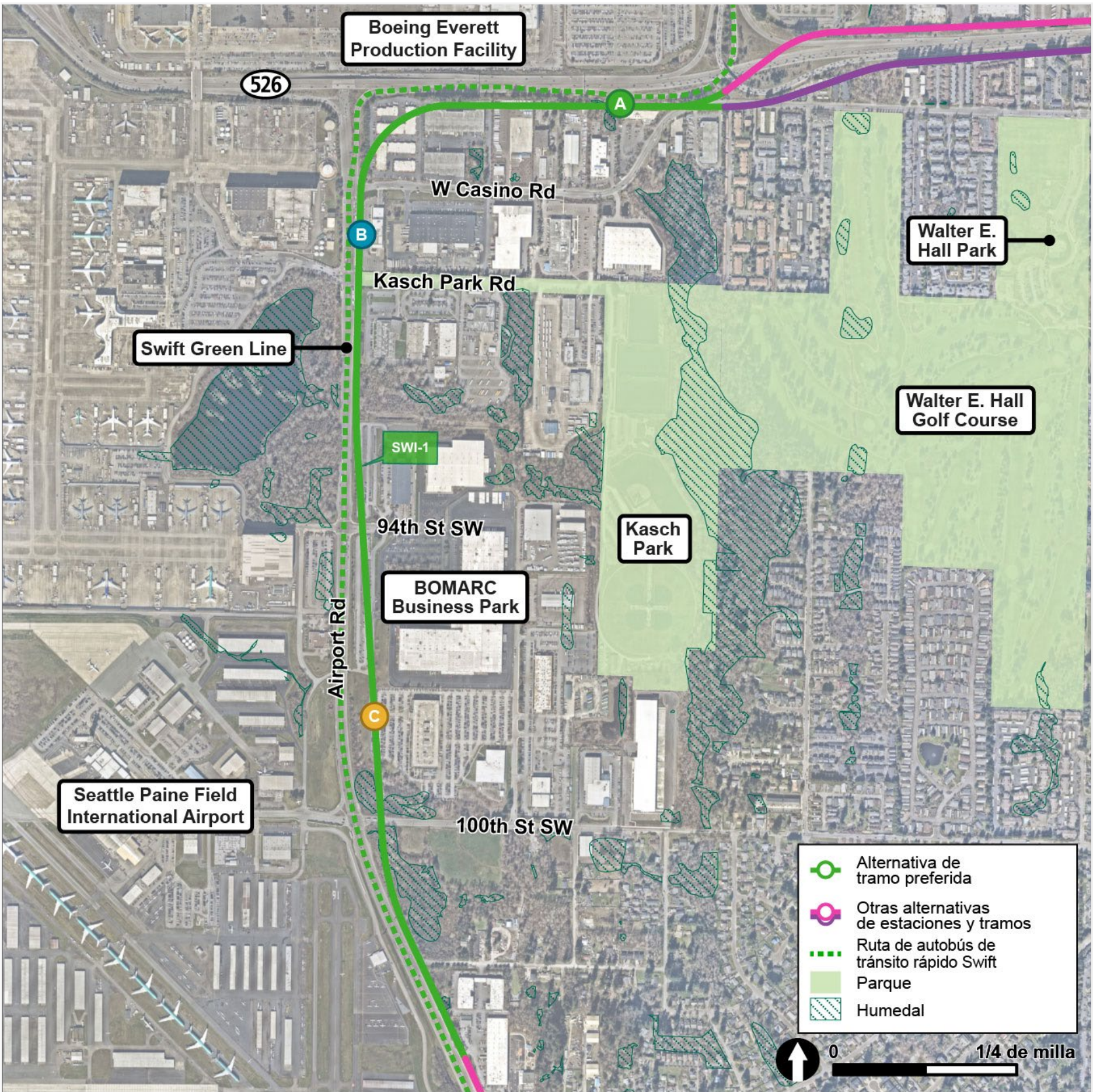
Medida ^a	AIR-1A	AIR-2B
Posibles cierres de calles durante la construcción	Cierres nocturnos de SR 99 y 112th Street SW en el lado este de Airport Road	Cierres totales de Airport Road y cierres nocturnos de SR 99 y 112th Street SW en el lado este de Airport Road
Número de posibles desplazamientos residenciales	17	5
Número de posibles desplazamientos de negocios	27	23
Instalaciones comunitarias y recursos sociales desplazados	Sonrise Christian Center, tienda 7-Eleven, La Palmera Family Mexican Restaurant, y la Society Of Professional Engineering Employees in Aerospace (SPEEA) Everett Hall	CVS y SPEEA Everett Hall
Impactos en el ecosistema	0.2 acres de humedales 50 pies de arroyos 0.7 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	0.3 acres de humedales Sin impacto a arroyos 0.5 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas
Número de inmuebles históricos con posibles efectos adversos	Ninguno	Ninguno
Opinión del posible costo en millones ^b	\$690 – 780	\$680 – 760

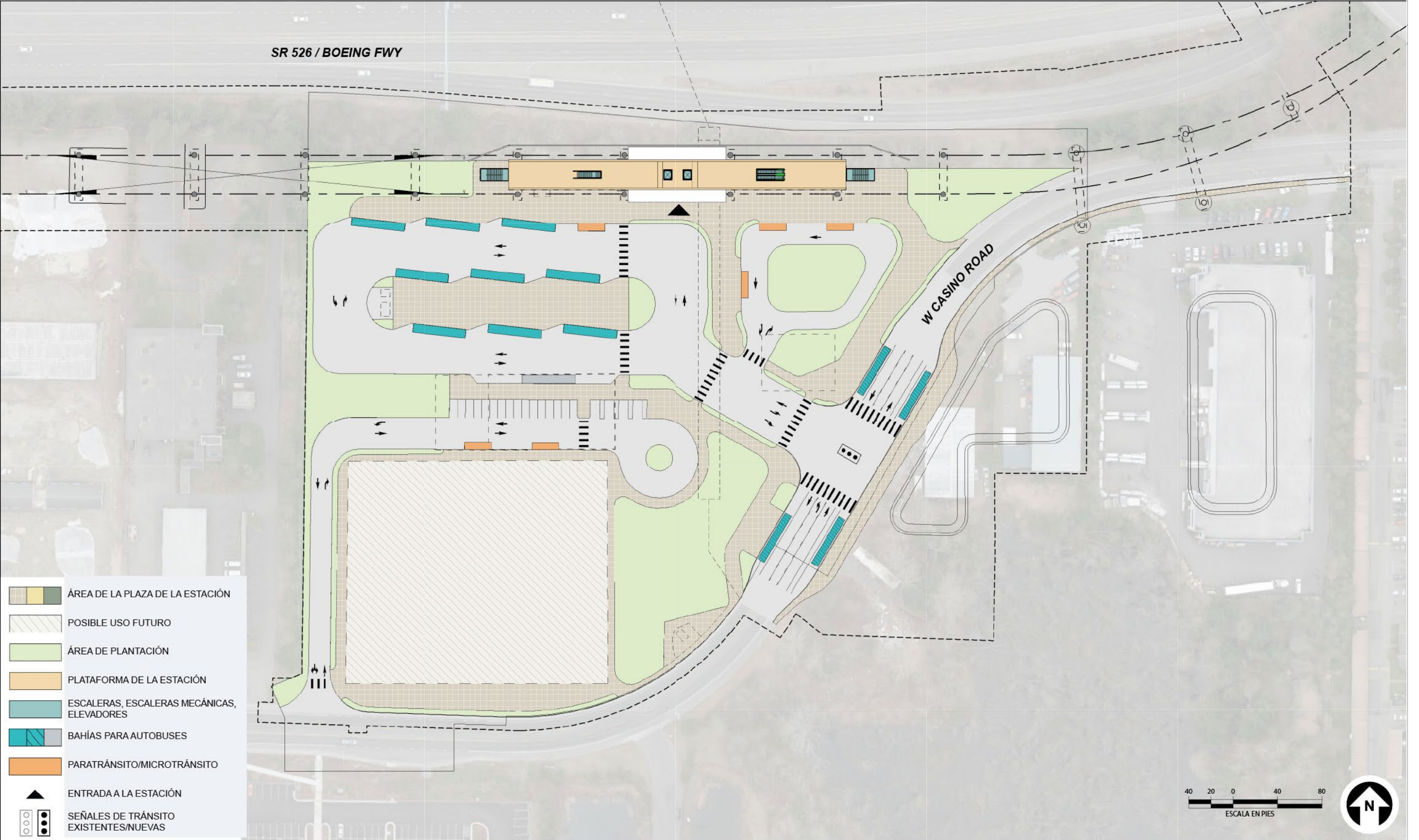
NOTAS:

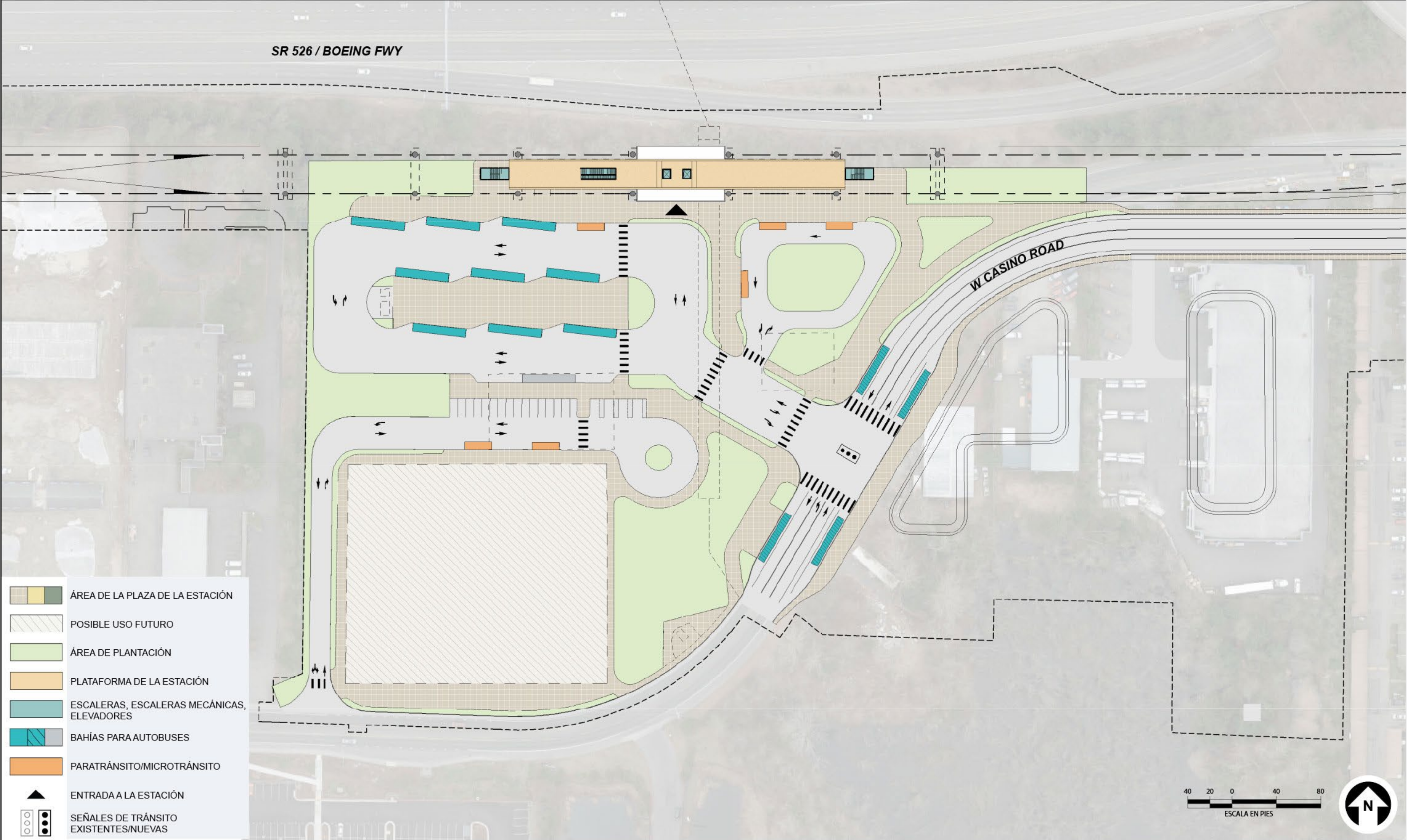
- a) Las cantidades o descripciones presentadas en esta tabla son por impactos permanentes o de largo plazo, excepto donde se señale un impacto por construcción.
- b) Las opiniones de los costos posibles son basadas en el valor del dólar en 2025 y solo con fines comparativos, pero no representan el presupuesto del proyecto. La SR 99/Airport Road Station en estos momentos no está financiada para el diseño final ni la construcción.

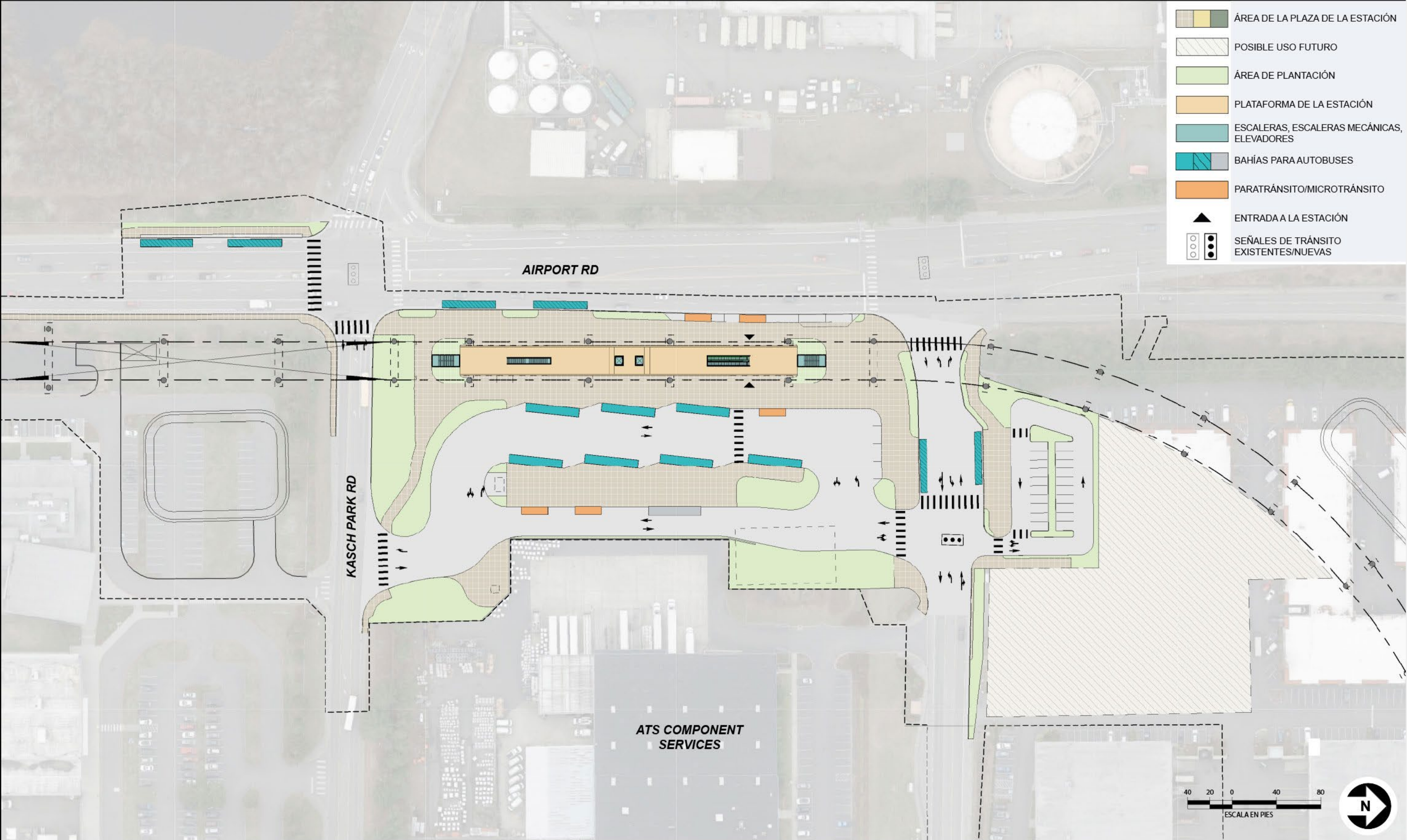
Segmento SW Everett Industrial Center | Características clave

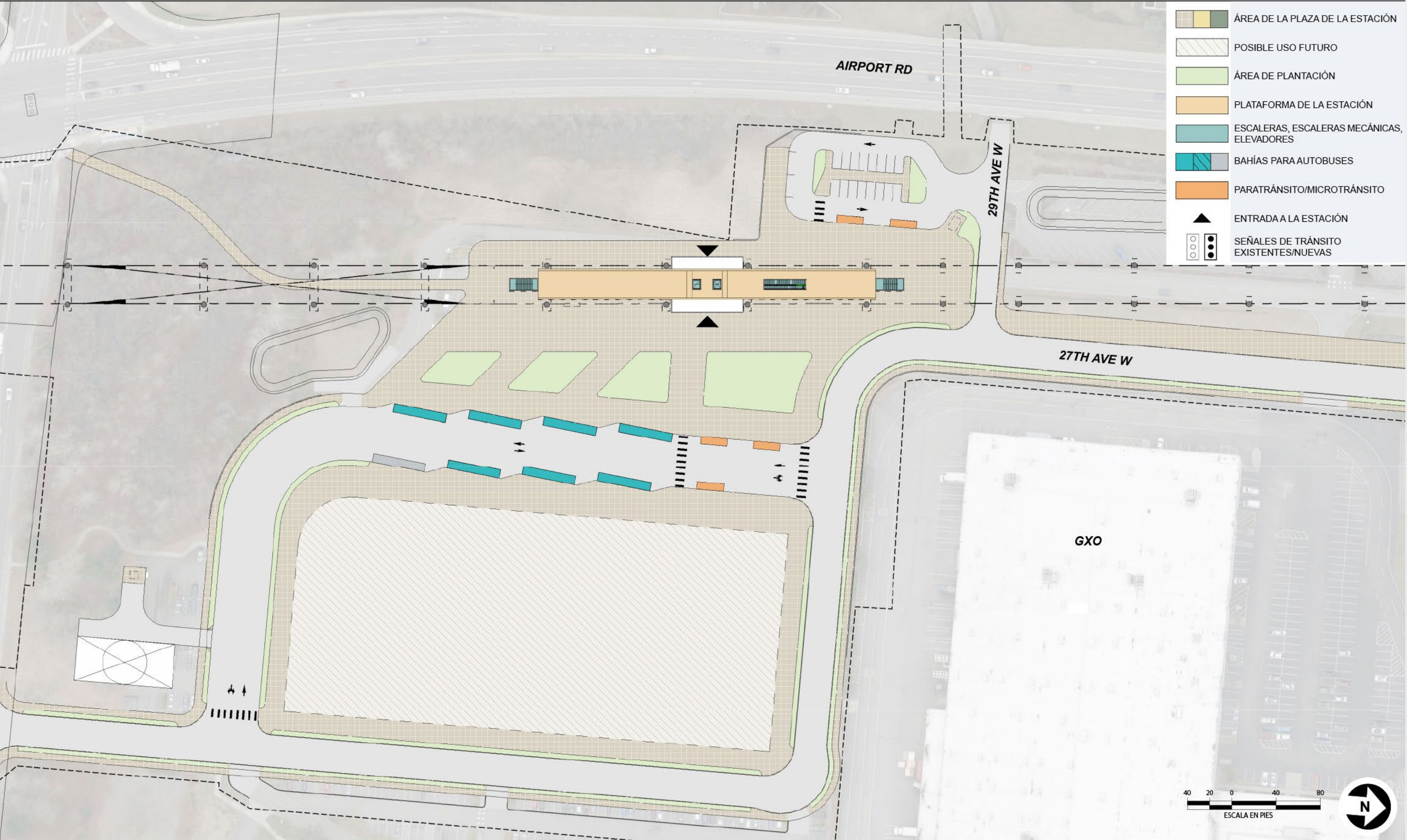
- Todas las estaciones y rutas serían elevadas.
- Everett Transit y Community Transit prestan actualmente servicio en esta zona con rutas de autobús, incluida la línea Swift Green.
- Todas las alternativas se ubicarían dentro de Paine Field/planta de fabricación de Boeing en Everett/Industrial Center.
- Las instalaciones de la estación en esta área incluyen un espacio para el servicio de transporte al Aeropuerto Paine Field y a las instalaciones de producción de Boeing en Everett.
- No está previsto crear nuevos estacionamientos en este lugar como parte de este proyecto.
- Cuando la Fase 1 del Everett Link entre en servicio (2037), la línea llegará hasta el SW Everett Industrial Center. El servicio de Link light rail se extenderá hasta la estación Everett una vez que se complete la construcción de la Fase 2 (2041).
- Se identificaron la estación SWI-A y la ruta SWI-1 como las alternativas preferidas.











Medida ^a	Opción preferida SWI-1A	SWI-1A con opción de diseño bajo	SWI-1B	SWI-1C
Posibles cierres de calles durante la construcción	Cierres del SR 526, las 24 horas para acotamiento y, cierres nocturnos de uno de los carriles	Cierres del SR 526, las 24 horas para acotamiento y, cierres nocturnos de uno de los carriles	Cierres del SR 526, las 24 horas para acotamiento y, cierres nocturnos de uno de los carriles	Cierres del SR 526, las 24 horas para acotamiento y, cierres nocturnos de uno de los carriles
Número de posibles desplazamientos residenciales	Ninguno	52	Ninguno	Ninguno
Número de posibles desplazamientos de negocios	35	37	29	30
Instalaciones comunitarias y recursos sociales desplazados	Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno
Impactos en el ecosistema	1.1 acres de humedales 150 pies de arroyos 0.8 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	1.2 acres de humedales 200 pies de arroyos 0.9 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	0.8 acres de humedales 150 pies de arroyos 0.8 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	0.9 acres de humedales 150 pies de arroyos 0.9 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas
Número de inmuebles históricos con posibles efectos adversos	Ninguno	Ninguno	Ninguno	Ninguno
Opinión del posible costo en millones ^b	\$870 – 980	\$880 – 990	\$800 – 900	\$840 – 950

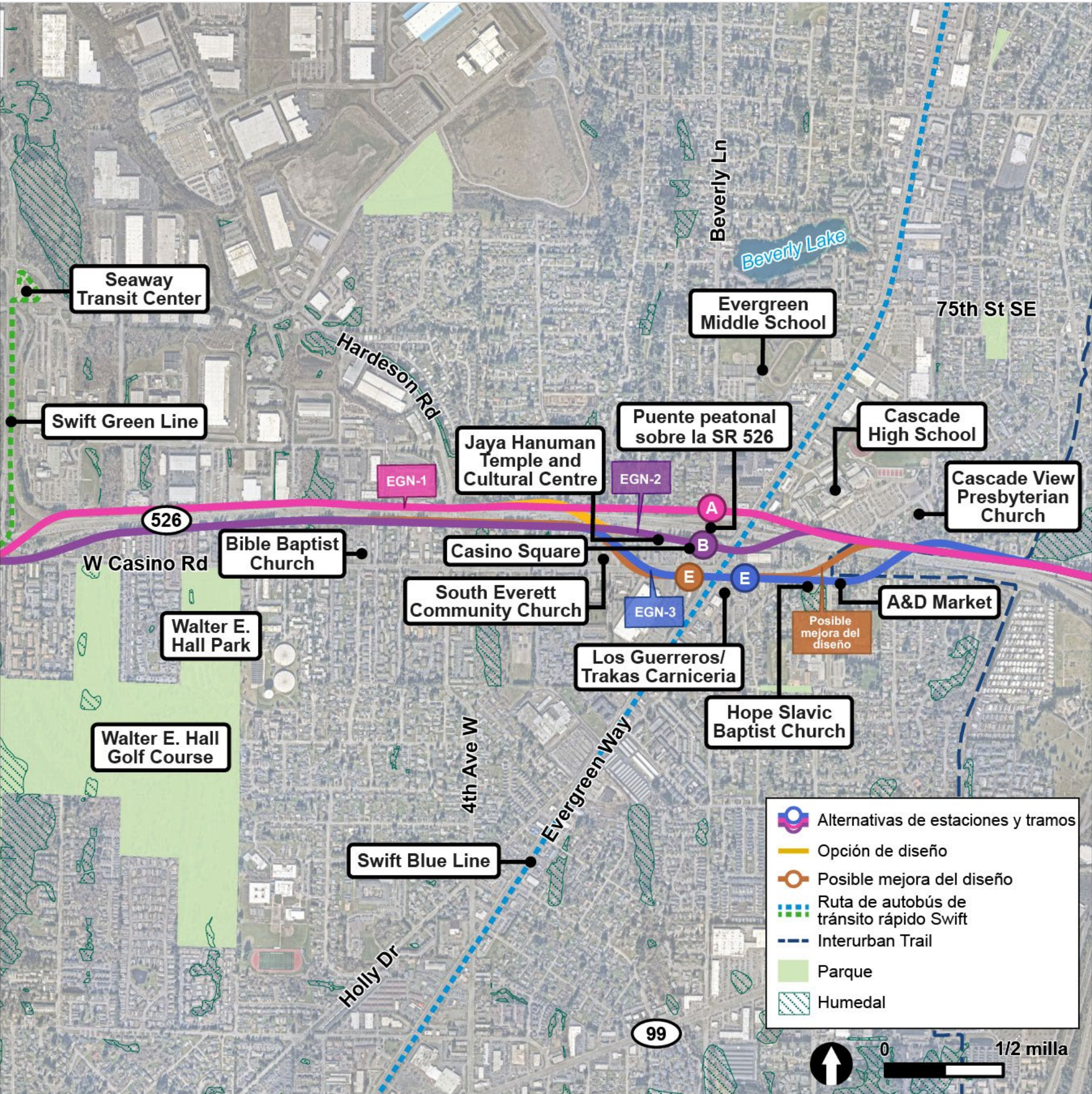
- NOTAS:
- a) Las cantidades o descripciones presentadas en esta tabla son por impactos permanentes o de largo plazo, excepto donde se señale un impacto por construcción.
- b) Las opiniones de los costos posibles son basadas en el valor del dólar en 2025 y solo con fines comparativos, pero no representan el presupuesto del proyecto.

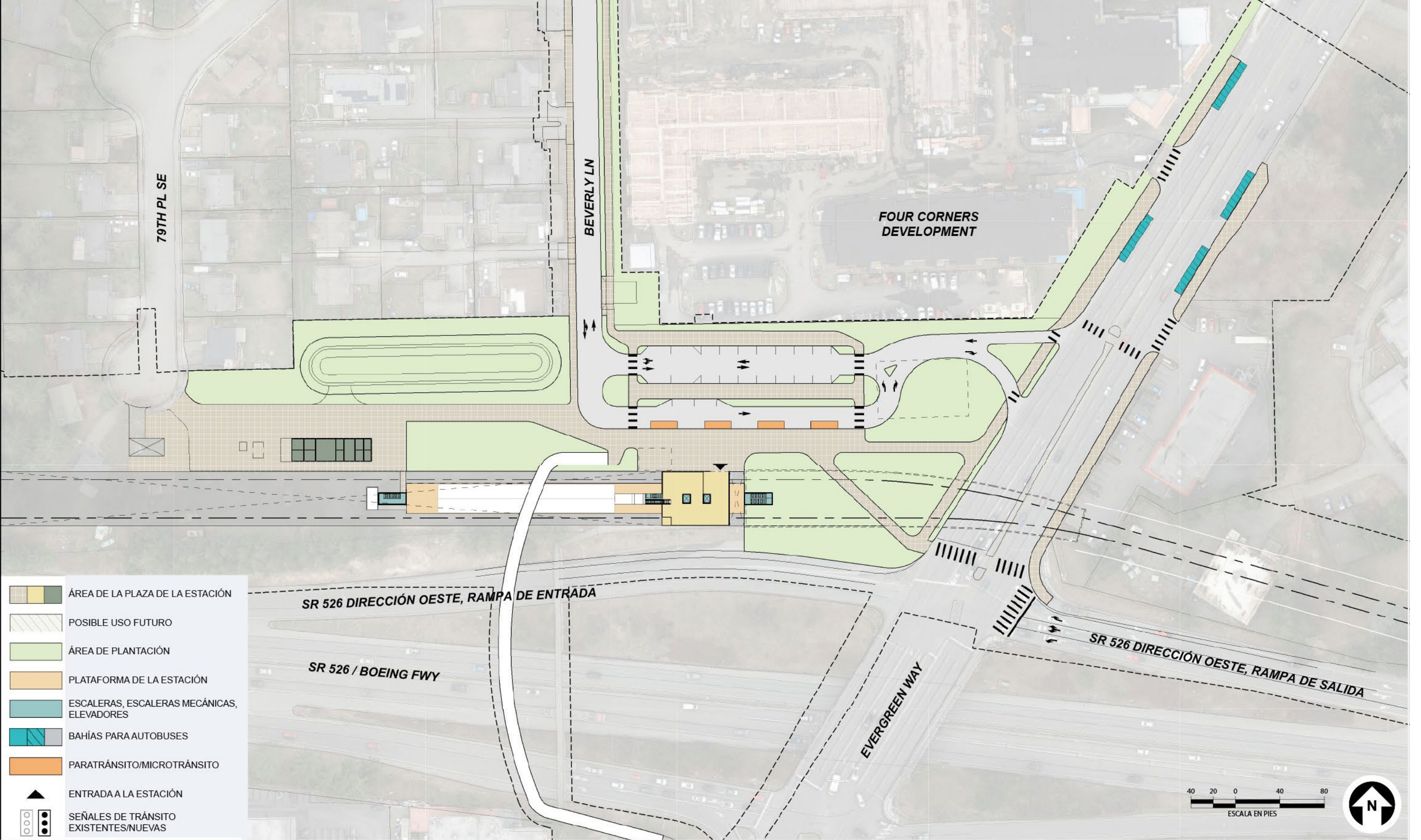
Segmento SR 526 / Evergreen

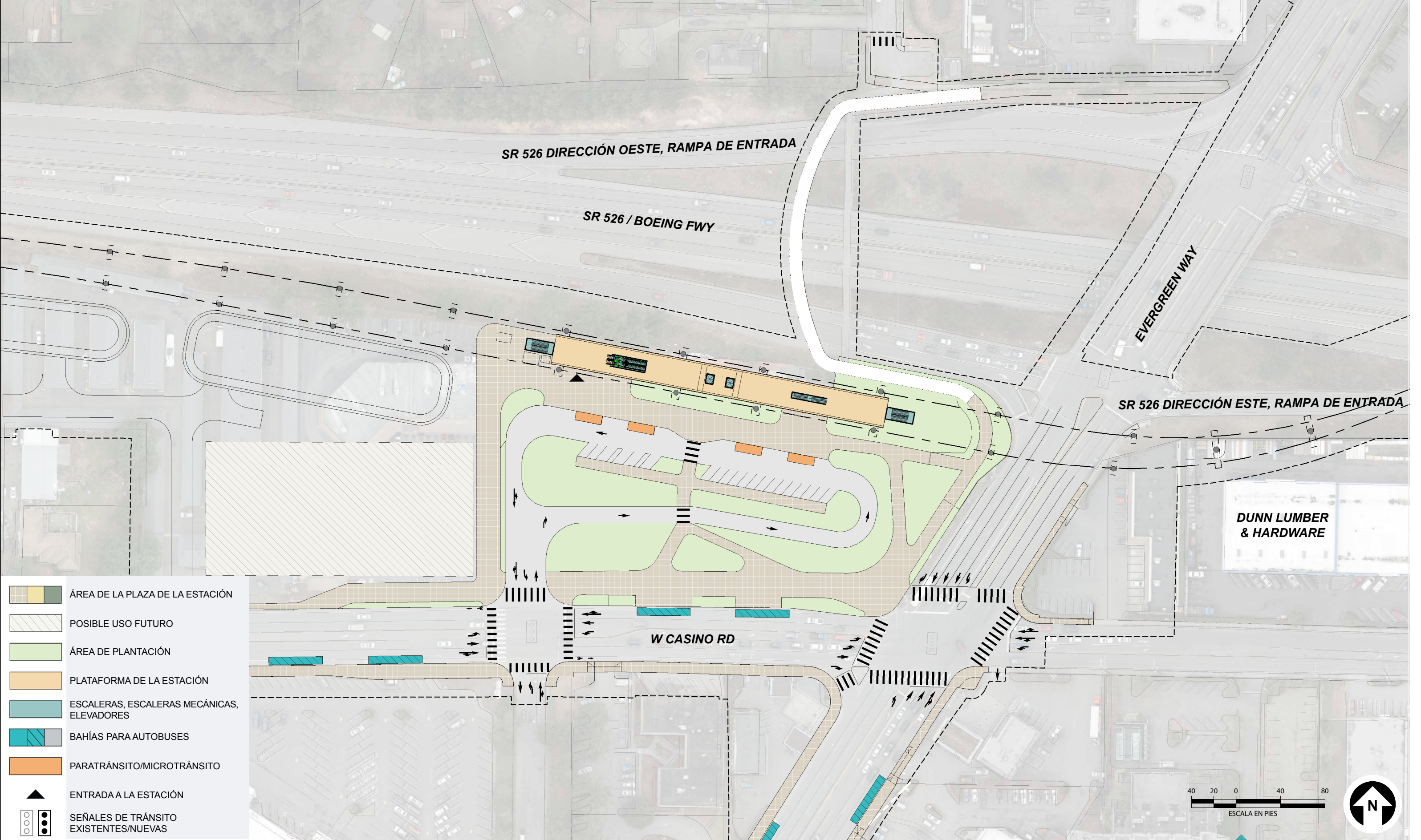


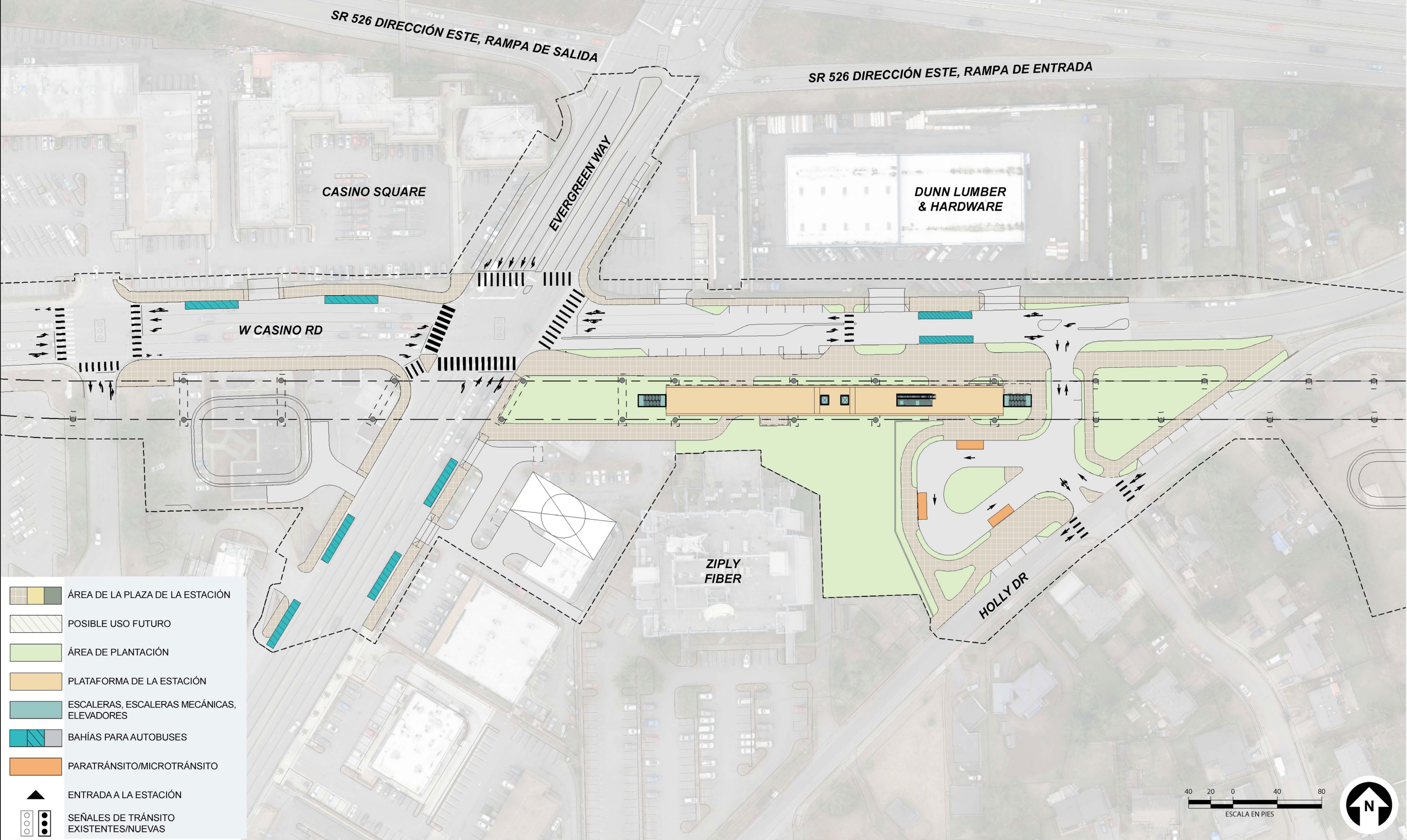
Segmento SR 526 / Evergreen | Características clave

- Las estaciones EGN-B y EGN-E serían elevadas, mientras que la EGN-A se ubicaría ligeramente por debajo del nivel del suelo.
- Las paradas de autobús se ubicarían en las calles existentes en todas las opciones de estación de esta zona.
- Everett Transit y Community Transit prestan actualmente servicio en esta zona con rutas de autobús, incluida la línea Swift Blue.
- Este proyecto no incluye estacionamiento en esta estación.
- Tanto la estación EGN-A como la EGN-B requerirían el reemplazo del puente peatonal existente sobre la SR 526.
- No se identificó ninguna alternativa preferida para este segmento.









Segmento SR 526 / Evergreen | Resumen de los posibles efectos

Medida ^a	<i>EGN-1A</i> 	<i>EGN-2B</i> 	<i>EGN-2B</i> con la opción de diseño del lado norte del SR 526 	<i>EGN-3E</i> 	<i>EGN-3E</i> con la opción de diseño del lado norte del SR 526 
Posibles cierres de calles durante la construcción	Cierres nocturnos del SR 526 en dirección este y oeste, las rampas de acceso a y desde Evergreen Way; cierre las 24 horas del acotamiento del SR 526	Cierres nocturnos del SR 526; cierre las 24 horas del acotamiento del SR 526	Cierres nocturnos del SR 526 en dirección este y oeste, las rampas de acceso a y desde Evergreen Way; cierre las 24 horas del acotamiento del SR 526	Cierres nocturnos del SR 526; cierre las 24 horas del acotamiento del SR 526	Cierres nocturnos del SR 526 en dirección este y oeste, las rampas de acceso a y desde Evergreen Way; cierre las 24 horas del acotamiento del SR 526
Número de posibles desplazamientos residenciales	58	171	32	184	42
Número de posibles desplazamientos de negocios	5	23	24	11	12
Instalaciones comunitarias y recursos sociales desplazados	Davita Everett Dialysis	Negocios en Casino Square y Jaya Hanuman Temple and Cultural Centre	Negocios en Casino Square y Jaya Hanuman Temple and Cultural Centre	A&D Market, Los Guerreros/ Trakas Carniceria, y Hope Slavic Baptist Church	A&D Market, Los Guerreros/ Trakas Carniceria, y Hope Slavic Baptist Church
Impactos en el ecosistema	0.4 acres de humedales 500 pies de arroyos 1 acre de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	0.3 acres de humedales 650 pies de arroyos 0.6 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	0.4 acres de humedales 200 pies de arroyos 0.8 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	0.3 acres de humedales 650 pies de arroyos 0.4 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	0.4 acres de humedales 200 pies de arroyos 0.7 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas
Número de inmuebles históricos con posibles efectos adversos	1	Ninguno	Ninguno	1	1
Opinión del posible costo en millones^b	\$900 – 1,020	\$980 – 1,100	\$1,020 – 1,150	\$990 – 1,120	\$1,020 – 1,150

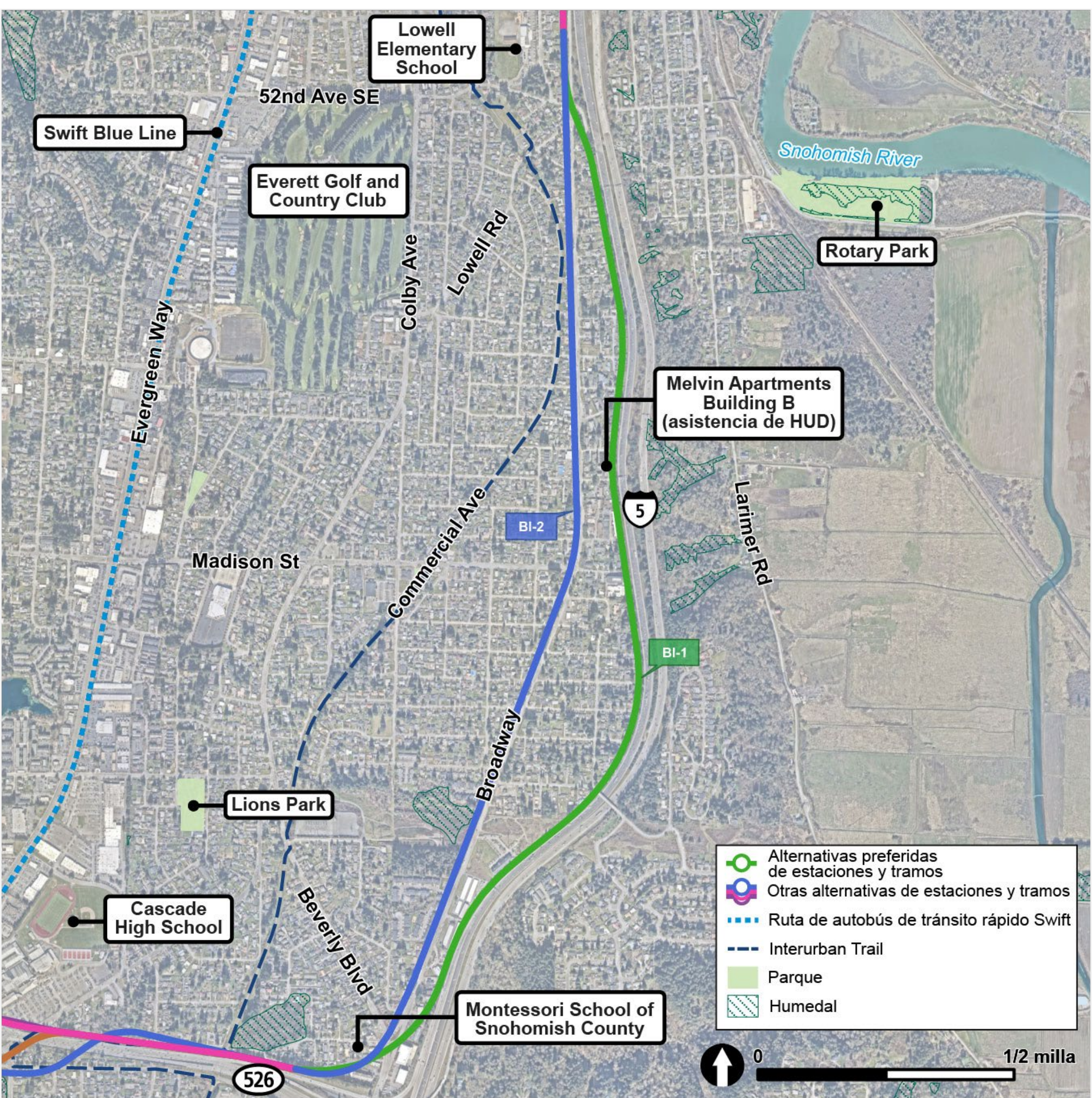
- NOTAS:
- a) Las cantidades o descripciones presentadas en esta tabla son por impactos permanentes o de largo plazo, excepto donde se señale un impacto por construcción.
- b) Las opiniones de los costos posibles son basadas en el valor del dólar en 2025 y solo con fines comparativos, pero no representan el presupuesto del proyecto.

Segmento Broadway / I-5



Segmento Broadway / I-5 | Características clave

- Esta sección del proyecto incluye dos alternativas de ruta desde la SR 526 y la I-5 hasta Lowell Road y la I-5.
- Esta sección no incluye ninguna estación.
- La ruta BI-1 recorrería principalmente a nivel de la calle junto a la I-5.
- La ruta BI-2 recorrería un tramo a cielo abierto en el tercio sur de esta sección, para luego pasar a una vía elevada en dirección norte.
- Se identificó la ruta BI-1 como la alternativa preferida.



Medida ^a	Opción preferida BI-1	BI-2
Posibles cierres de calles durante la construcción	Cierres nocturnos de Broadway y Lowell Road cerca de la intersección de ambas calles	Cierres nocturnos de Broadway
Número de posibles desplazamientos residenciales	204	181
Número de posibles desplazamientos de negocios	11	9
Instalaciones comunitarias y recursos sociales desplazados	Melvin Apartments - edificio B y New Century Village (HUD-propiedad con asistencia)	Montessori Schools of Snohomish County
Impactos en el ecosistema	Sin impacto a humedales Sin impacto a arroyos 0.5 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	0.2 acres de humedales 300 pies de arroyos 0.4 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas
Número de inmuebles históricos con posibles efectos adversos	1	2
Opinión del posible costo en millones ^b	\$740 – 840	\$820 – 930

NOTAS:

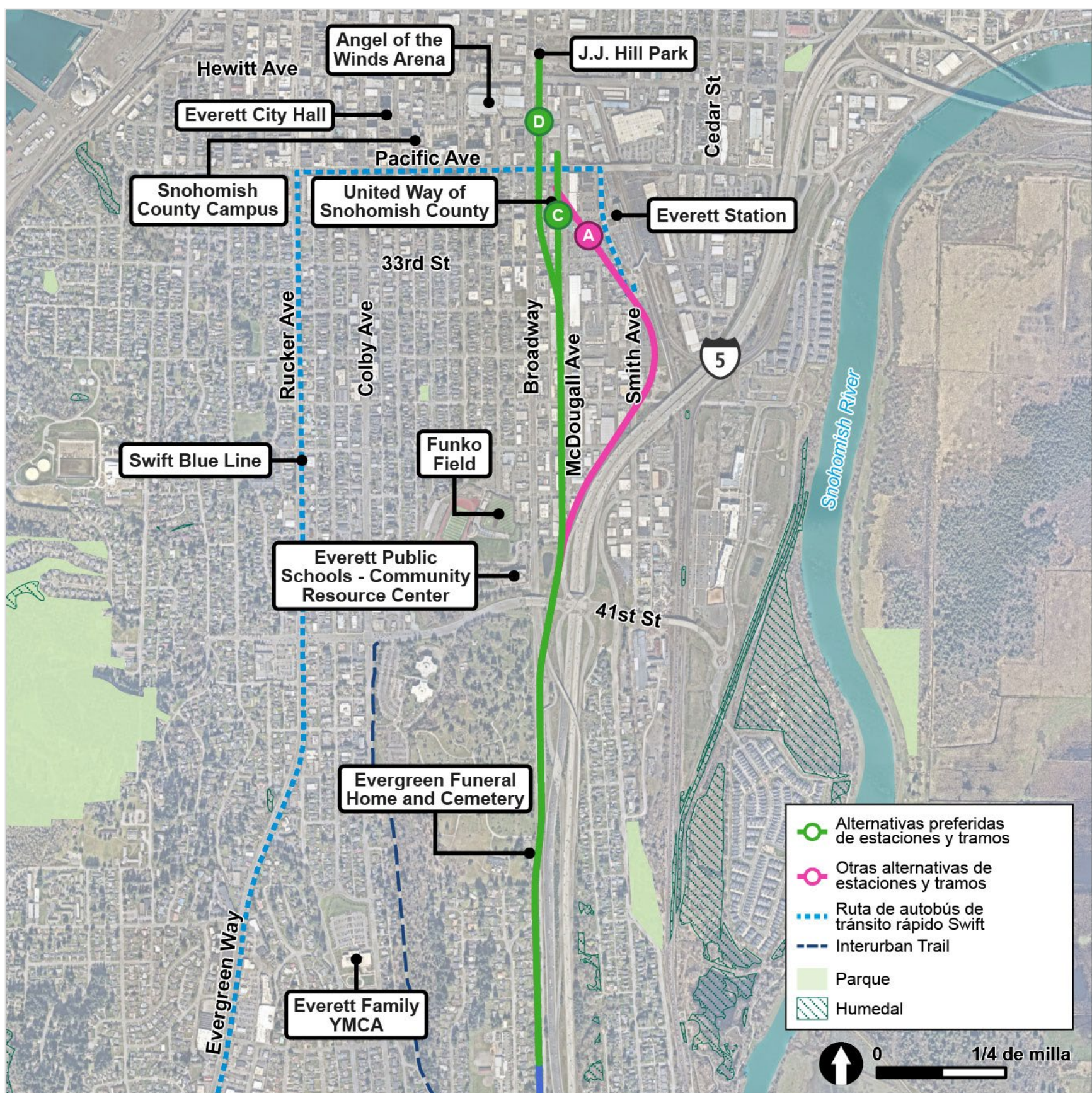
- a) Las cantidades o descripciones presentadas en esta tabla son por impactos permanentes o de largo plazo, excepto donde se señale un impacto por construcción.
- b) Las opiniones de los costos posibles son basadas en el valor del dólar en 2025 y solo con fines comparativos, pero no representan el presupuesto del proyecto.

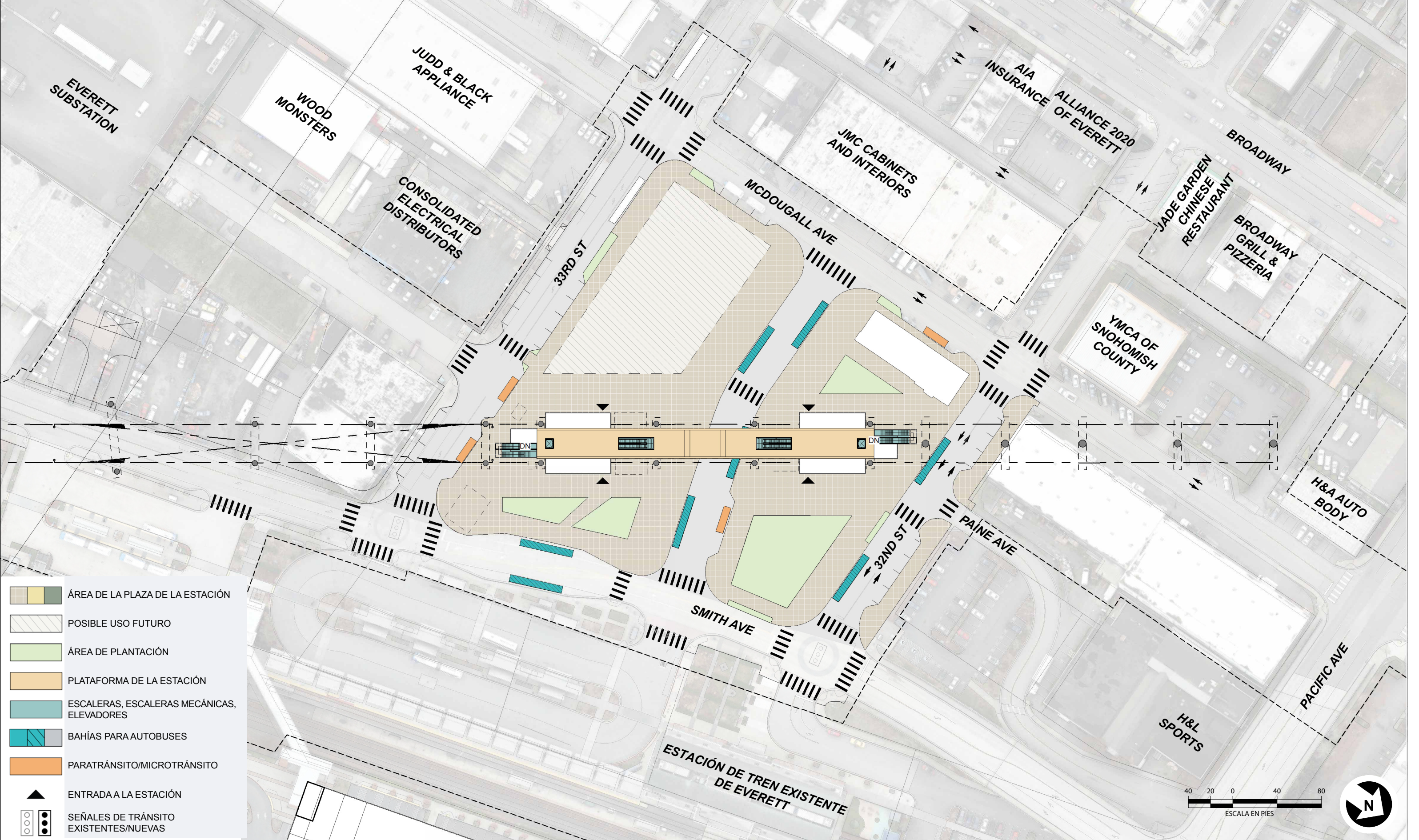
Segmento Everett Station



Segmento Everett Station | Características clave

- Todas las estaciones y rutas serían elevadas.
- La estación Everett sería el extremo norte del sistema Link y constituiría un importante centro de conexiones.
- Las vías se extenderían más allá de la estación para que los trenes pudieran dar la vuelta. A esto se le conoce como la vía de cola.
- Se está analizando la posibilidad de crear aproximadamente 1,000 nuevos lugares de estacionamiento en esta zona de la estación, pero el diseño definitivo y la construcción del estacionamiento se han aplazado.
- Everett Transit y Community Transit prestan actualmente servicio en esta zona con rutas de autobús, incluida la línea Swift Blue. El servicio ferroviario Sounder de Sound Transit, Greyhound y Skagit Transit también utilizan la estación Everett.
- Se identificaron la estación EVT-C, la estación EVT-D, la ruta EVT-2 y la ruta EVT-3 como las alternativas preferidas.
- La ciudad de Everett está planificando actualmente la construcción de un nuevo Centro de Eventos al Aire Libre de Everett, lo cual podría entrar en conflicto con la ubicación de la estación EVT-3D.

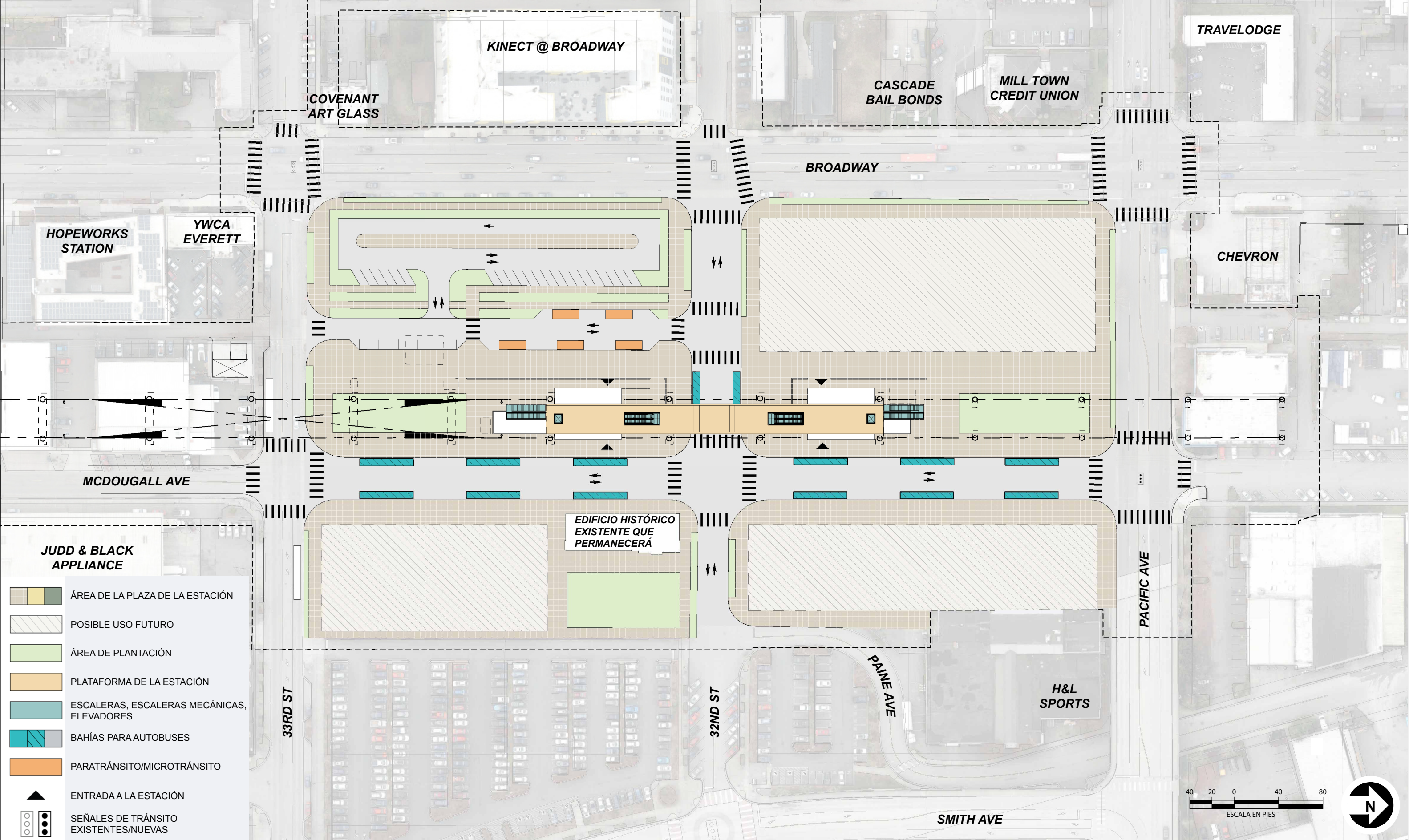


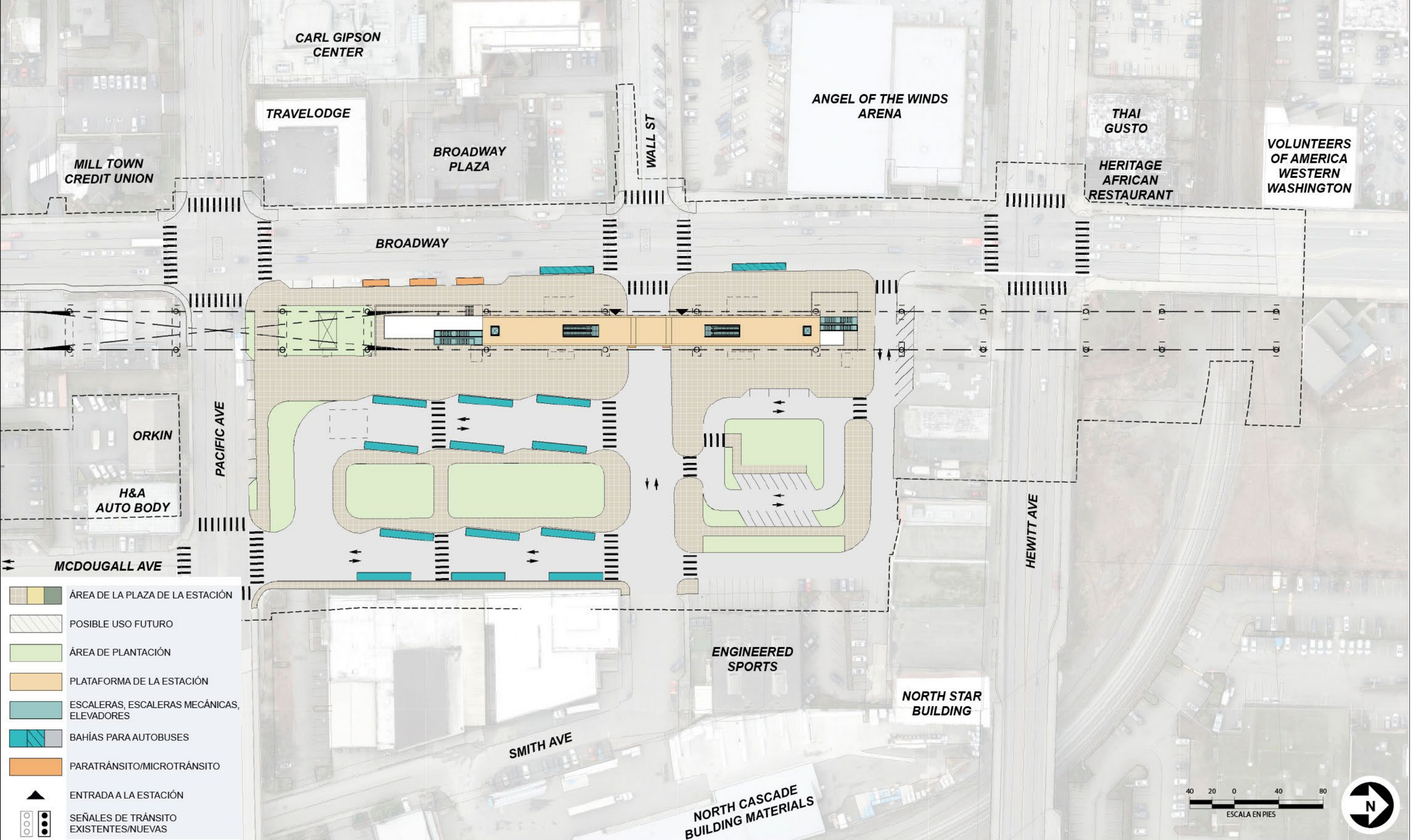


- ÁREA DE LA PLAZA DE LA ESTACIÓN
- POSIBLE USO FUTURO
- ÁREA DE PLANTACIÓN
- PLATAFORMA DE LA ESTACIÓN
- ESCALERAS, ESCALERAS MECÁNICAS, ELEVADORES
- BAHÍAS PARA AUTOBUSES
- PARATRÁNSITO/MICROTRÁNSITO
- ENTRADA A LA ESTACIÓN
- SEÑALES DE TRÁNSITO EXISTENTES/NUEVAS

40 20 0 40 80
ESCALA EN PIES







Medida ^a	EVT-1A	Opción preferida EVT-2C	Opción preferida EVT-3D
Posibles cierres de calles durante la construcción	Cierres nocturnos de las rampas de acceso del I-5 en Broadway	Cierres nocturnos de las rampas de acceso del I-5 en Broadway	Cierres nocturnos de las rampas de acceso del I-5 en Broadway
Número de posibles desplazamientos residenciales	6	6	6
Número de posibles desplazamientos de negocios	17	34	37
Instalaciones comunitarias y recursos sociales desplazados	United Way of Snohomish County	United Way of Snohomish County	Ninguno
Impactos en el ecosistema	<0.1 acres de humedales Sin impacto a arroyos 0.5 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	<0.1 acres de humedales Sin impacto a arroyos 0.5 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	<0.1 acres de humedales Sin impacto a arroyos 0.5 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas
Número de inmuebles históricos con posibles efectos adversos	2	4	4
Opinión del posible costo en millones ^b	\$800 – 900	\$840 – 940	\$850 – 960

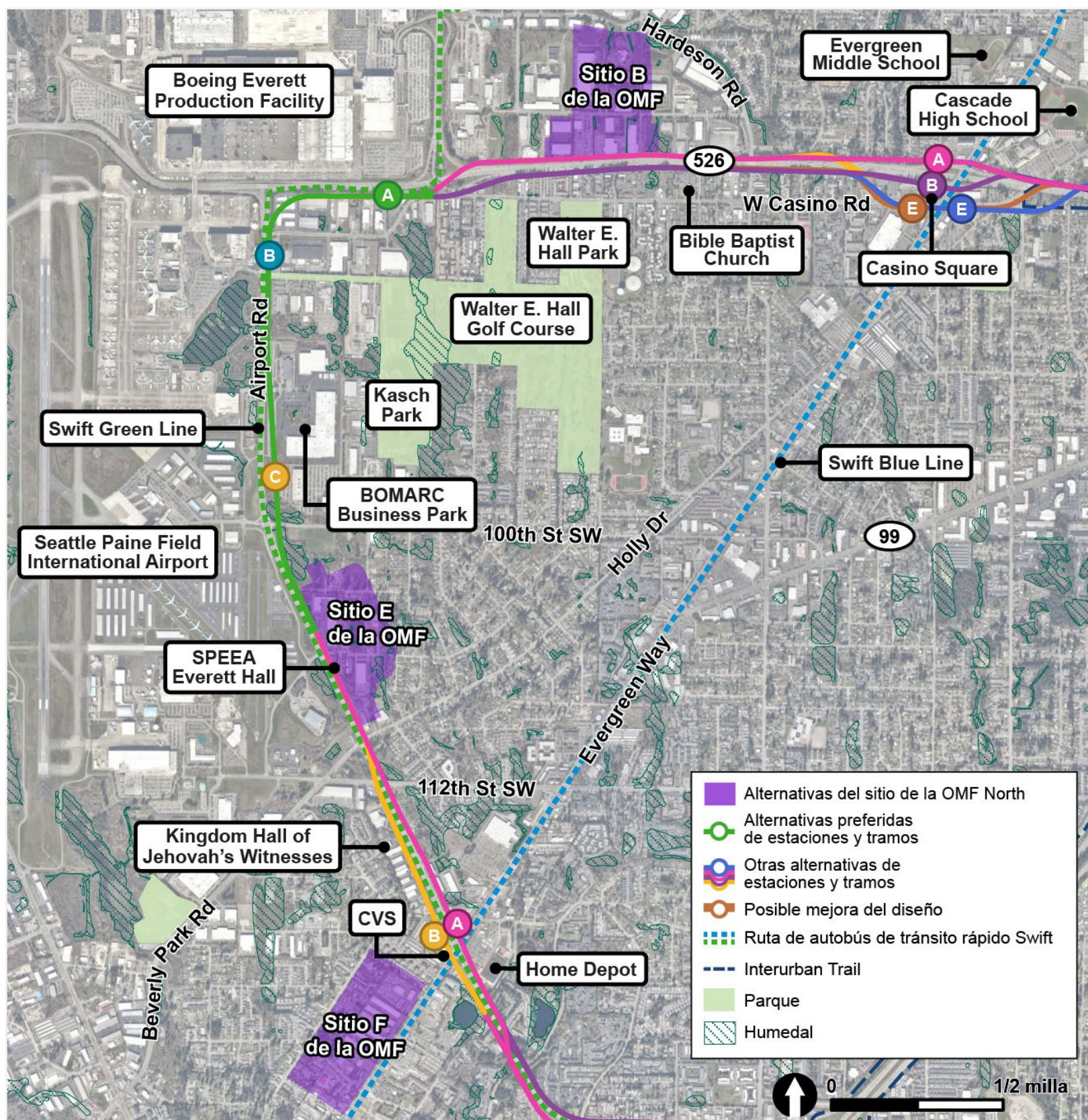
- NOTAS:
- a) Las cantidades o descripciones presentadas en esta tabla son por impactos permanentes o de largo plazo, excepto donde se señale un impacto por construcción.
- b) Las opiniones de los costos posibles son basadas en el valor del dólar en 2025 y solo con fines comparativos, pero no representan el presupuesto del proyecto. El dictamen del costo probable para las alternativas de la Everett Station no incluye el costo del estacionamiento.

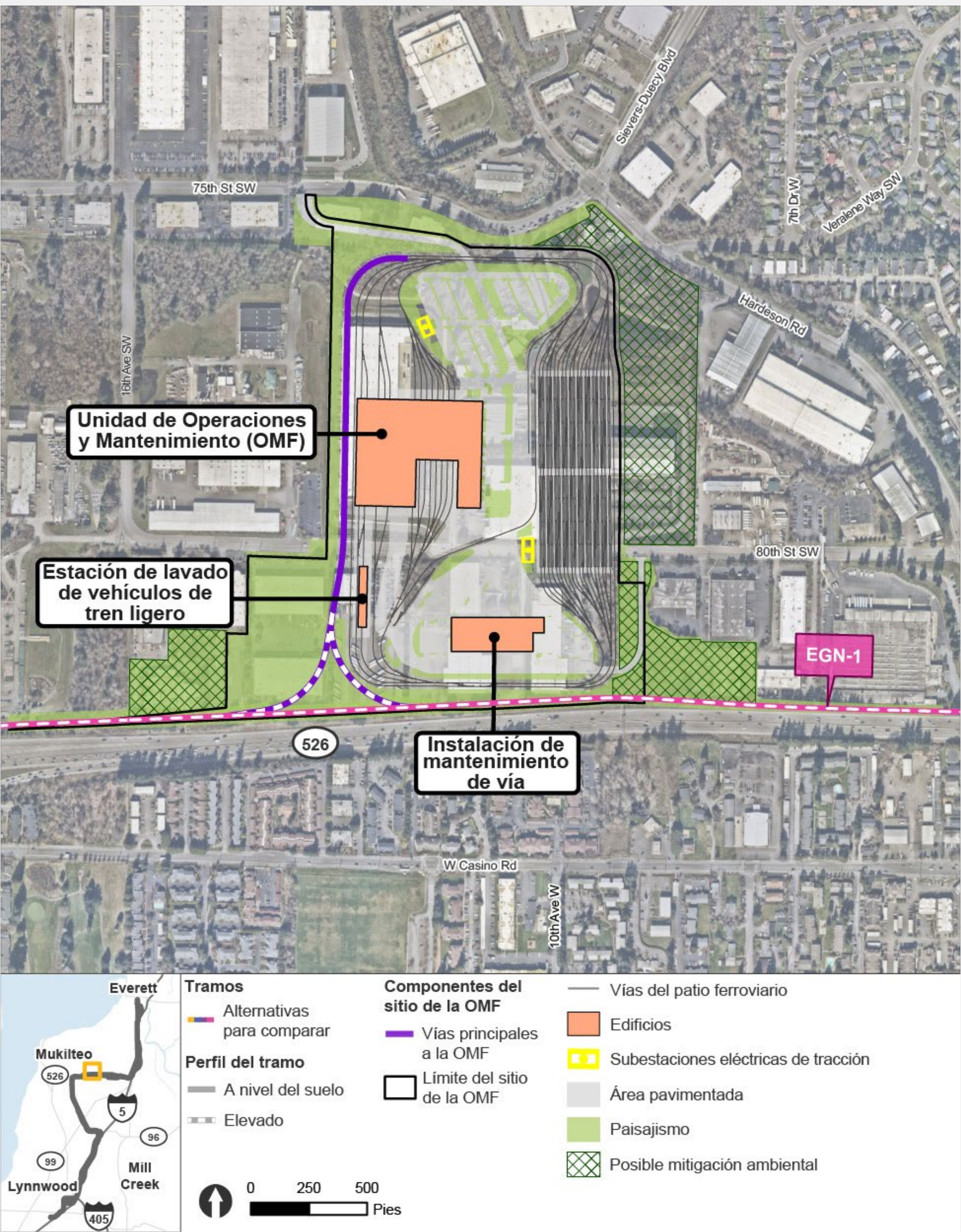
Unidad de Operaciones y Mantenimiento Norte



OMF Norte | Características clave

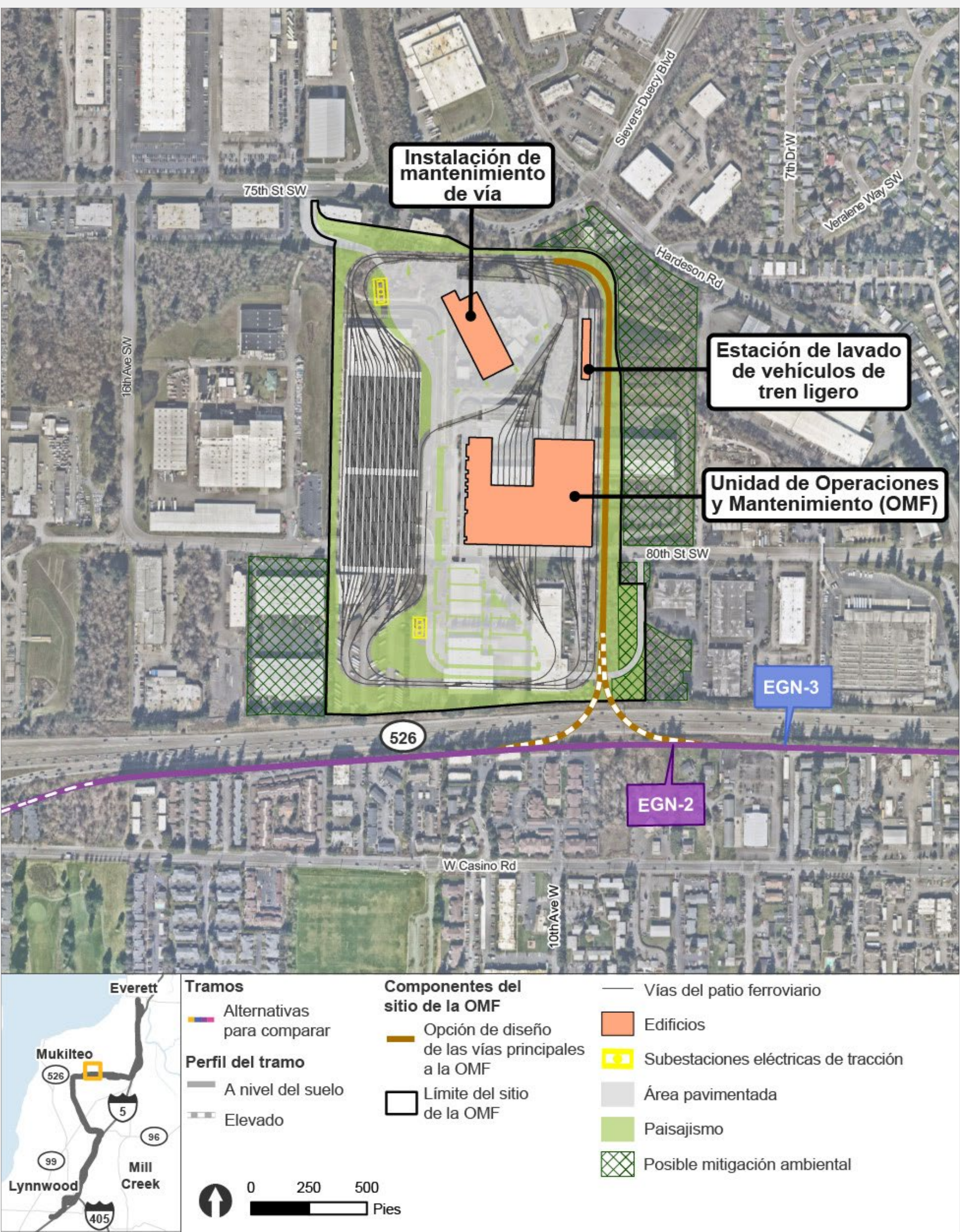
- Se requieren entre 80 y más de 100 acres para la nueva Unidad de Operaciones y Mantenimiento (Operations and Maintenance Facility, OMF) Norte. Esto incluye entre 50 y 70 acres aproximadamente para el sitio terminado y hasta 30 acres para obras adicionales y posibles necesidades de mitigación.
- Respalda la ampliación prevista del tren ligero de Sound Transit, fundamental para mantener el sistema seguro y limpio.
- Diseñado para el mantenimiento, almacenamiento y puesta en servicio de más de 150 vehículos de tren ligero, con espacio adicional en la unidad de mantenimiento para equipos y vehículos de servicio.
- Cubre las funciones de mantenimiento de la vía de la línea principal, los sistemas y las estaciones (mantenimiento de la vía).
- Se espera que generen más de 450 empleos altamente calificados con un salario digno en el Condado de Snohomish. En nuestra OMF existente, el salario promedio de los empleados actualmente es de más de \$45 por hora u \$85,000 al año.
- Se diseñará para cumplir con el objetivo de sostenibilidad de Sound Transit: Certificación en Liderazgo en Diseño Energético y Ambiental (LEED) Oro.
- No se identificó ninguna alternativa preferida para la OMF North.





OMF Norte

Opción de diseño del Sitio B de la OMF con
vías de acceso hacia el lado sur de la SR 526







OMF Norte

Opción de diseño del Sitio F de la OMF con vías de acceso hacia el lado oeste de Airport Road



Medida ^a	OMF site F	OMF site F con la opción de diseño de vías férreas al lado oeste de Airport Road	OMF site E	OMF site B	OMF site B con opción de diseño de vías férreas al lado sur de SR 526
Posibles cierres de calles durante la construcción	Sin cierres en las carreteras estatales o interestatales	Cierres nocturnos de la SR 99	Sin cierres en las carreteras estatales o interestatales	Sin cierres en las carreteras estatales o interestatales	Cierres nocturnos de la SR 526
Número de posibles desplazamientos residenciales	189	186	49	Ninguno	90
Número de posibles desplazamientos de negocios	68	62	13	16	13
Instalaciones comunitarias y recursos sociales desplazados	Airport RV Park y dos edificios con departamentos del Axis Apartment Complex (HUD-propiedad con asistencia)	Airport RV Park y dos edificios con departamentos del Axis Apartment Complex (HUD-propiedad con asistencia)	Aerospace Machinist District 751 y Society of Professional Engineering Employees in Aerospace (SPEEA) Everett Hall	Ninguno	Ninguno
Impactos en el ecosistema	0.3 acres de humedales 100 pies de arroyos 0.5 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	1.2 acres de humedales Sin impacto a arroyos 1 acre de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	5.2 acres de humedales 850 pies de arroyos 19.7 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	1.1 acres de humedales 1950 pies de arroyos 2.9 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas	1.3 acres de humedales 2650 pies de arroyos 2.9 acres de hábitats en espacios abiertos de tierras altas
Número de inmuebles históricos con posibles efectos adversos	11 (1 propiedad elegible individualmente y 1 distrito histórico elegible con 10 aportando recursos)	11 (1 propiedad elegible individualmente y 1 distrito histórico elegible con 10 aportando recursos)	Ninguno	Ninguno	Ninguno
Opinión del posible costo en millones ^b	\$2.03 – 2.28	\$2.11 – 2.38	\$1.72 – 1.94	\$2.31 – 2.60	\$2.31 – 2.61

NOTAS:

a) Las cantidades o descripciones presentadas en esta tabla son por impactos permanentes o de largo plazo, excepto donde se señale un impacto por construcción.

b) Las opiniones de los costos posibles son basadas en el valor del dólar en 2025 y solo con fines comparativos, pero no representan el presupuesto del proyecto.

Siguientes pasos

Después de que se cierre el periodo de comentarios del borrador de la EIS el 2 de noviembre, compilaremos y evaluaremos los comentarios y brindaremos un resumen a la Junta de Sound Transit y al público. Luego, la Junta confirmará, modificará o identificará una alternativa preferida, que evaluaremos junto con otras alternativas en la EIS final.

La evaluación ambiental continuará hasta la publicación de la EIS definitiva, lo cual esperamos que ocurra a finales de 2027. La evaluación ambiental concluye cuando la Administración Federal de Transporte Público emite un Acta de Decisión. La Junta de Sound Transit seleccionará el proyecto que se llevará a cabo, lo cual constituye su decisión oficial sobre qué ruta, estaciones y ubicación de la OMF Norte se construirán.

Inicios de 2027

- La Junta de Sound Transit confirma, modifica o identifica la alternativa preferida.

Finales de 2027/principios de 2028

- Publicación final de la EIS.
- La Administración Federal de Transporte emite un Registro de decisión.
- La Junta de Sound Transit elige el proyecto que se construirá.

2028

- Inicia el diseño final.

