

Transporte por Vehículos—Boletín Informativo

Los automóviles y camiones proporcionan transporte para el trabajo, la escuela, los servicios públicos y las actividades con fines recreativos y comerciales. Los vehículos también se utilizan para responder a emergencias. El proyecto propuesto podría resultar en demoras de tráfico y afectar la capacidad del personal de emergencia para responder a situaciones que amenazan la vida. El proyecto propuesto recibiría carbón por trenes usando dos líneas de ferrocarril locales, llamadas la línea principal de Reynolds y la línea principal y línea ramal de BNSF. Estas líneas de ferrocarril cruzan múltiples calles a lo largo de la ruta al área del proyecto.

¿Qué efectos en el transporte por vehículos fueron analizados?

El estudio analiza cómo la construcción y el funcionamiento del proyecto propuesto afectarían el transporte por vehículos. También evalúa cómo el aumento en los trenes podría afectar el retraso de vehículos y la seguridad en los cruces de trenes a lo largo de la línea de ferrocarril principal de Reynolds, la línea ramal de BNSF y la línea principal de BNSF en Washington.

¿Cómo se analizaron los efectos en el transporte por vehículos?

El estudio describe las condiciones actuales de tráfico de vehículos en 17 cruces de la línea de ferrocarril principal de Reynolds, la línea ramal de BNSF y la línea principal de BNSF en el condado de Cowlitz. También analiza los efectos potenciales en los cruces del estado de Washington a lo largo de la línea principal de BNSF que podrían ser afectados por el aumento en el tráfico de trenes. El análisis describe los servicios de bomberos, policía y ambulancia en el condado de Cowlitz. Se usó información de agencias de transporte federal y estatal para el análisis. Luego, el estudio identifica los efectos potenciales en el transporte por vehículos. Por último, el estudio incluye acciones que pueden mitigar o contrarrestar los efectos potenciales.

El estudio compara el tráfico por vehículos en los cruces durante la construcción y operación del proyecto propuesto. El tiempo de la demora de vehículos se clasifica en función a la demora en los cruces ferroviarios. También se evaluó la demora de vehículos en los cruces y en las intersecciones adyacentes y los cambios en la tasa de accidentes debido al aumento de tráfico de trenes. Longview Switching Company, el operador local de los trenes, tiene planes para mejorar la línea de ferrocarril ramal de BNSF y la línea principal de Reynolds. Estas mejoras aumentarían la velocidad de los trenes y reducirían las demoras en los cruces de tren. El estudio evalúa las condiciones si se hacen estas mejoras y también si no se hacen.

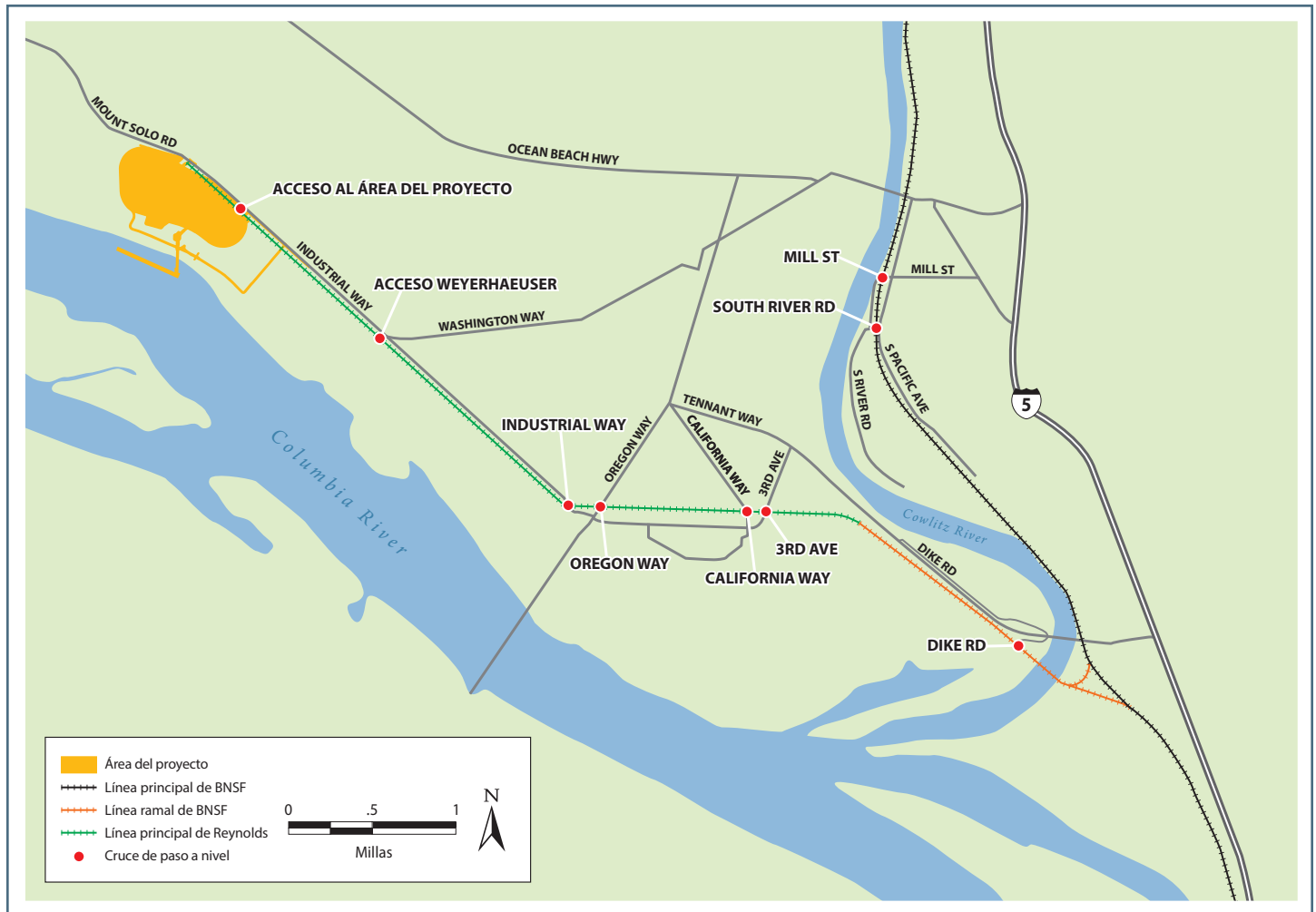
¿Qué efectos tendría el proyecto propuesto en el transporte por vehículos?

Construcción

El proyecto propuesto requeriría aproximadamente 56.000 camiones o 23.400 vagones de tren para entregar material de construcción durante el año pico de construcción. El estudio encontró que si los materiales se entregan por camión, no habría retrasos significativos para el tráfico de vehículos. Si los materiales se entregan por tren, la construcción del proyecto propuesto podría afectar los cruces de trenes durante la hora pico en la entrada al área del proyecto en la 38th Avenue así como en el cruce de tren en la 3rd Avenue y California Way. Podrían haber embotellamientos si un tren relacionado al proyecto propuesto viaja durante la hora pico en Washington Way en la intersección de Washington Way/Industrial Way, en Oregon Way (ruta estatal [SR, por sus siglas en inglés] 433) en el cruce de la línea principal de Reynolds y en South River Road en el cruce con la línea principal de BNSF. El estudio encontró que las demoras podrían afectar la circulación de vehículos de emergencia.

Funcionamiento

El proyecto propuesto agregaría 16 trenes por día en los cruces a lo largo de las líneas de ferrocarril principal de Reynolds y BNSF (8 trenes cargados llegando y 8 trenes vacíos saliendo). Los 8 trenes cargados que llegan al área del proyecto probablemente viajarían a lo largo de la línea principal de BNSF por la garganta del río Columbia y luego al norte hacia Longview. Los 8 trenes vacíos que saldrían del área probablemente viajarían hacia el norte desde Longview por la línea principal de BNSF y luego hacia el este por el pase Stampede a través del centro de Washington.



Los cruces a nivel que podrían experimentar efectos de retraso de vehículos

Demoras para vehículos

El estudio analiza las demoras potenciales (de 55 segundos o más) diarias y durante la hora pico a causa de los trenes adicionales.

Sin mejoras a las líneas de ferrocarril ramal de BNSF y la línea principal de Reynolds, el tráfico adicional de trenes causaría demoras largas en seis cruces de trenes a lo largo de la línea principal de Reynolds si un tren relacionado con el proyecto propuesto viajara durante la hora pico: en la entrada al área del proyecto en la 38th Avenue, acceso de Weyerhaeuser opuesto a Washington Way, Industrial Way, Oregon Way, California Way y 3rd Avenue. La demora para el conductor típico en estos cruces se estima que sería entre 55 y 149 segundos. El estudio también encontró que, potencialmente, habrían demoras largas en Oregon Way (SR 433) en el cruce de la línea principal de Reynolds y en Washington Way en la intersección de Washington Way/Industrial Way si un tren relacionado al proyecto propuesto viajara durante la hora pico.

Si se mejoran las líneas de ferrocarril ramal de BNSF y línea principal de Reynolds, el tráfico adicional de trenes causaría demoras largas en cuatro cruces a lo largo de la línea principal de Reynolds y la línea ramal de BNSF si es que dos trenes relacionados al proyecto propuesto viajaran durante la hora pico: en la entrada al área del proyecto en la 38th Avenue, acceso de Weyerhaeuser opuesto a Washington Way, 3rd Avenue y Dike Road. La demora para el conductor típico en estos cruces se estima que sería entre 55 y 265 segundos. El estudio también encontró que, potencialmente, habrían demoras largas en Oregon Way (SR 433) en el cruce de la línea principal de Reynolds y en Washington Way en la intersección de Washington Way/Industrial Way.

El estudio encontró demoras para vehículos en dos cruces de la línea principal de BNSF en el condado de Cowlitz: Mill Street y South River Road. En el estado de Washington, el estudio encontró que los trenes podrían tomar de 2 a 8,5 minutos para pasar los cruces, dependiendo de la velocidad de los trenes. El estudio también encontró que los cruces en el condado de Spokane tendrían el mayor aumento de demoras para vehículos.

Vehículos de respuesta a emergencias

El aumento en las demoras para vehículos en los cruces de trenes también podría afectar a los vehículos de respuesta a emergencias, tales como los camiones de bomberos y las ambulancias. En un período de 24 horas, el estudio encontró que la probabilidad de que se demoraran los vehículos de respuesta a emergencias aumentaba en 10% en los cruces de las líneas principales de Reynolds y la línea ramal de BNSF sin mejoras de las líneas ferroviarias. Con las mejoras, la probabilidad de demora aumentaba 5%. El efecto potencial dependería en la necesidad del vehículo de emergencia de cruzar la línea de ferrocarril y si otras rutas estuvieran abiertas.

Seguridad de vehículos

El estudio encontró que la frecuencia de accidentes prevista aumentaría en los cruces de trenes en aquellas líneas con aumento de trenes e identifica un efecto potencial de seguridad de vehículos en el cruce de trenes sobre la 3rd Avenue en la línea de ferrocarril principal de Reynolds. El análisis no encontró un aumento significativo en el aumento potencial de accidentes de vehículo en otros cruces.

¿Qué puede hacer Millennium para reducir los efectos en el transporte por vehículos?

Millennium propone las siguientes medidas para reducir los efectos en el transporte por vehículos:

- Proporcionar fondos para extender el carril de giro a la izquierda de Washington Way a Industrial Way.
- Instalar barreras de cruce en el cruce de Industrial Way de la línea de ferrocarril principal de Reynolds.

El estudio recomienda la siguiente medida potencial de mitigación para reducir el efecto en el transporte por vehículos:

- Comunicar al condado de Cowlitz, ciudad de Longview, distrito de incendios de Cowlitz, ciudad de Rainier (Oregon), puerto de Longview y concejo de gobiernos Cowlitz-Wahkiakum antes de cada etapa operacional que cambiaría el promedio del tráfico de trenes en la línea de ferrocarril principal de Reynolds y la línea ramal de BNSF.

¿Hay efectos significativos y adversos que no pueden ser mitigados?

Aunque se proponen mejoras a la infraestructura ferroviaria y vial, no se sabe cuándo estas mejoras recibirían permiso o serían implementadas. Sin las mejoras para reducir las demoras de tráfico de vehículos, el proyecto propuesto tendría efectos significativos y adversos en el transporte de vehículos si un tren relacionado al proyecto propuesto viajara durante la hora pico.

¿Cómo puede comentar el público acerca del Borrador de la Declaración de Impacto Ambiental?

Hay varias maneras en las que el público puede presentar comentarios. El período de comentarios públicos es del 29 de abril hasta el 13 de junio del 2016.

Por servicio postal

Millennium Bulk Terminals—Longview SEPA EIS
c/o ICF International
710 Second Avenue, Suite 550
Seattle, WA 98104

En línea

Visite www.millenniumbulkeiswa.gov

En persona

En una de las siguientes reuniones públicas, en forma oral o escrita

- **24 de mayo del 2016**
de 1:00 a 4:00 p.m. y de 5:00 a 9:00 p.m.
Cowlitz County Regional Conference Center
1900 7th Avenue
Longview, WA 98632
- **26 de mayo del 2016**
de 1:00 a 4:00 p.m. y de 5:00 a 9:00 p.m.
Spokane Convention Center
334 W. Spokane Falls Boulevard
Spokane, WA 99201
- **2 de junio del 2016**
de 1:00 a 4:00 p.m. y de 5:00 a 9:00 p.m.
TRAC Center
6600 Burden Boulevard
Pasco, WA 99301

¿Dónde puedo encontrar más información?

El Capítulo 5, Sección 5.3, *Transporte por Vehículos*, del Borrador de la Declaración del Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) contiene información detallada acerca de las condiciones actuales, el análisis y los resultados relacionados con los efectos potenciales del proyecto propuesto en el transporte por vehículos.

Visite www.millenniumbulkeiswa.gov para obtener más información acerca del proyecto propuesto y del Borrador de la EIS.