

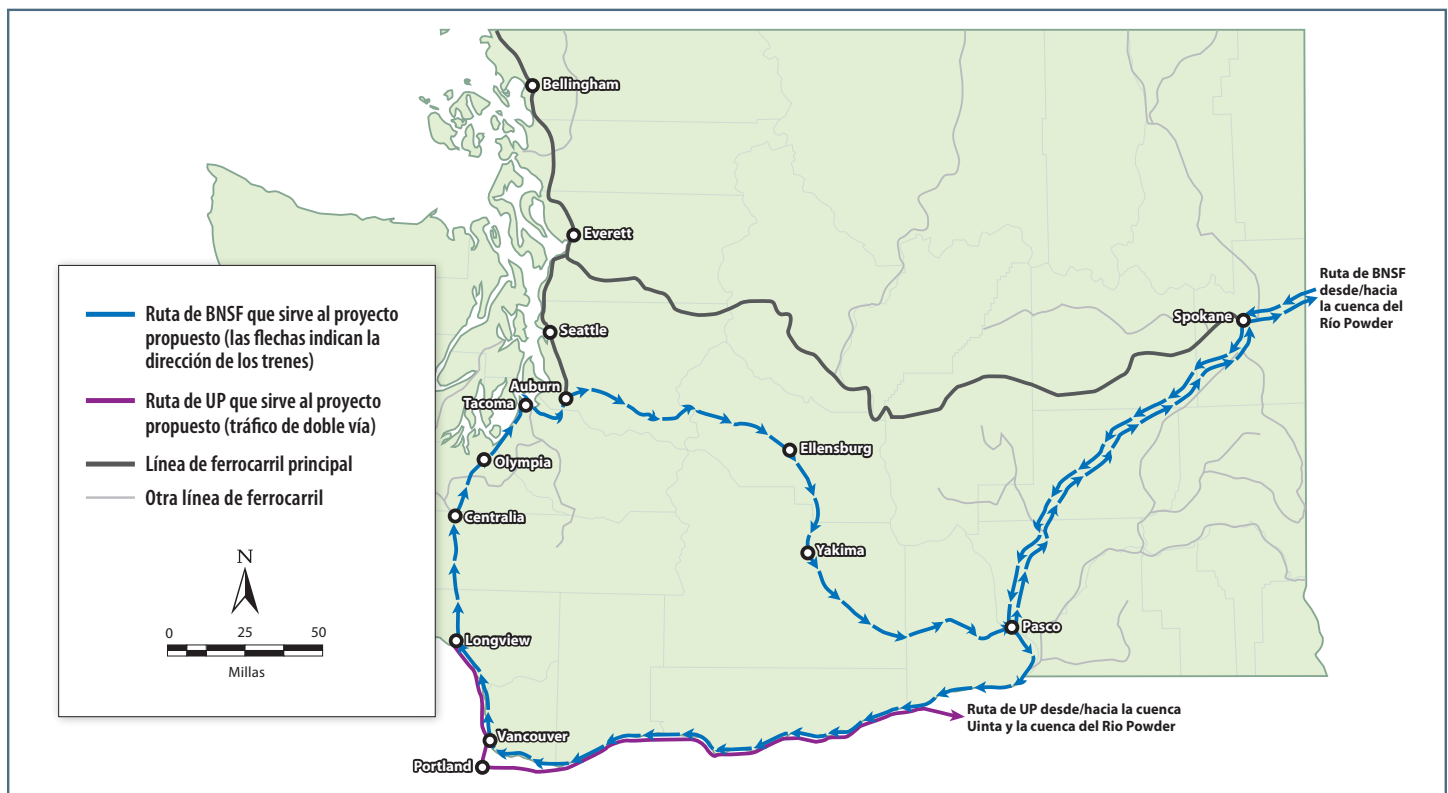
## Transporte por Ferrocarril y la Seguridad de los Ferrocarriles—Boletín Informativo

Las líneas de ferrocarril proporcionan transporte para pasajeros y mercancía. El proyecto propuesto construiría una terminal para la exportación de carbón, lo que implicaría la construcción de una línea de ferrocarril en la zona del proyecto.

El proyecto propuesto recibiría el carbón por línea de ferrocarril desde la cuenca del río Powder en Montana y Wyoming y desde la cuenca Uinta en Utah y Colorado. Las líneas principales de ferrocarril, así como las líneas cortas locales, llevarían trenes de ida y vuelta a la zona del proyecto.

Los trenes de las empresas BNSF o Union Pacific transportarían el carbón desde las minas hasta la terminal de exportación de carbón. Aunque las rutas son establecidas por las empresas de ferrocarril, se espera que los trenes cargados de carbón viajarían a lo largo de la garganta del río Columbia y los trenes vacíos viajarían de regreso cruzando el puerto de Stampede y a través de Yakima. Desde la línea principal en el condado de Cowlitz, los trenes viajarían hacia la terminal de exportación de carbón a lo largo de la línea de ferrocarril ramal de BNSF y la línea principal de Reynolds. Los trenes serían trenes unitarios, lo que significa que todos los vagones llevan la misma carga.

En pleno funcionamiento, el proyecto propuesto agregaría 16 trenes por día al tráfico por línea de ferrocarril. Esto significa 8 trenes unitarios con carga llegando a la terminal y 8 trenes vacíos saliendo. Cada tren unitario llevaría 125 vagones y sería 1,3 millas de largo. Actualmente, el promedio en la línea de ferrocarril ramal de BNSF es de 7 trenes por día y de 2,3 trenes por día en la línea principal de Reynolds.



Líneas de ferrocarril que se utilizarían en el proyecto propuesto

## Trenes en las fases del proyecto propuesto

	Construcción	Fase 1a	Fase 1b	Fase 2 (en pleno funcionamiento)
	2018	2018–2020	2020–2021	2022–2024
Promedio de trenes con carga por día	0,65	2	5	8
Promedio de trenes vacíos por día	0,65	2	5	8
<b>TOTAL DE TRENES POR DÍA</b>	<b>1,3</b>	<b>4</b>	<b>10</b>	<b>16</b>

### ¿Qué efectos fueron analizados en el transporte por ferrocarril y la seguridad de los ferrocarriles?

El estudio analiza los efectos potenciales en el transporte por ferrocarril y la seguridad de los ferrocarriles causados por el aumento del número de trenes. Examina la línea principal de ferrocarril de Reynolds y la línea ramal de BNSF en el condado de Cowlitz y las líneas de ferrocarril en el estado de Washington y más allá hacia las minas de carbón. Para la seguridad de los ferrocarriles, el estudio analiza cómo el aumento de trenes podría incrementar el riesgo de accidentes de tren, tales como una colisión o un descarrilamiento. Los impactos potenciales en el tráfico de vehículos debido al aumento del tráfico de trenes son analizados por separado en el boletín informativo de Transporte por Vehículos.

### ¿Cómo se analizaron los efectos en el transporte por ferrocarril y la seguridad de los ferrocarriles?

El estudio describe el tráfico actual de trenes en la línea de ferrocarril ramal de BNSF, la línea principal de ferrocarril de Reynolds y las rutas de la vía principal en el estado de Washington y hacia las minas de carbón. El estudio utiliza la información de modelos, bases de datos e informes. La información acerca de las condiciones existentes y futuras y de la operación de las líneas de ferrocarril proviene del *Plan de Ferrocarriles del Estado de Washington del Departamento de Transporte del Estado de Washington* y de las empresas de ferrocarril. El análisis de la seguridad de los ferrocarriles utiliza datos de la Administración Federal de Ferrocarriles. El estudio toma en cuenta la construcción, la operación y el transporte relacionado con el proyecto propuesto para identificar los impactos potenciales en el sistema de transporte por ferrocarril y la seguridad de los ferrocarriles. Por último, el estudio incluye medidas para mitigar o contrarrestar los efectos potenciales.

El estudio analiza dos escenarios para el tráfico de trenes en el futuro. Uno de ellos incluye planes de mejora de la línea de ferrocarril ramal de BNSF y la línea principal de Reynolds por los propietarios de estas empresas de ferrocarril. Sin embargo, estas mejoras aún no tienen los permisos necesarios. El otro escenario evalúa la línea de ferrocarril ramal de BNSF y la línea principal de Reynolds sin las mejoras.

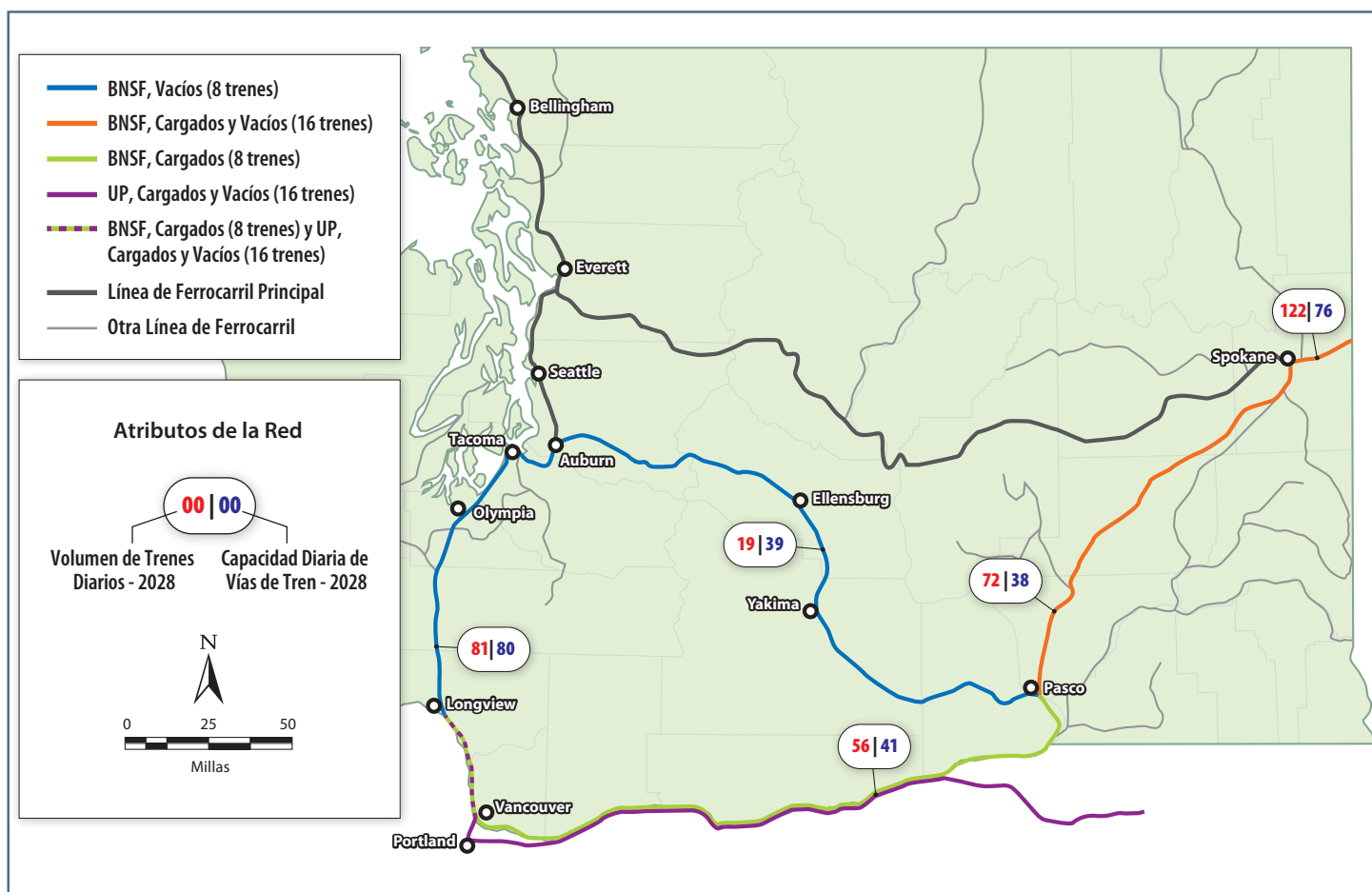
### ¿Qué efectos tendría el proyecto propuesto en el transporte por ferrocarril y la seguridad de los ferrocarriles?

#### Construcción

Los trenes o camiones traerían materiales de construcción al área del proyecto. Esto aumentaría el promedio de trenes por día a 1,3 a la línea de ferrocarril principal de Reynolds, línea ramal de BNSF y la línea principal de BNSF en el estado de Washington. El estudio demostró que el aumento de este tráfico no excedería la capacidad de la línea de ferrocarril principal de Reynolds, línea ramal de BNSF o las rutas de la línea principal de BNSF. Durante la construcción, el tráfico de trenes podría causar un pequeño aumento en la cantidad prevista de accidentes de tren. El estudio determinó que esto no tendría un gran impacto en la seguridad de los ferrocarriles.

#### Funcionamiento

La terminal de exportación de carbón estaría en pleno funcionamiento para el año 2028 y añadiría 16 trenes por día a la línea de ferrocarril ramal de BNSF y la línea principal de Reynolds. Dependiendo de la ruta, 8 o 16



Estimación del tráfico de trenes diarios en Washington en el año 2028, con trenes para el proyecto propuesto

trenes serían añadidos a las rutas de las líneas principales en el estado de Washington. El estudio demuestra lo siguiente:

- Línea de ferrocarril principal de Reynolds y línea ramal de BNSF en el condado de Cowlitz:
  - Sin las mejoras, las líneas de ferrocarril no tendrían la capacidad para añadir los trenes.
  - Con las mejoras planeadas, las líneas de ferrocarril tendrían la capacidad para añadir los trenes.
- Línea principal en el condado de Cowlitz: Sin las mejoras, los trenes añadidos contribuirían a que tramos de la línea principal sobrepasen su capacidad.
- Línea principal en el estado de Washington: Sin las mejoras, los trenes añadidos contribuirían a que tres tramos de las líneas de ferrocarril sobrepasen su capacidad: el tramo de la frontera de los estados de Idaho/Washington a Spokane, el tramo de Spokane a Pasco y el tramo de Pasco a Vancouver.
- Rutas de la línea principal más allá del estado de Washington: Sin las mejoras, los trenes añadidos podrían sobrepasar su capacidad en algunos tramos.

Aunque es probable que las empresas de ferrocarril podrían invertir o hacer cambios para acomodar el aumento del tráfico de trenes, no se sabe cuáles serían los cambios o cuándo tendrían los permisos o serían construidos.

Los trenes adicionales para el proyecto propuesto podrían aumentar el riesgo previsto de accidentes de tren. Para la línea de ferrocarril principal de Reynolds y la línea ramal de BNSF, el riesgo previsto por el aumento de trenes sería un accidente adicional cada 4 años. Para la línea principal de BNSF, el incremento del riesgo previsto varía entre 0,22 accidentes por año a 2,59 accidentes por año. Dependiendo del tamaño, la velocidad y la ubicación, un accidente podría o no podría resultar en un derrame de carbón o petróleo.

## ¿Qué puede hacer Millennium para reducir los efectos en el transporte por ferrocarril y la seguridad de los ferrocarriles?

El estudio identifica la siguiente medida de mitigación para reducir los efectos en el transporte por ferrocarril y la seguridad de los ferrocarriles:

- Antes de cada fase de operaciones que aumentaría el número de trenes, Millennium coordinaría con las empresas de ferrocarril. Un informe será preparado para documentar la coordinación.

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

Sin las mejoras para aumentar la capacidad de las líneas de ferrocarril, los trenes relacionados con el proyecto propuesto contribuirían a un efecto significativo y adverso. Tramos de la línea principal de BNSF en el estado de Washington no tendrían la capacidad para aceptar los trenes adicionales del proyecto propuesto y el tráfico futuro de trenes. Además, los trenes para el proyecto propuesto podrían aumentar el número de posibles accidentes de tren a lo largo de las rutas de ferrocarril en el condado de Cowlitz y el estado de Washington. Por lo tanto, sin mejoras a la infraestructura actual, el proyecto propuesto podría resultar en efectos significativos y adversos a la seguridad de los ferrocarriles. Las empresas de ferrocarril podrían resolver los problemas de seguridad y de capacidad a través de cambios en las líneas de ferrocarril o cambios operativos, pero no se sabe cuándo se permitirían o cuándo se construirían.

## ¿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.

### 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

### Por servicio postal

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

### En línea

[www.millenniumbulkeiswa.gov](http://www.millenniumbulkeiswa.gov)

## ¿Dónde puedo encontrar más información?

El Capítulo 5, Sección 5.1, *Transporte por Ferrocarril*, y en la Sección 5.2, *Seguridad de los Ferrocarriles*, del Borrador de la Declaración del Impacto Ambiental (EIS, por sus siglas en inglés) contienen información detallada acerca de las condiciones actuales, el análisis y los resultados relacionados con los impactos potenciales del proyecto propuesto en el transporte por ferrocarril y la seguridad de los ferrocarriles. Otros efectos potenciales del aumento en el tráfico de trenes, tales como demoras del flujo vehicular o demoras en el servicio de vehículos de emergencia, se estudiaron en el Capítulo 5, Sección 5.3, *Transporte de Vehículos*. Los efectos potenciales del ruido se estudiaron en el Capítulo 5, Sección 5.5, *Ruido y Vibraciones* e impactos potenciales de derrames en el Capítulo 3, Sección 3.6, *Materiales Peligrosos*.

También hay boletines informativos adicionales que analizan el transporte por vehículos, ruido y vibraciones y materiales peligrosos.

Visite [www.millenniumbulkeiswa.gov](http://www.millenniumbulkeiswa.gov) para obtener más información acerca del proyecto propuesto y del Borrador de la EIS.