

## Tráfico de trenes - Boletín informativo

Los proyectos propuestos recibirían crudo y otros líquidos a granel transportados por tren en la vía ferrocarrilera Puget Sound y Pacific (PS&P). Esta línea va desde la vía ferrocarrilera principal de Burlington Northern Santa Fe (BNSF) Railway Company en Centralia, a los sitios destinados a los proyectos en Hoquiam (más o menos 59 millas). El tráfico de trenes actual por la vía ferrocarrilera PS&P es de aproximadamente tres viajes por día.

La operación de los proyectos propuestos incrementaría el tráfico de trenes. En los proyectos se propone usar trenes en los que todos los vagones transporten en el mismo material. En los estudios se asumió que cada tren lleva 120 vagones. El proyecto de Westway añadiría un promedio de 1.25 trenes (cargados y vacíos) por día o 458 trenes por año. El proyecto de Imperium añadiría un promedio de 2 trenes (cargados y vacíos) por día o 730 trenes por año.

### ¿Qué impactos en el tráfico de trenes fueron analizados?

Los estudios analizaron los efectos del aumento del tráfico hacia los sitios de los proyectos y viceversa en el servicio ferroviario existente entre Centralia y dichos sitios. En el análisis se usó el estudio titulado "2015 Washington State Marine & Rail Oil Transportation Study" (Estudio del transporte de petróleo por vía marítima y ferrocarrilera en 2015 en el Estado de Washington) y los planes del Departamento de Transporte del Estado de Washington (Washington State Department of Transportation). El análisis iba dirigido a la vía ferrocarrilera PS&P porque todos los trenes para las instalaciones propuestas viajarían a lo largo de esta ruta de acceso a los sitios de los proyectos.

Los estudios ferrocarrileros analizaron la vía ferrocarrilera y el tráfico de trenes. En la Sección 3.16, *Tráfico y seguridad de vehículos*, se estudiaron los impactos provocados por el tráfico de trenes, ya fueran demoras en el tránsito de vehículos o acceso para vehículos de emergencia.

Los estudios también describieron el tráfico de trenes fuera de Grays Harbor. En el Capítulo 5, *Ampliación del transporte en trenes y barcos*, se analizó el tráfico de trenes en el estado de Washington y a los campos petroleros de Bakken. En el Capítulo 4, *Salud y Seguridad Medioambiental*, se describen los riesgos de derrames y explosiones provenientes de los barcos.

### ¿Cómo se analizaron estos impactos?

Los estudios describen el tráfico actual de trenes por la línea PS&P y la capacidad de la red ferrocarrilera. Examinan las operaciones en las instalaciones propuestas y el transporte por tren. A continuación identifican los efectos potenciales de los proyectos propuestos en el tráfico de trenes. Por último, los estudios incluyen acciones para mitigar o contrarrestar los impactos potenciales.

Para el análisis se desarrolló y utilizó un modelo. En él se analizó la vía ferrocarrilera PS&P y se modeló el tráfico de trenes actual y futuro a fin de encontrar cualquier impacto debido a un incremento en los trenes desde los proyectos propuestos, examinando la vía actual y las mejoras futuras. El modelo demostró que la línea ferrocarrilera PS&P está apta para 12 viajes por día y que la vía actual podía hacer frente al incremento en el tráfico de trenes debido a los proyectos. No serían necesarias obras en la vía ferrocarrilera para el tránsito de trenes de modo seguro hacia los sitios de los proyectos y viceversa.

### ¿Qué efectos tendrían los proyectos propuestos en el tráfico de trenes?

#### Construcción y operaciones

Los proyectos proponen la expansión del tramo actual de ferrocarril en los sitios de los proyectos. Westway expandiría los dos ramales o apartaderos cortos con 18 espacios para carga y descarga, a cuatro ramales más largos con un total de 80 espacios para carga y descarga. Imperium expandiría el tramo actual de ferrocarril con la construcción de casi 6.100 pies de vía para dos nuevas extensiones de ramales, adicionales a las cinco que ya existen. Las expansiones estarían localizadas en los sitios de los proyectos y no formarían parte de la vía ferrocarrilera PS&P. Los resultados de los estudios demuestran que la construcción y las operaciones



Vía ferrocarrilera PS&P en un cruce

en las instalaciones no afectarían la vía ferroviaria PS&P.

### Tráfico de trenes

El tráfico de trenes por la vía ferroviaria PS&P incrementaría a raíz de los proyectos propuestos. Los resultados de los estudios demuestran que la línea PS&P admite hasta 12 viajes de trenes por día. Esta capacidad es suficiente para el nuevo tráfico de trenes a los sitios de los proyectos.

El aumento del tránsito de trenes por la línea PS&P incrementaría la frecuencia con la que los trenes bloquean los cruces de carreteras. Los trenes destinados a los proyectos ocuparían los cruces de ferrocarril por más tiempo comparados con los trenes actuales, a causa del aumento en la frecuencia de los trenes y en la longitud de estos. Los cruces, en su mayoría, están en la línea entre Centralia y el este de Aberdeen; actualmente los trenes bloquean dichos cruces por 7 a 26 minutos en un período de 24 horas. Estos tiempos incrementarían en 13 minutos aproximadamente para el proyecto de Westway y en un máximo de 20 minutos para el proyecto de Imperium, dependiendo del cruce.

Entre el este de Aberdeen y los sitios de los proyectos, los trenes ocuparían los cruces de ferrocarril por más tiempo debido a que los vagones están separados para facilitar su entrada y salida de Poynor Rail Yard. En la actualidad los trenes bloquean los cruces en esta área por largos períodos de tiempo. Lo hacen en el área de Olympic Gateway Plaza (al este de Poynor Yard). El tráfico adicional de trenes aumentaría el tiempo promedio diario durante el cual están bloqueados los cruces. La cantidad de tiempo que el área de Olympic Gateway Plaza está bloqueada por día es de 49 a 70 minutos. Este tiempo aumentaría a un lapso de 96 a 112 minutos por día para el proyecto de Westway y a un lapso de 108 a 138 minutos por día para el proyecto de Imperium.

Los proyectos propuestos también aumentarían la cantidad de tiempo durante el cual estaría bloqueado el acceso para vehículos a Olympic Gateway Plaza. En la actualidad, el acceso para entrar y salir de ahí está bloqueado por un período máximo de 37 a 44 minutos, cuatro veces por semana. Este período de tiempo aumentaría a un lapso de 45 a 52 minutos para cualquiera de los proyectos propuestos, y 4,5 veces adicionales por semana para el proyecto de Westway y 7 veces adicionales por semana para el proyecto de Imperium.

En el área del Puerto de Grays Harbor (al oeste de Poynor Yard) los trenes bloquean actualmente los cruces de 14 a 43 minutos por día. Este período de tiempo aumentaría a un lapso de 10 a 22 minutos por día para el proyecto de Westway y de 58 a 77 minutos por día para el proyecto de Imperium. Los impactos en el tráfico de vehículos del bloqueo de los cruces por los trenes se describen en el Boletín informativo *Tráfico de vehículos*.

### ¿Qué pueden hacer Westway e Imperium para reducir los impactos en el tráfico de trenes?

En general, la infraestructura y capacidad actuales de la vía ferroviaria PS&P podría admitir trenes de los proyectos propuestos. No se recomienda la mitigación para resolver el tráfico de trenes. El incremento en el tráfico de trenes, en particular entre el este de Aberdeen y los sitios de los proyectos, afectaría el tráfico y la seguridad de vehículos. Las medidas de mitigación para hacer frente a los impactos en los vehículos debidos a las operaciones ferroviarias son analizadas en el Boletín informativo *Tráfico y seguridad de vehículos*. Las medidas de mitigación para hacer frente a los riesgos de derrames o explosiones en las vías ferroviarias se analizan en el Boletín informativo *Petróleo, Salud y Seguridad Medioambiental*.

### ¿Dónde encontrar más información?

En el Borrador de las Declaraciones del Impacto Medioambiental (EIS, Environmental Impact Statements), Sección 3.15, *Tráfico de trenes*, está la información detallada acerca de las condiciones, los análisis y los resultados actualizados relacionados con el tráfico de trenes en la vía ferroviaria PS&P. En la Sección 3.16, *Tráfico y seguridad de vehículos*, se analizaron los impactos del tráfico ferroviario en el tránsito de autos.

El Capítulo 5, *Ampliación del transporte en trenes y barcos*, describe el tráfico de trenes fuera de Grays Harbor. El Capítulo 4, *Salud y Seguridad Medioambiental*, incluye información y análisis detallados de los riesgos de derrames y explosiones debidos al tráfico de trenes.

También hay un boletín informativo adicional en el que se analiza el *Tráfico de vehículos*. Además, existe otro boletín informativo con los análisis de los riesgos de derrames de petróleo titulado *Petróleo, Salud y Seguridad Medioambiental*.

Visite el sitio [www.ecy.wa.gov/GraysHarbor](http://www.ecy.wa.gov/GraysHarbor) para obtener más información acerca de los proyectos propuestos.

### Viajes por año de trenes y barcos

Transporte	Sin los proyectos	Proyecto propuesto	
		Westway	Imperium
Tren	1.235	458	730
Barco	436	238	400

