

DEBIDO AL ESTRANGULAMIENTO DE TRAFICOS PROVOCADO POR EL GRAN BELT

## Los daneses aparcan la alta velocidad en favor de las cercanías

La introducción de la alta velocidad, algo que estaba previsto en Dinamarca para un futuro no muy lejano, ha sido aparcada para hacer frente a la mejora de los servicios de cercanías. La apertura del puente ferroviario del Gran Belt, el pasado verano, y los trastornos causados a esos tráficos, ha sido lo que a llevado a los Ferrocarriles Daneses (DSB) a replantearse las inversiones previstas.



Los retrasos en las cercanías han sido considerables en los últimos meses.

**Yolanda del Val**  
Las protestas de los usuarios de cercanías han influido decisivamente para que los Ferrocarriles Daneses (DSB) vuelvan su mirada hacia este colectivo. Y es que en los últimos meses los servicios de cercanías han sufrido una drástica disminución de su calidad, debido a que las prioridades de los DSB se han centrado en otros servicios.

Por ejemplo, la inauguración del túnel del Gran Belt, en lugar de mejorar las conexiones con Copenhague, la capital del país, lo que ha hecho ha sido provocar un tremendo caos, creando tal estrangulamiento de los tráficos que la dirección de la compañía ferroviaria ha decidido modificar radicalmente sus proyectos de inversión.

Durante varios meses, los viajeros han sufrido retrasos diarios de entre cuarenta y cincuenta minutos. Parece ser el precio de la inauguración de grandes obras de infraestructura, lo que ha llevado a un aumento del 60 por ciento de los tráficos entre las islas de Fionia y Sjaelland, donde se encuentra Copenhague. La apertura del puente del Gran Belt al tráfico de automóviles el pasado verano no sólo no ha implicado una reducción de los tráficos de viajeros del 17 por ciento, como se esperaba, sino que todo apunta a que siga aumentando la cifra de viajeros que se deciden a utilizar el ferrocarril. Además, la mejora del servicio se traducirá posiblemente en un aumento del tráfico de alrededor del 50 por ciento en los próximos dos años.

La división de los antiguos

ferrocarriles daneses (Los DBS se encargan del transporte de viajeros y de mercancías, y Baneystyrelsen se ocupa de las infraestructuras) obliga a repartir las inversiones en dos partes diferenciadas.

**Más tráficos.** Por otra parte, la posible implantación del TGV y la construcción de nuevas vías, algo de lo que se hablado mucho recientemente en Dinamarca, tendría que realizarse a costa de no ampliar las vías existentes, algo que se considera necesario para hacer frente al aumento de tráficos.

Todo esto ha hecho que los DSB se replanteen las inversiones iniciales que habían proyectado, de manera que los proyectos de alta velocidad han dejado paso a la mejora o ampliación de las líneas de cercanías.

Por lo pronto la velocidad

de los trenes se está aumentando progresivamente de 180 a 200 km/h, aunque esto sea algo que no entusiasma a los usuarios, más preocupados por el confort, la puntualidad y la posibilidad de llevar sus bicicletas en los trenes.

Claro está que las infraestructuras no es lo único que se ha visto afectado por los cambios de planes, ya que el material rodante que se iba a adquirir en un primer momento ha sufrido igualmente variaciones. Así, los trenes IC 3 previstos en un principio pasarán a 44 con el nuevo plan de inversiones; los IR 4, pasarán de 11 a 63. En cuanto a trenes IC 2, que no figuraban en los planes de compra, se adquirirán ahora 32. Por el contrario compras que estaban previstas, como 18 trenes TGV y 37 unidades diesel, por el momento, quedan suspendidas. □