



En 2007, la red ferroviaria británica alcanzó la cifra récord de 49.000 millones de viajeros-km, un aumento del 50 por ciento desde que la explotación ferroviaria se privatizó en 1996-97. Ello explica por qué las líneas intercity y de cercanías están empezando a padecer una seria falta de capacidad.

Además, el gobierno prometió con ocasión de la presentación del libro blanco del Transporte invertir más de 7.900 millones de euros en mejorar la capacidad entre 2009 y 2014. Según este documento, el gran objetivo a largo plazo es que el ferrocarril ofrezca el doble de la capacidad actual tanto en viajeros como en mercancías.

Igualmente, los tráficos de mercancías han aumentado un 60 por ciento desde 1996. Aunque estos tráficos son más pequeños si se miden en cifras de tren-km, existen problemas con estos surcos en las cercanías de Londres. Esto no ha hecho más que agravarse con el proyecto Crossrail, que consiste en un nuevo túnel Este-Oeste bajo el centro de Londres. Este túnel, que discurre

Ni la alta
velocidad ni
la electrificación
de líneas son
su prioridad

El Gobierno
británico
se propone

aumentar al doble
la capacidad
de las líneas

A punto de concluir la modernización de la línea de la Costa Oeste, el Gobierno británico se ha comprometido a aumentar los proyectos de infraestructuras ferroviarias para dar respuesta al espectacular aumento de los tráficos de viajeros. También se propone expandir los tráficos de mercancías para recortar las emisiones de CO₂.



Trabajos para la renovación de la línea aérea en Rugby.

entre las estaciones de Paddington y Stratford, ha generado un uso más intensivo de las vías en superficie existentes, que, además, están utilizando unos tráficos intermodales en aumento. El túnel estará concluido en 2017.

Como complemento del Crossrail, se acometerá el proyecto Thameslink, para el que se ha dispuesto una partida presupuestaria de 12.658 millones de euros. Las mercancías no son aquí un tema tan controvertido, pero el Thameslink ejercerá cierta presión en los extremos sur de las líneas principales de Midland y de la Costa Este, que potencialmente ofrecen cierta descongestión a la línea de mayor intercity y de mercancías de mayor actividad de Gran Bretaña: la línea principal de la Costa Oeste.

■ Financiación

Network Rail, el órgano gestor de la infra-

estructura, es el máximo responsable para resolver la crisis de capacidad. Sus ingresos los fija la Oficina de Regulación del Ferrocarril, tras un largo tira y afloja con el Gobierno para evitar que las inversiones de este organismo no superen la financiación estatal disponible. Las negociaciones económicas para el período que se extiende entre abril de 2009 y marzo de 2014 se encuentran ahora en curso.

Network Rail afirma que necesitará unos 18.100 millones de euros para gestionar, mantener y renovar la infraestructura, un 12 por ciento menos que en período de financiación anterior, gracias a una mejora de la eficacia.

En su libro blanco, el Gobierno británico descartó el desarrollo de una estrategia nacional para la implantación de líneas de alta velocidad a 300 km/h al norte u oeste de Londres. Asimismo, excluyó realizar nuevas electrificaciones, aunque sólo un 33 por ciento de los 15.795 km de la red de Network Rail están electrificados a 25 kV c.a. o 750 V c.c. un porcentaje muy bajo si se compara con el de otras redes europeas.

Todo esto se comprende

mejor si se analizan algunos intentos fallidos a la hora de implantar la alta velocidad. El denominado Tren Avanzado de Viajeros, destinado a circular a 250 km/h en la línea principal de la Costa Oeste, en los años setenta, fracasó. En su lugar, a partir de 1976, se introdujeron los trenes diésel ICI25 a 200 km/h. Otros dos intentos de circular a más de 200 km/h en esa línea en los años ochenta también resultaron fallidos. Por eso, Network Rail quiere ahora centrarse en la capacidad y fiabilidad, y no en el aumento de la velocidad, por lo que no existen planes de electrificación ni siquiera para las demandadas líneas Great Western y Midland.

■ Cuellos de botella

Otra de las prioridades es la nueva explanada Oeste de la estación de King Cross, que se situará encima del nuevo vestíbulo Norte del Metro de Londres. Ésta y la mejora de Thameslink son las dos últimas actuaciones necesarias dentro de la extensa reconstrucción del complejo de King Cross y St Pancras, necesaria para hacer



Network Rail necesitará más de 18.000 millones de euros para mantener y renovar la infraestructura entre 2009 y 2014.

frente al cambio de los servicios Eurostar, en noviembre de 2007. King Cross incorporará también otro andén como parte de la mejora por valor de 316 millones de euros que está en marcha, y cuyos contratos se adjudicarán en breve.

Después de Thameslink, el mayor cuello de botella al que Network Rail se ve obligada a hacer frente es la separación del complejo entramado de empalmes situados en Reading. La disposición de las vías en este punto, junto con la carencia de andenes de paso, se ha hecho célebre por los retrasos que ocasiona a los trenes que gestiona First Great Western.

Cinco nuevos andenes de paso se añadirán a los cuatro actuales, lo que permitirá que los trenes intercity puedan circular a intervalos más cortos y se detengan en andenes alternos, dando fin así a las largas colas de trenes

que ahora se forman. El presupuesto inicial para acometer estas mejoras es de 442 millones de euros, sin contar con otras obras necesarias como la reconstrucción de los edificios existentes en los andenes y el vestíbulo principal.

Otro proyecto en materia de estaciones es la reconstrucción de la estación de New Street de Birmingham, situada en el centro geográfico de la red ferroviaria. Posee doce andenes de paso, muy utilizados. Sin embargo, no se cambiará la configuración de vías. Para hacer frente al gran aumento de los tráficos de cercanías, la prioridad aquí es reconstruir todo lo que se encuentra sobre los andenes para resolver los cada vez mayores problemas de circulación de viajeros. Este proyecto cuenta con financiación estatal –306

millones de euros-, aunque también contará con aportaciones privadas para cubrir el coste total del proyecto, que se eleva a 435 millones de euros.

Longitud de los trenes

Aparte de éstos, Network Rail tiene más de novecientos proyectos en desarrollo, de distinta envergadura y complejidad.

La forma más económica de aumentar la capacidad consiste normalmente en ampliar la longitud de los trenes, lo que a menudo lleva aparejado la ampliación de los andenes. Aún existe capacidad considerable en las cercanías de Londres para alargar los trenes. En la

actualidad, la longitud normal de éstos es de doce coches y 20 metros, lo que exige andenes de 250 metros. Esto, por ejemplo, se llevará a la práctica en la vía de enlace de Tilbury y en el ramal de Ockenden, para que, en las horas punta, los trenes que entren y salgan de la estación londinense de la calle Fenchurch puedan formarse con doce coches.

Igualmente, hay todavía posibilidad de formar trenes más largos para resolver los problemas de capacidad que ha causado una mayor demanda del ferrocarril de cercanías en ciudades como Manchester, Birmingham y Leeds. Por lo general, los trenes locales están formados por cuatro o seis coches, aunque los andenes en las estaciones importantes tienen ya una longitud suficiente para acoger trenes de entre diez y doce coches.

Otra medida fácil de acometer es implantar la doble vía en líneas que eran utilizadas como vías únicas en los tiempos de British Rail. Un ejemplo que ilustra esto es el tramo de 20 km de vía única entre Swindon y Kemble, en la línea de Gloucester, que se explotaba en otra época en doble vía. Esos pequeños proyectos son muy efectivos para mejorar la puntualidad, que es el segundo gran objetivo del Gobierno tras el aumento de la capacidad.

■ Frecuencias

Originalmente, la idea era concluir la modernización de la línea principal de la Costa Oeste en

■ Thameslink, la línea transversal de Londres, ofrecerá más destinos

Network Rail, el órgano gestor de la infraestructura, ha comenzado ya las largamente esperadas mejoras de la línea transversal de la ciudad, Thameslink. El programa de mejoras se llevará a cabo en dos fases, cuyo coste se elevará a 4.351 millones de euros.

Conocido una vez como Thameslink 2000, el proyecto consistente en aumentar la capacidad en la ruta transversal que atraviesa Londres de Norte a Sur, desde St Pancras a Farringdon, Blackfriars y London Bridge, se concluirá a finales de 2015. Además de renovar las estaciones y alargar los andenes para acoger trenes de 12 coches, el programa Thameslink implicará también la reseñalización y la adquisición de nuevo material rodante, que llegará a un número más amplio de destinos en el sureste de Inglaterra.

La fase 2 del programa se completará en diciembre de 2011, e incluye el alargamiento de andenes en 23 estaciones entre Bedford y Brighton. Entre estas estaciones, se encuentra la del aeropuerto de Luton, donde se lanzó oficialmente el proyecto en octubre de 2007.

Las obras de la fase 1 incluyen la reconstrucción de las estaciones de Farringdon y Blackfriars, en el centro de Londres, para que puedan acoger trenes de 12 coches y un mayor número de viajeros.

Clave para el proyecto es un nuevo viaducto en doble vía en el área de Borough Market, que se dirige hacia el Oeste, hasta la estación de London Bridge, que, al acoger servicios a/desde Charing Cross, liberará las vías existentes para implantar más servicios Thameslink.

En la fase 2 del programa, y tras la celebración de los Juegos Olímpicos de 2012, se reconstruirá la estación de London Bridge y se remodelará la configuración de vías.

Gracias a las obras de mejora, Thameslink podrá llegar a nuevos destinos como Dartford y Ashford, así como East Grinstead, Guildford, Horsham, Littlehampton y Eastbourne.

El Departamento de Transportes realizará consultas públicas en 2013 sobre las futuras rutas que ofrecerá Thameslink.

Cuando se concluya la fase 2 del proyecto, en diciembre de 2015, y se añadan nuevas rutas en la red Thameslink, se necesitarán 1.300 nuevos vehículos.

2005, momento en que una flota de trenes basculantes que circularían a 225 km/h conectarían la estación londinense de Euston con Birmingham, Manchester, Liverpool y Glasgow utilizando un sistema de señalización por bloque parecido al ETCS Nivel 3. Sin embargo, estos ambiciosos planes se hicieron más modestos con la desaparición de Railtrack en 2001 y

la posterior creación de Network Rail, en octubre de 2002.

En la actualidad, el objetivo es completar la modernización de la línea antes de finales de año, aunque el hecho de que no se hayan concluido las obras en Rugby en el plazo previsto arroja dudas sobre esa fecha.

Con la modernización de la línea aumentarán a tres por hora

las frecuencias de los Pendolinos de Virgin, que circulan a 200 km/h, y de los trenes basculantes diésel a Chester y el norte de Gales, que partirán de la estación londinense de Euston hacia Birmingham y Manchester. Las frecuencias serán de una cada hora para los trenes con destino a Chester, Liverpool y Preston, muchos de los cuales continúan hasta Glasgow. En las horas punta, habrá desde Londres once salidas de trenes, dirigidos principalmente a un público que debe viajar por motivo de negocios. Para satisfacer este objetivo, hay en este momento cuatro proyectos en curso. Por un lado, la ampliación de la configuración de vías en la estación de Milton Keynes; cambios importantes en la configuración de vías y la incorporación de más andenes en Rugby; la segunda fase de obras en la configuración de vías de Nuneaton; y la ampliación de dos a cuatro vías en 19 km entre Tamworth y Armitage.

Estación de Milton Keynes

Los tres primeros proyectos incluyen la transferencia del control a un nuevo centro de señalización en Rugby. Este centro tiene como objetivo controlar la totalidad de la línea, desde Euston hasta el extremo norte, en Armitage.

La estación de Milton Keynes se inauguró en 1981 para dar cobertura a una nueva ciudad, Milton Keynes, que se sitúa a 72 km al noroeste de Londres. Esta estación tiene en la actualidad cinco caras de andén: dos para las vías rápidas de los trenes a 200 km/h; dos para las vías lentas; y un andén en vía muerta para los trenes de cercanías procedentes de la estación londinense de Euston.

Ahora se está construyendo una nueva vía rápida y andén, mientras que el actual adoptará dos funciones diferentes. Por un



El vestíbulo de London Bridge, en la línea Transversal Thameslink de Londres, quedará así tras su renovación.

lado, se utilizará para que los trenes de cercanías directos den la vuelta utilizando las vías rápidas, pero su principal función será la de permitir que dos trenes intercity seguidos se detengan en andenes distintos, sin tener que tener que hacer cola.

Por otra parte, prácticamente toda la configuración de vías en el área de Rugby se está desmantelando y sustituyendo para incorporar más andenes y aumentar el límite de velocidad a lo largo de 4 km, de 120 a 200 km/h. Sólo un pequeño número de trenes Pendolino parará aquí en el futuro.

La línea principal de la Costa Oeste registra un gran flujo de tráfico intermodales, cuya velocidad está limitada a 120 km/h, que lógicamente no pueden circular por las líneas rápidas con los Pendolinos.

Sin embargo, la mayor parte

de los 24 km entre Rugby y el siguiente empalme importante, en Nuneaton tiene sólo tres vías, siendo la vía central reversible. El restablecimiento de la cuarta vía, que suprimió British Rail en los seis primeros kilómetros hasta Briklow, más una corta extensión en Down Slow, en el extremo Norte, reducirá este año a 13 km el tramo de tres vías.

En 2006, se concluyó en Nuneaton una primera fase de la remodelación, con la incorporación de otro andén isla en el extremo oriental y la recuperación de un salto de carnero en desuso para que los trenes transversales entre Leicester y Birmingham no tengan que cruzar las cuatro vías de la línea principal de la Costa Oeste a ese nivel.

YOLANDA DEL VAL