



Suecia crea un único gestor de infraestructuras de todos los medios de transporte

Suecia, el país que primero llevó a cabo la separación de la infraestructura ferroviaria de la explotación, está preparando una segunda e importantísima reorganización del transporte. El próximo 1 de abril empezará a funcionar oficialmente un nuevo organismo del transporte, llamado Trafikverket, cuya sede se situará en Borlänge. Este nuevo organismo abarcará la planificación de todos los modos de transporte, así como la gestión de las redes de carretera y ferrocarril.

Banverket, hasta ahora el gestor de la infraestructura ferro-

viaria, se fusionará con Vägverket, la administración nacional de carreteras, para formar parte de Trafikverket, que también asumirá la responsabilidad de la planificación en materia de puertos y aeropuertos y los enlaces terrestres entre ellos.

Además, la división de construcción de carreteras y mantenimiento de Vägverket, se privatizó en enero de 2008, y la división de producción de Banverket, que lleva a cabo las renovaciones de vía y mantenimiento, se ha convertido desde el pasado 1 de enero una compañía estatal independiente.

Trafikverket contará con un presupuesto de 4.500 millones de

Con una nueva estructura de la administración de transportes en el país, la liberalización de los servicios de viajeros y la alta velocidad avanzando en la agenda política, el sector ferroviario sueco experimentará un cambio radical en su estructura durante los próximos diez años.

euros para inversiones y mantenimiento durante su primer año de funcionamiento, de los que 1.466 millones de euros se destinarán al ferrocarril y 1.955 millones, a carreteras. El parlamento sueco ha aprobado ya el presupuesto, junto con la legislación necesaria para crear Trafikverket y disolver Banverket y Vägverket.

■ Alta velocidad

En una entrevista en exclusiva concedida a la revista colaboradora de VÍA LIBRE, IRJ (International Railway Journal), Mino Akhtarzand, directora general del gestor de infraestructuras, Banverket, explicó por qué el ferrocarril es fundamental para lograr su objetivo de conseguir un transporte integrado.

Son cada vez más las voces que se levantan a favor de una línea de alta velocidad. Tras años de indecisiones y luchas políticas, el gobierno sueco aprobó el año pasado una ley para estudiar los costes, la financiación y los efectos de dos líneas a 320 km/h: la línea Götaland, una línea de alta velocidad entre Estocolmo, Jönköping y Gotenburgo, y la Línea Europea, entre Jönköping y Malmö. En septiembre, un estudio realizado por los consultores Gunnar Malm, concluyeron que el proyecto es económicamente viable.

Mino Akhtarzand, directora general del gestor del órgano gestor de la infraestructura, Banverket, es una de las más firmes defensoras de la alta

En los últimos diez años, los tráficos de viajeros han aumentado en Suecia un 45 por ciento.



velocidad en Suecia. “La alta velocidad es muy importante para el sistema general de transportes

del país”, explica. “Estocolmo quedará a menos de tres horas de Malmö y Gotenburgo, convirtien-



Trafikverket, nuevo órgano gestor de los transportes en Suecia, dispondrá de 4.500 millones de euros para inversiones y mantenimiento durante su primer año de funcionamiento.



El gobierno sueco ha aprobado una ley para estudiar y el coste y los efectos de la alta velocidad.

do al ferrocarril en una opción mucho más atractiva para los viajeros. También ofrecerá dos o tres veces más capacidad para mercancías en las dos líneas. En la actualidad, se necesitan urgentemente surcos adicionales de mercancías en el sur”.

■ Financiación

Se espera que a principios de este año el gobierno aclare su posición en materia de alta velocidad, una vez dé su aprobación final al plan nacional de transportes 2010-21. “La financiación de la alta velocidad no estará incluida en este plan. Este proyecto costaría alrededor de 12.000 millones de euros, y casi la mitad, tendrán que proceder del gobierno central”, explica Akhtarzand. El estudio Gunnar Malm sugiere que el resto se financiará a través de gobiernos regionales, recursos procedentes de la Unión Europea, y préstamos asegurados con los ingresos procedentes de la venta de billetes.

Akhtarzand cree que el enrevesado proceso de planificación, que ha echado por tierra proyectos importantes como la línea Bothnia entre Umea y Kramfors, constituirá un desafío para la alta velocidad en Suecia. “Se tardan entre cuatro y cinco años en conseguir los permisos necesarios para una nueva línea y nadie puede poner reparos a nada contenido en los planes. En el caso de la línea Bothnia, se recibieron más de cuatrocientas quejas, y hay que invertir una enorme cantidad de tiempo y dinero para hacer frente a ellos en la forma que exige la ley”, dice Akhtarzand.

El gobierno sueco está ahora investigando el proceso de planificación de importantes proyectos de infraestructura, y publicará sus conclusiones sobre el tema este año. “En los últimos diez años, los tráficos de viajeros han aumentado un 45 por ciento y el ferrocarril de mercancías acapara ahora una cuota de mercado del

24 por ciento. Es muy difícil acomodar este índice de crecimiento cuando se está considerando un calendario a 10-15 años vista para construir una nueva línea. Necesitamos cambios en el proceso de planificación”, asegura.

■ Liberalización

Suecia liberalizó su mercado de servicios internacionales de viajeros tres meses antes de que llegara a ser ley en todos los países miembros de la Unión Europea. Este año, Suecia será también uno de los primeros países en Europa en liberalizar su mercado nacional de viajeros. “Creemos que el libre acceso es muy positivo porque es mejor para los clientes poder elegir las empresas operadoras. Sin embargo, esto representa un gran

■ Noruega: La preocupación por el ferrocarril sostenible

El Plan Nacional de Transportes 2010-19, aprobado casi unánimemente por el parlamento noruego el pasado verano, incluye un aumento significativo de las inversiones destinadas al mantenimiento y expansión de la red ferroviaria nacional en los próximos diez años.

Además de desarrollar una extensa red de doble vía, que dará cobertura al sureste del país, donde habita la mayor parte de la población, el plan prevé un incremento en escala nacional de la capacidad en transporte de mercancías y un mayor gasto en mantenimiento. Asimismo, el parlamento ha encargado al órgano gestor de la infraestructura estudios de viabilidad iniciales para desarrollar en el futuro una red de alta velocidad en Noruega.

El Plan Nacional de Transportes incluye casi 12.000 millones de euros para el sector ferroviario durante los próximos diez años. De ellos, alrededor de cinco mil millones se asignarán a explotación y mantenimiento, y siete mil millones a inversión en nuevas infraestructuras. Esto supone un incremento general de unos cuatro mil millones de euros sobre el presupuesto del anterior decenio.

Hincapié especial se realizará en el desarrollo del denominado Triángulo Intercity, que abarca las líneas con origen en Oslo, la capital, con Lillehammer, Halden y Skien.

En los últimos años, ha habido también presiones crecientes para transferir más tráficos de mercancías de la carretera al ferrocarril, por lo que el Plan Nacional de Transporte da alta prioridad a esta iniciativa. En particular, identifica alrededor de 45 puntos para la construcción de enlaces de vía adicionales para aumentar la capacidad de los trenes de mercancías en las líneas principales que van desde Oslo a Stavanger, Bergen, Trondheim y Bodo.

Además, se construirán nuevas terminales de mercancías en las principales ciudades, y se realizará una renovación importante de la terminal de mercancías de Alnabru, en Oslo, con el objetivo de que aumente al doble su capacidad de mercancías en 2020.

El plan destina también unos cuatrocientos millones de euros a la construcción de estaciones e intercambiadores de transporte, apartado que incluye la modernización o renovación de las estaciones más antiguas, alargamiento de andenes y medidas encaminadas a mejorar la accesibilidad de personas discapacitadas.

Un programa independiente, con un presupuesto de unos doscientos millones de euros, está dedicado a medidas de seguridad ferroviaria, mejora o sustitución de pasos a nivel y la mejora de la protección contra avalanchas y corrimientos de tierra.

Todos los proyectos de modernización actuales se están llevando a cabo con señalización convencional, pero la edad media de los equipos de señalización noruegos está aumentando y la tecnología se está quedando obsoleta. Así pues, la renovación es cada día más urgente, y ello coincide con la necesidad de satisfacer los requisitos de interoperabilidad europeos.

Teniendo esto en cuenta, Jernbaneverket ha adoptado una estrategia de señalización que se basará en la introducción del ERTMS antes de 2030, junto con la sustitución de los actuales enclavamientos con sistemas modulares electrónicos estándar. El sistema de control de trenes ETCS Nivel 2 también reemplazará al actual sistema de protección automática de trenes (ATC).

Como primer paso, en 2014, se equipará una línea piloto con el sistema ERTMS, en concreto, la línea Ostfold, una línea de vía única secundaria, de 80 km de longitud, que cuenta con siete estaciones. Y.V.

desafío para Banverket, pues va a exigir mucho al gestor de la infraestructura. También tenemos que asegurar que nuestra planificación a largo plazo tenga en cuenta las necesidades de las nuevas empresas operadoras con permiso de acceso”, asegu-

ra la directora general de Banverket.

Inevitablemente, los nuevos operadores se verán atraídos por las líneas más demandadas; Akhtarzand estima que la ya congestionada línea Estocolmo-Gotemburgo/Malmö será un elemento clave para los nuevos operadores. “Veolia tiene planes para gestionar

servicios en la línea Estocolmo-Malmö y se prevé que muchas más empresas operadoras muestren interés en esta ruta”, afirma.

■ Cánones de acceso

Banverket ha reconocido la necesidad de aumentar los ingresos por cánones de acceso a las



Noruega destinará más fondos al mantenimiento y la expansión ferroviaria en los próximos once años.

vías, aunque Akhtarzand reconoce que los aumentos deben aplicarse a las empresas que puedan permitirse pagar. “Hemos estudiado detenidamente los efectos de aumentar los cánones de acceso y el impacto en los clientes de los ferrocarriles, y ahora estamos discutiendo con los operadores la posibilidad de introducir una estructura de precios diferenciada. Existe potencial para aumentar los cánones de acceso para servicios de viajeros de larga distancia sin que ello tenga un efecto adverso en los ingresos de los operadores”, dice.

Una razón importante para aumentar los cánones de acceso a la red es la necesidad de financiar la migración al Sistema Europeo de Control de Tráfico Ferroviario (ERTMS). En los últimos diez años, se ha instalado el sistema GSM-R en la red central, de 8.500 km, y la primera aplicación del Sistema Europeo de Control de Trenes (ETCS) Nivel 2 está ahora operativo en parte de la línea Bothnia.

Banverket tiene planes a veinte años vista para instalar el ETCS, centrándose esencialmente en los corredores internacionales y algunas líneas regionales, donde se desplegará el ETCS Regional (Nivel 3 con bloqueo fijo). La mayor parte de las inversiones relacionadas con el ERTMS conciernen a la infraestructura, de modo que lo esencial para los responsables de Banverket es contar con una estrategia factible a largo plazo.

■ Plan conjunto de transportes

A finales del pasado mes de agosto, los cuatro organismos del transporte, incluido Banverket, presentaron su primer plan conjunto nacional de transportes, que resume su estrategia integrada para el período 2010-21. Ello precede a la creación de una nueva autoridad de transporte nacional.

Trafikverket, que abarcará todos los modos de transporte cuando comience a funcionar el

próximo 1 de abril. Este nuevo organismo nace con el objetivo de considerar al transporte como un todo y garantiza que todos los modos se coordinan de forma efectiva.

En los últimos años, Banverket ha favorecido las inversiones en pequeños proyectos, que, de forma colectiva, han supuesto un aumento significativo de la capacidad y rendimiento de la red.

En el plan 2010-21 se seguirá manteniendo este objetivo de mejora de la capacidad; también el consenso cada vez mayor en torno a la alta velocidad está empujando a los responsables en materia de transportes a tomar una decisión que podría alterar radicalmente el paisaje ferroviario en gran parte del país. ■

KEITH BARROW, IRJ