

Ferrocarriles y trayectos pendulares en el sureste de Inglaterra

Railways and commuting in South East England

Introduction

The railway networks of South East England, especially the passenger lines, play an important role in the Region's social and economic structure. Because of this, many agencies consider it essential to improve and expand them through progressive investment. But most of them remain concerned that this investment is not happening in practice. SERPLAN is currently reviewing these issues that currently concern planners and travellers alike, with the aim of setting out a positive investment strategy for railways that reflects the new draft regional strategy.

This article examines three related topics:

- The present role of the railways within the Region.
- The potential role for the railway systems.
- The priorities which SERPLAN have identified for regional railway investment.

The article concludes with some brief comments on the approach needed for railway planning in the Region.

The railway's present role

There are two complementary passenger railway systems in the Region, both state owned:

— London Underground Ltd. the largest (LUL), a subsidiary of London Transport, operates the famous "tube" network, which provides frequent urban services within greater London on lines which cross central London in tunnel. It conveys about two-fifths of all commuters into central London from the suburbs and is also heavily used by local travellers within greater London.

— Network SouthEast (NSE), a major subsidiary of British Rail (BR), operates passenger services on BR lines throughout the Region. NSE has one north-south line across central London (the Thameslink section); but most trains start and finish at terminals on the edge of the city centre. Services operated range from local trains in London and elsewhere to long-distance express trains. NSE also conveys about

Introducción

Las redes ferroviarias del sureste de Inglaterra, especialmente las líneas de pasajeros, juegan un importante papel en la estructura socio-económica de la región. Por esta razón, muchas agencias consideran esencial su mejora y ampliación mediante una inversión progresiva. Pero la mayor parte de éstas observan que esta inversión no se lleva a cabo. SERPLAN (*) está actualmente revisando estos temas, que preocupan de igual manera a los viajeros y a los planificadores, con el objetivo de establecer una estrategia de inversión positiva para las vías ferroviarias que refleje el nuevo borrador de la estrategia regional.

Este artículo examina tres asuntos relacionados:

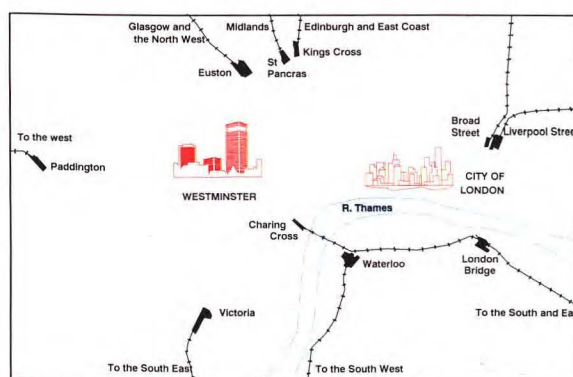
- La función actual de las vías ferroviarias en la región.
- Las oportunidades potenciales para el uso de los sistemas de ferrocarril que en la actualidad no se explotan.
- Las medidas tomadas para alcanzar el potencial máximo de los sistemas ferroviarios observando si son suficientes para alcanzar los objetivos regionales.
- Las prioridades que SERPLAN ha definido para la inversión ferroviaria regional.

El artículo finaliza con algunos comentarios breves sobre la estructura para la adopción de decisiones necesarias para el planeamiento de ferrocarriles en la región.

La función actual de los ferrocarriles

Existen dos sistemas ferroviarios para pasajeros complementarios en la región, los dos propiedad del Estado:

- London Underground Ltd. (LUL), una subsidiaria de London Transport, pone en servicio la famosa red de "tubo" (metro), que proporciona frecuentes servicios urbanos dentro de Londres, por medio de líneas que cruzan el área central de Londres en túnel. Transporta unos dos quintos del total de los pasajeros que realizan trayectos pendulares al centro de Londres desde los suburbios y también lo utilizan mucho los viajeros locales en la ciudad y en los suburbios.



Las estaciones de las líneas principales del ferrocarril de Londres están separadas en lugar de interconectadas y son todas periféricas al área central.

(*) SERPLAN: The London and South East Regional Planning Conference.

• Network SouthEast (NSE), una de las subsidiarias principales de British Rail (BR), Ferrocarriles Británicos, pone en funcionamiento servicios de pasajeros en las líneas del BR por toda la región. NSE cuenta con una línea norte-sur a través del centro de Londres (la sección de Thameslink); pero la mayor parte de los trenes comienzan y acaban en terminales situadas en el borde del centro de la ciudad. Los servicios en funcionamiento varían desde trenes locales en Londres y otros lugares, a trenes expresos de larga distancia. NSE transporta también unos dos quintos de todos los trabajadores al centro de Londres, desde los suburbios y desde puntos más lejanos de la región.

Otras dos empresas principales de BR también funcionan en la región. InterCity gestiona trenes de pasajeros de largo recorrido y alta velocidad y desde grandes ciudades en otros puntos de Gran Bretaña. RailFreight (Ferrocarriles de Mercancías) pone en servicio trenes de mercancías entre almacenes distribuidos por todo el país.

Desde mediados de los sesenta hasta 1982, el tráfico en el LUL y la NSE descendió gradualmente, pero luego aumentó rápidamente hasta 1989. Ello refleja un crecimiento económico más rápido en el sureste y especialmente un aumento drástico en la actividad comercial del centro de Londres. La mayor parte de los trabajadores del centro de Londres viven en el "Gran Londres" pero en los últimos años un número creciente de éstos se han ido a vivir aún más lejos, especialmente al anillo de ciudades situadas a unos 20-50 kms del centro de la ciudad (una banda que coincide con el Cinturón Verde Metropolitano). La NSE es particularmente importante para los desplazamientos pendulares desde las ciudades de este anillo, y unos dos tercios de los ferrocarriles que viajan desde sus estaciones lo hacen diariamente como transporte al lugar de trabajo, en su mayor parte en el centro de Londres.

La mayor parte del crecimiento urbano del sureste se está produciendo en la periferia de la región, pero el anillo de 20-25 kms sigue sujeto a una fuerte presión. En 1987 se terminó la autopista M25 que rodea Londres, a unos 20 kms; lo que permitió los desplazamientos aumentando así las presiones de desarrollo en dicha franja. Mucha más gente de la región efectúa trayectos más largos en coche para desplazarse a su lugar de trabajo, y también por otros motivos, como compras y ocio; muchos comienzan o terminan en el anillo de 20-25 kms, y el tráfico de carretera de larga distancia lo atraviesa.

Tanto London Transport como British Rail funcionan como entes comerciales autónomos. Durante muchos años el LUL y la NSE han sufrido pérdidas, compensadas por una subvención anual procedente del Gobierno, establecida con uno o dos años de antelación. El Gobierno actual pretende eliminar la subvención, para que el sistema se autofinancie (podrían en su caso privatizarse). La NSE no recibe ninguna subvención de capital y el LUL recibe ayudas procedentes de fondos públicos. Casi toda la inversión en los ferrocarriles de la región es financiada a partir de los recursos de los operadores (fondos de depreciación, superávit de ingresos y beneficios netos de ventas del suelo).

Para alcanzar estos apretados objetivos financieros, tanto el LUL como la NSE se han centrado en las formas de mejorar la eficacia del funcionamiento y aumento de los ingresos. Ya que los niveles de servicio de los períodos de máxima afluencia tienen un efecto determinante en los costes, se ha intentado equilibrarlos en todo lo posible, y se ha producido un aumento de las tarifas por encima del nivel de inflación. También nuevos métodos de trabajo y equipos se han propuesto reducir los costes, aunque mejorando la calidad de servicio. Por lo general, la infraestructura que se ha quedado obsoleta ha sido sólo reemplazada hasta el punto permitido por los ingresos comerciales esperados; especialmente durante la época de descenso del tráfico. La reciente caída de la utilización de los servicios ferroviarios ha obligado a restricciones en el gasto.

La función potencial de los ferrocarriles en la región

Debido a que el tráfico descendió en los años sesenta y setenta, las previsiones de los objetivos de planificación asumieron un descenso continuado. Por eso se hacía difícil justificar la inversión en una ampliación de las capacidades. Esto significó que, cuando el tráfico aumentó drásticamente en 1983, los sistemas ferroviarios no contaban con la capacidad suficiente para asimilarlo. Como resultado, no se utilizaron activamente las oportunidades para aumentar su función en la región durante la mayor parte de los años setenta y ochenta.

two-fifths of all workers into central London, from the London suburbs and from the region beyond.

Two other main BR businesses also operate in the Region. InterCity run long distance fast passenger trains to and from major cities elsewhere in Great Britain. RailFreight operates freight train services between depots through the country.

From the mid 1960's until 1982 traffic on both LUL and NSE fell gradually, but then it increased rapidly until 1989. This reflected faster economic growth in the South East and especially a sharp growth in commercial activity in central London. Most central London workers live within greater London but in recent years a growing number of them have come to live further out, especially in the ring of towns located between 20 and 50 kilometres from the city centre (a band largely coincident with the Metropolitan Green Belt). NSE are very important for commuting in from towns in this ring, and about two-thirds of all rail travel from their stations is for daily travel to work, mostly in central London.

In 1987 the M25 motorway was completed right round London, forming a circle about 20/25 Kms. radius from the city centre; this too has created new travel opportunities which may have added to development pressures in the band. Many more people throughout the Region are now making longer journeys by car to reach their workplace, and also for other purposes, including shopping and leisure; many of these start or finish in the 20-50 kilometre ring, and longer distance road traffic goes through it.

Both London Transport and British Rail operate largely as autonomous commercial bodies. LUL and NSE have for many years made an operating loss, offset by a annual grant for Government set one or two years ahead. The present Government intend that the grants should be phased out, leaving the railway systems completely self-financing (they could eventually be privatised). No capital grant is given to NSE: LUL receives some capital funding from public funds. Almost all investment in the Region's railways is thus funded from the operators' own resources (depreciation funds, revenue surpluses and net gains from land sales).

In order to meet tightening financial targets, both LUL and NSE have concentrated continually sought ways to improve operating efficiency and increase revenue. Because peak period service levels dominate costs, these have been trimmed where possible, and peak fares have been increased at a rate above the level of inflation. New equipment and working methods have also aimed at reducing costs, though they have allowed improved service quality to be achieved. In generally life-expired infrastructure has been replaced only to the extent justified by expected commercial returns; especially during the era of traffic decline. The

recent fall in railway passenger traffic has imposed even greater constraints on funds.

The potential role for railways in the Region

Because traffic declined in the 1960's and 1970's, forecasts for planning purposes assumed that it would continue falling. Therefore investment in new facilities was difficult to justify. This meant that, when traffic grew sharply from 1983, the railway systems did not have sufficient capacity to handle it properly. As a result, opportunities for significantly enhancing their role in the Region were not actively pursued. Indeed, lack of investment finance meant that some life-expired assets could not be replaced, and service quality suffered. Because living standards continued to rise during this era, railway travel was perceived as declining in attractiveness.

The sharp upturn in traffic during the 1980's highlighted capacity shortages. In view of this, some more positive steps were taken to improve the region's railways and to review the need for new lines. These included the following activities.

- First, during the late 1980's investment was increased substantially. This was possible largely because more funds became available from operating profits (because of traffic growth) and from sales of surplus land (because of much higher land prices). Most of the funds were used to buy new trains, replacing life-expired units, and to refurbish many stations, improving the convenience of rail travel on both NSE and LUL. Some major resignalling projects were started, especially on the lines serving the major termini at Liverpool Street and Waterloo. Two NSE routes have been completely modernised, Marylebone to Aylesbury and the London Bridge inner suburban network.

- Second, Government have approved British Rail plans and funding for freight and passengers services through the Channel Tunnel; lines are being upgraded and new trains built. However, international trains will run on the same heavily used lines as existing regional passenger trains. Relatively few rail freight train services and depots will be provided. Plans for a high speed passenger link, to create additional capacity and to complement that being built northern France, have made very slow progress.

- Third, a study was carried out in the late 1980's by LUL and NSE, jointly with Government departments (the Central London Rail Study) to identify possible solutions to the congestion which railway commuters to central London were now suffering. This study reported in early 1989, recommending a few key projects, including: a) a new east-west NSE line across central London (Crossrail); b) substantial improvements for the north-south Thameslink line; and c) at least one new "tube" line

De hecho, la falta de inversión significaba que algunas unidades ya obsoletas no podrían ser sustituidas, y la calidad del servicio se vio perjudicada. Dado que los niveles de vida continuaron aumentando durante esta época, los transportes por ferrocarril empezaron a resultar menos atractivos.

El gran aumento de tráfico durante los ochenta reflejó los problemas de capacidad. En vista de ello, se tomaron medidas más positivas para mejorar las vías ferroviarias de la región y revisar las necesidades de nuevas líneas. Esto incluía las siguientes actividades:

- Primero, a finales de los ochenta, se produjo un gran aumento de la inversión, lo que fue posible gracias a la disponibilidad de fondos procedentes de beneficios de operación (debido al aumento de tráfico) y de las ventas de terrenos con superávit (debido a la subida de precios). La mayor parte de los fondos se utilizaron para comprar nuevos trenes, reemplazando las unidades ya obsoletas, y para renovar bastantes estaciones, mejorando la comodidad de los trayectos por ferrocarril tanto en la NSE como en el LUL. También se pusieron en marcha algunos proyectos ya abandonados, especialmente en las líneas utilizadas en las principales terminales en Liverpool Street y Waterloo. Las rutas de la NSE se han modernizado completamente, desde Marylebone hasta Aylesbury y la red suburbana interior de London Bridge.

- Segundo, el Gobierno ha aprobado los proyectos de British Rail y la financiación para servicios de carga y pasajeros en el Túnel del Canal; las líneas se están mejorando y se están construyendo trenes nuevos. No obstante, los trenes internacionales se trasladarán por las mismas líneas que los trenes regionales de pasajeros. Se construirán relativamente pocos servicios de tren de mercancías y estaciones. Los proyectos de construcción de un enlace de pasajeros de alta velocidad, para crear una capacidad adicional y complementar aquella construida en el norte de Francia, no han progresado mucho.

- Tercero, el LUL y la NSE llevaron a cabo un estudio junto con departamentos del Gobierno (el estudio de Ferrocarriles del Centro de Londres) para identificar soluciones posibles ante la congestión que sufrían los ferrocarriles de trayectos cortos en dicha zona. Este estudio, realizado a principios de 1989, recomendó una serie de proyectos claves: a) una nueva línea este-oeste de la NSE a través del casco urbano de Londres (Crossrail); b) importantes mejoras para la línea norte-sur de Thameslink; y c) por lo menos una nueva línea de metro ("tube") a través de Londres (Chelsea-Hackney). En principio, las propuestas han sido adoptadas por las líneas ferroviarias y el Gobierno, pero la financiación sigue siendo un grave problema.

No obstante, hasta dentro de dos o tres años, no parece probable que se vayan a tomar decisiones finales sobre cualquiera de los proyectos principales. Como mínimo la construcción durará hasta finales de siglo, período durante el que se podrán producir mayores cambios en los patrones de actividad y presiones de desarrollo. Por eso, no se producirá ninguna expansión progresiva de los sistemas ferroviarios durante la mayor parte del período que cubre el nuevo borrador de la estrategia regional. Por lo tanto, sufrirán una capacidad insuficiente para cumplir las necesidades de esta estrategia, o atraer a los promotores para que enfoquen (sus proyectos) en torno al ferrocarril.

Ferrocarriles Británicos es un sistema establecido hace largo tiempo con entornos y parque circulante que requieren renovación...



... pero la edad aporta beneficios... la majestuosa curva de la estación central de Brighton.



La financiación

Actualmente, el coste total de la renovación o reemplazamiento de las líneas existentes se calcula en 11.000 millones de libras. Además, cada uno de los tres proyectos del "cruce de Londres" podría costar unos 2.000 millones de libras, y el enlace de alta velocidad del Túnel del Canal, unos 3.000 millones de libras, resultando una inversión posible en líneas nuevas y ampliadas de 11.000 millones de libras. Por eso, la inversión posible total en las líneas ferroviarias de la región podría sumar 22.000 millones de libras. Esta cantidad equivale a unos 1.500 millones de libras anuales durante el período de la estrategia regional.

Actualmente British Rail y London Transport gastan unos 900 millones de libras anuales en la mejora y ampliación de las unidades existentes en Gran Bretaña. De estos, unos 500 millones se emplean probablemente en el suroeste. Por lo tanto, el posible gasto de capital para responder a las necesidades regionales precisaría triplicar el índice actual de inversión. Dadas sus limitaciones comerciales actuales, parece muy improbable que los planificadores pudieran encontrar estos fondos en sus propios recursos.

Obviamente, la inversión generaría ingresos adicionales para los sistemas ferroviarios. Por eso, podrían pagar parte del capital adicional con una base comercial —pero probablemente solamente una pequeña parte—. En resumidas cuentas, si se realiza la inversión completa, una gran parte debería buscarse en otras fuentes, sobre todo en subvenciones públicas. El valor de dichas subvenciones podría valorarse en una base coste/beneficio. Actualmente, las corporaciones ferroviarias no valoran las implicaciones de su inversión bajo esta base, porque no juegan ningún papel en el proceso de decisión comercial. Pero el gobierno tampoco lo hace, ya que su política se basa en la justificación de la financiación ferroviaria bajo una base estrictamente financiera. Todo esto configura el problema clave. Pero ¿cuáles serían los costes posibles para el Suroeste y Gran Bretaña en su conjunto si no se realiza la inversión?

Las prioridades para la inversión ferroviaria en la región

Si la inversión en infraestructura ferroviaria e instalaciones se justifica con objetivos que reflejan los criterios económicos y sociales en lugar de objetivos puramente financieros, se precisa un grupo claro de objetivos políticos. Esto puede encontrarse en los objetivos establecidos para la directiva estratégica de la Región, formulada por SERPLAN y aprobada por el Secretario de Estado para el Medio Ambiente. Los objetivos principales en la nueva estrategia que SERPLAN propuso en otoño de 1990 incluyen:

- Un sistema eficaz de transporte para el traslado de mercancías y pasajeros dentro y fuera de la Región;
- un mayor hincapié en la mejora ambiental en el transporte;
- prioridad para el transporte de masas en lugar de los medios individuales;
- uso eficaz de las unidades existentes;
- disminución de la congestión en las zonas "sobre-saturadas" sin estimular un mayor desarrollo;
- una fuerte inversión para apoyar el movimiento en el interior y a través de Londres;
- evaluación de la inversión ferroviaria y de carreteras desde un punto de vista comparativo.

Para alcanzar los objetivos estratégicos de la región se han sugerido tres áreas de acción principales en la inversión ferroviaria:

- Primera: es esencial una mejora importante de las líneas ferroviarias existentes en la región. Esto incluiría:

Una sustitución rápida de las unidades ya obsoletas (trenes, sistemas de señalización, vías, etc...)
Aumento de las líneas.

Algunos importantes proyectos propuestos o que se están estudiando deberían tener prioridad en estos aspectos. La mejora de la calidad de servicio es esencial, y un descenso de los precios también podría ser positivo para un mayor uso allí donde existe dicha capacidad. De esta forma, los

across London (Chelsea-Hackney). The proposals have been adopted in principle by railways and Government, but funding remains a major problem.

However, no final decision on any of the major projects seems likely for at least two or three years. At best construction will take until the end of the century, a period during which further changes in activity patterns and development pressures may well occur. Thus there will not be any progressive expansion of the railway systems for most of the period which the new draft regional strategy covers. So they may well have insufficient capacity to meet the needs of this strategy, or to attract developers to focus on rail.

The questions of funding

Currently the total cost of replacement and improvement for existing lines is estimated at about 11,000 million. In addition, each of the three cross-London projects could cost about 2,000 million, and the Channel Tunnel high speed link about 3,000 million, giving a potential investment in new and expanded lines of another 11,000 million. Thus the total possible investment in the region's railways could amount to about 22,000 million. This equates to an average of about 1,500 million per annum over the period of the regional strategy.

At present British Rail and London Transport spend around 900 million per annum, to replace and improve existing assets throughout Britain. Of this, about 500 million is probably spent in the South East. So the potential capital expenditure to meet regional needs would require them to treble their existing rate of investment. Given their present commercial constraints, it appears highly unlikely that the operators could find these funds from their own resources.

Obviously the investment would generate extra income for the railway systems. They could therefore repay some of the additional capital on a commercial basis—but probably only a small part. So, if the extra investment is to be made, a large share part of it would need to be found from other sources, primarily from public investment grants. The value of such grants could be assessed on a social cost/benefit basis. At present the railway corporations do not assess the implications of their investment on this basis, because it plays no part in their commercial decision process. But Government does not assess it on this basis either, as their policy is that rail funding should be justified on a strictly financial basis. This forms the key problem. But what are the possible costs, for the South East and for Britain as a whole, if this investment is not made?

The priorities for railway investment in the region

If investment in railway infrastructure and facilities is to be justified against

objectives that reflect economic and social criteria rather than purely financial targets, a clear set of policy aims is needed. This may be found in the objectives set out for the Region's strategic guidance, formulated by SERPLAN and approved by the Secretary of State for the Environment. Key relevant objectives in the new strategy which SERPLAN proposed in autumn 1990 include:

- An efficient transport system for movement of goods and people within and beyond the Region.
- More emphasis on environmental improvement in transport.
- Priority for mass transport rather than individual means of travel.
- Efficient use of existing assets.
- Easing congestion in overheated areas without stimulating further development.
- Investing heavily to support movement within across London.
- Evaluating rail and road investment on a comparable basis.

It is suggested that three major areas of action on rail investment are needed to meet the Region's strategic objectives.

First, substantial improvement of the Region's existing railway lines is essential. This should include:

- Accelerated replacement of life-expired assets (trains, signalling systems, trackwork, etc.) and
- Increases in line capacity.

Some important projects now in hand or proposed should have priority in these respects. Improved quality of service is essential, and relatively lower fares could help bring travel back to rail where capacity exists. This way the railways can more effectively play their present main role of conveying people to work in central London from both the capital's suburbs and from the rest of the region. London's major administrative and commercial functions can thus have access to a wide range of potential employees. The residential development pressure from these better paid workers seeking pleasant homes can be spread throughout the region, together with the secondary economic effect that this produces. The existing role of RailFreight and InterCity in moving freight and inter regional passengers may also be enhanced. Thus economic activity in the Region may be improved without further increasing road congestion.

Second, local authorities in the Region must set out objectives and priorities for rail investment in their area as a local railway strategy. This should include local projects and development opportunities (which might also cover coordination with other forms of public transport). There is scope for railways, including light rail systems, to play a more important role in sub-regional and local movement, to reduce pressures on roads and to allow local development of housing and commerce to be sensibly located.



2



1



3

1. Los programas de sustitución del parque circulante están en marcha en buena medida.
2. Hasta que se construya una conexión rápida, el tráfico del Túnel del Canal tendría que compartir líneas suburbanas como esta de Romley en el sur de Londres.
3. Thameslink ha inaugurado servicios desde el norte al sur a través del centro de Londres.

ferrocarriles pueden cumplir más eficazmente su función de trasladar a los pasajeros a trabajar al centro de Londres tanto desde los suburbios de la capital como desde el resto de la región. Por eso, las principales funciones administrativas y comerciales de Londres pueden acceder a una amplia gama de posibles empleados. La presión del desarrollo residencial procedente de estos empleados mejor pagados que buscan viviendas agradables puede extenderse por toda la Región, junto con las consecuencias económicas secundarias que ello produciría. También se podría ver aumentada la función actual de RailFreight y de Intercity a la hora de transportar mercancías y pasajeros en el interior de la región. Como consecuencia, la actividad económica en la región podría mejorar sin aumentar la congestión de carreteras.

• Segunda: las autoridades locales de la Región deben establecer sus objetivos y prioridades en esta zona como estrategia ferroviaria local. Esto incluiría proyectos locales y oportunidades de desarrollo (que también embarcarían coordinación con otras formas de transporte público). Existe la posibilidad de que los ferrocarriles, incluyendo sistemas ligeros, jueguen un papel más importante en los transportes subregionales y locales, para reducir presiones en las carreteras y permitir la oportuna ubicación del desarrollo local de viviendas y comercios.

• Tercera, algunos proyectos de inversión importantes favorecerán una función de mayor importancia para los ferrocarriles en otras áreas de transporte. SERPLAN ha definido algunos proyectos que se consideran prioritarios, como son:

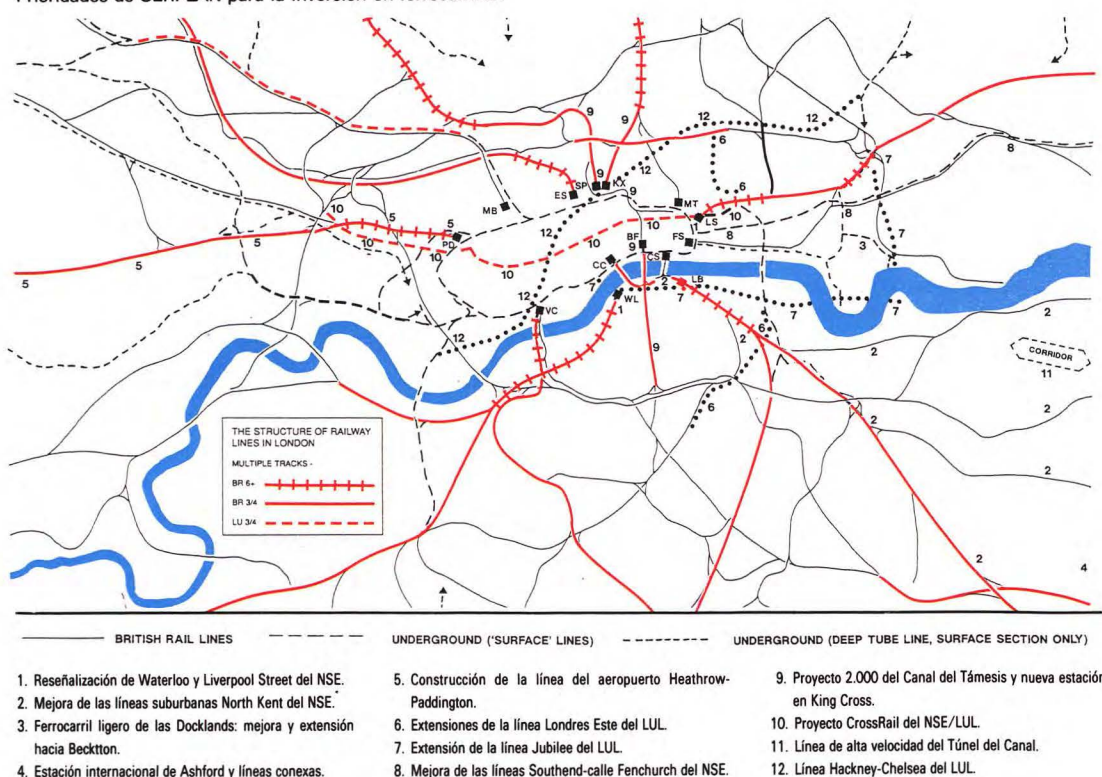
El proyecto CrossRail y el reforzamiento del Thameslink. Estos unirán a través de "central London" algunas líneas que actualmente concluyen en el límite de la zona central. Estos nuevos enlaces permitirían a la NSE funcionar eficazmente para realizar trayectos a través y alrededor de Londres, añadiendo movimiento de personas y actividades y reduciendo la necesidad de los transportes en carretera. También podrían atender más trayectos locales en el interior de Londres. El Gobierno ha indicado un apoyo a CrossRail en principio, y la ruta ha sido protegida con fines urbanísticos. British Rail ha presentado un Proyecto de Ley en el Parlamento para una parte del proyecto total de "Thameslink".

La línea de metro ("tube") de Chelsea-Hackney, que aumentaría bastante la capacidad ferroviaria para trayectos locales en y a través del casco urbano.

Una nueva línea de alta velocidad entre el Túnel del Canal y el casco urbano, enlazada directamente con líneas norte y oeste de Londres, que proporcionaría una capacidad adecuada para los trenes de pasajeros de alta velocidad y los trenes de mercancías rápidos para trasladarse entre la entrada del Túnel, Londres y el resto de Gran Bretaña, sin reducir la capacidad de los trenes de pasajeros regionales. (SERPLAN lo considera esencial para maximizar la nueva oportunidad para los movimientos ferroviarios directos entre Gran Bretaña y Europa).

El plano adjunto, mapa de ferrocarriles del interior de Londres, muestra la lista de prioridades de SERPLAN (para mejoras y nuevas líneas).

Prioridades de SERPLAN para la inversión en ferrocarriles.



Conclusiones

Los sistemas de ferrocarril del sureste de Inglaterra juegan ya un papel importante en la configuración de la Región, especialmente mediante al apoyo a la continuada salud económica del núcleo comercial y administrativo de la capital. Tienen el potencial de jugar una función aún de mayor envergadura, ofreciendo un mayor y más eficaz acceso a través y más allá de la Región, reduciendo la congestión viaria y las presiones del desarrollo. Ello atenderá a bastantes objetivos de la nueva estrategia regional. Pero este potencial no se está aprovechando debido a que la inversión en ferrocarriles se está llevando a cabo desde un punto de vista comercial, sin referencia a mayores implicaciones.

Es esencial el compromiso con un programa acertado: éste precisa de una dirección clara por parte del Gobierno, junto con la autoridades locales, los organismos ferroviarios y otras entidades. El Gobierno ha comenzado a realizar declaraciones positivas en política, pero hay que empezar a actuar para poner en marcha los proyectos.

Third, some major investment projects will allow the railways to play a more substantial role in other areas of movement. SERPLAN have identified several schemes which are considered as priorities, including:

- The CrossRail project and the Thameslink enhancement. These would link across central London a number of lines which presently terminate on the edge of the central area. These new links would allow NSE to provide effectively for travel across and around London, aiding movement of people and activities and reducing the need for road travel. They would also cater for more local travel within London. Government has indicated support in principle for CrossRail, and the route has been safeguarded for planning purposes. British Rail have deposited a Bill in Parliament for part of the total Thameslink project.

- The Chelsea-Hackney "tube" line. This would substantially enhance rail capacity for more local travel in and across central London.

- A new high speed line between the Channel Tunnel and central London, linked directly to lines north and west of London. This should provide adequate capacity for high speed passenger trains and for fast freight trains to work through between the Tunnel entrance, London and the rest of Great Britain, without reducing capacity for regional passenger trains. (SERPLAN consider it essential to maximise the new opportunity for through rail movement between Britain and mainland Europe.)

SERPLAN's list of priority schemes (for improvement and new lines) appears in the appendix. Figure 7 shows them on a rail map of inner London.

Conclusions

The railway systems of South East England already play a significant role in shaping the Region, especially through supporting the continued economic health of the capital's administrative and commercial heart. They have the potential to play a wider role, through offering access more widely and effectively across and beyond the Region while reducing road congestion and development pressures. This would meet several objectives of the new regional strategy. But this potential is not being fulfilled because investment in Britain's railways is carried out on a primarily commercial basis, with no reference to the wider implications.

If the South East is to prosper and play its role in Europe, then its railways now need substantial investment. Commitment to a soundly based programme is essential: this calls for a clear lead from Government, in liaison with local authorities, railway corporations and other agencies. Government has started to make positive statements on policies, but firm action is needed to put projects under way.

Reg Harman

Bachelor of Arts

Funcionario Jefe de Proyectos, Consejo del Condado de Hertfordshire