

La obligada brevedad de esta crónica no permite avanzar más detalles sobre las intenciones y resultados de este importante *despegue planificador* que ha creado y sigue creando nuevas responsabilidades a los ayuntamientos. Esto en un país que sigue sin una Ley de Régimen del Suelo, que debiera volcarse en la operatividad de los

procesos urbanísticos y en el justo reparto de cargas y beneficios entre los distintos tipos de actores de la movida escena urbana portuguesa. Ahora mismo, cuando escribo esta crónica, se acaba de anunciar una nueva ley inspirada, en lo que respecta al régimen del suelo y actuaciones urbanísticas, en la Ley española.

## Suecia

José Luis RAMÍREZ

Instituto Nórdico para Estudios de Planificación Urbana y Regional.

### EL PUENTE SOBRE EL ÖRESUND

Uno de los problemas más debatidos y conflictivos del último decenio en Suecia ha sido el de la comunicación viaria entre Suecia y Dinamarca. Como es sabido, el transporte tanto de automóviles como de ferrocarril que une a Suecia con Dinamarca y, a través de ella, con el resto del continente europeo, se realiza en dos rutas de ferrys que atraviesan el estrecho de Öresund uniendo, la una, la ciudad sueca de Malmö con la capital danesa y la otra, la ciudad sueca de Helsingborg con la danesa de Helsingør. Aparte de esa comunicación *transdanesa* con el continente existen comunicaciones directas desde Trelleborg y Malmö con Alemania vía Travemünde y Sassnitz y con Polonia via Svinoujscie. Son travesías algo más largas pero conducen más rápidamente a Europa central y seguirán completiendo en un futuro con las conexiones a través de Dinamarca.

La creación de una comunicación fija entre los dos países nórdicos supone una serie de ventajas pero también crea problemas. Entre las ventajas se encuentran las de una considerable disminución del tiempo de viaje, mejor servicio de transporte, mayor número de líneas y más regularidad. A ello hay que añadir el desarrollo empresarial de esta zona, un incremento del empleo y una mejora de la vida social y cultural. Las desventajas están

sobre todo relacionadas con cuestiones de medio ambiente.

Aunque la distancia más corta entre Suecia y Dinamarca es la que existe entre la localidad sueca de Helsingborg y la danesa de Helsingør, la conexión propuesta preferentemente es la de la capital danesa con la ciudad sueca de Malmö, que es la tercera ciudad de Suecia en número de habitantes. La municipalidad de Malmö sueña desde hace tiempo con una conexión estable con su vieja metrópolis (no olvidemos que el Sur de Suecia



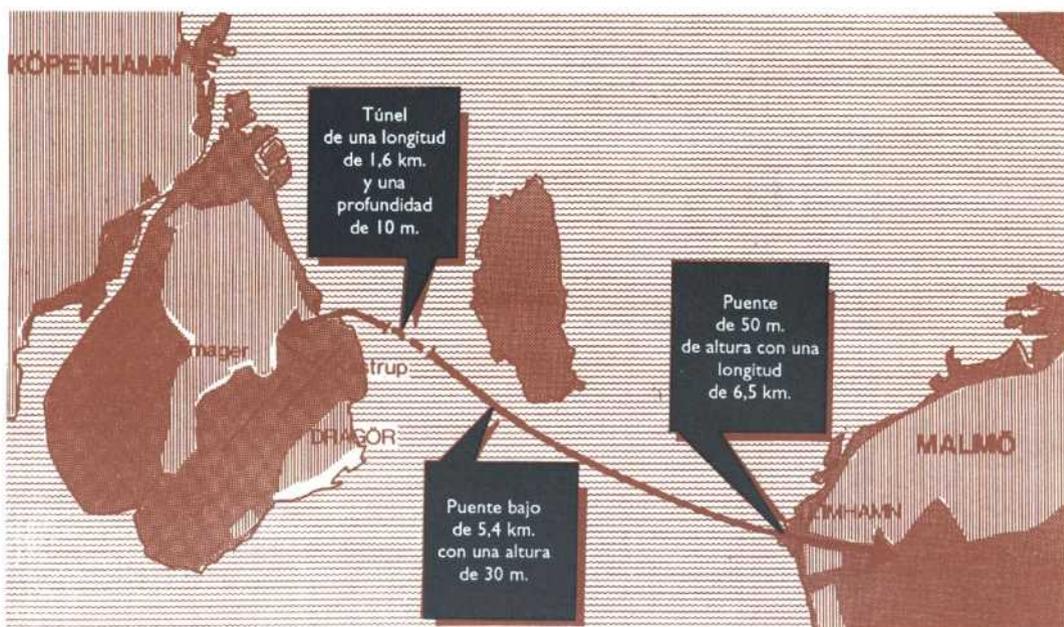
perteneció a Dinamarca). Esto permitiría el establecimiento de un mercado común de vivienda y trabajo, creándose así una región común que uniría económicamente la zona de Malmö a Dinamarca, pudiendo sus habitantes trasladarse rápidamente de uno a otro lado del estrecho, habitando por ejemplo en Suecia y trabajando en Dinamarca o viceversa. La región así constituida favorecería el establecimiento de empresas, el desarrollo del comercio, etc. Al integrarse Suecia en la Unión Europea, este acercamiento resulta natural.

La conveniencia de establecer una comunicación fija en el estrecho no es, como indiqué antes, cosa nueva. Desde hace cien años se ha hablado del tema sin que se intente llevar a la práctica. Desde 1970 se vienen haciendo estudios serios y en 1978 se habían estudiado no menos de doce soluciones alternativas en torno a cinco tipos diferentes, dos de ellos entre Helsingør y Helsingborg (llamados *ruta HH*) y tres entre Copenhague y Malmö (denominados *ruta KM*). Se han estudiado combinaciones del tráfico ferroviario y el tráfico rodado normal, comparándolas con alternativas en las que las dos formas de transporte (tren y automóvil) se separan. Y se han discutido soluciones a base de puentes comparándolas con las de túneles. Se han estudiado también

ventajas y problemas de diferentes tipos de túneles: túneles sumergidos o túneles por perforación.

El resultado de esos estudios fue propuesta preferente de una comunicación por *ruta KM*, que supone una longitud de 17,6 km, con puente de cuatro pistas para una circulación automóvil, completada por un túnel en la *ruta HH* de vía única. Esto no hacía sino ratificar la propuesta ya hecha en 1973. No es infrecuente que un cálculo o investigación sobre alternativas a un proyecto termine por corroborar ideas preconcebidas por los organismos políticos. Cabe preguntarse si las comisiones de estudio se crean para esclarecer o para facilitar un *alibi*.

En 1984 se creó una comisión sueco-danesa para elaborar un proyecto que diera solución definitiva al problema planteado. Se trataba de analizar propuestas anteriores para el establecimiento de una *comunicación KM* por puente para todo tipo de transporte inclusive el ferroviario, resolviendo los problemas que pudieran plantearse dentro de un margen económico realista. Aun cuando se estudiaba la alternativa de un túnel aparte por perforación en *ruta KM* solamente para ferrocarril, se consideraba ésta como una solución no recomendable económicamente. La combinación de ambas formas de



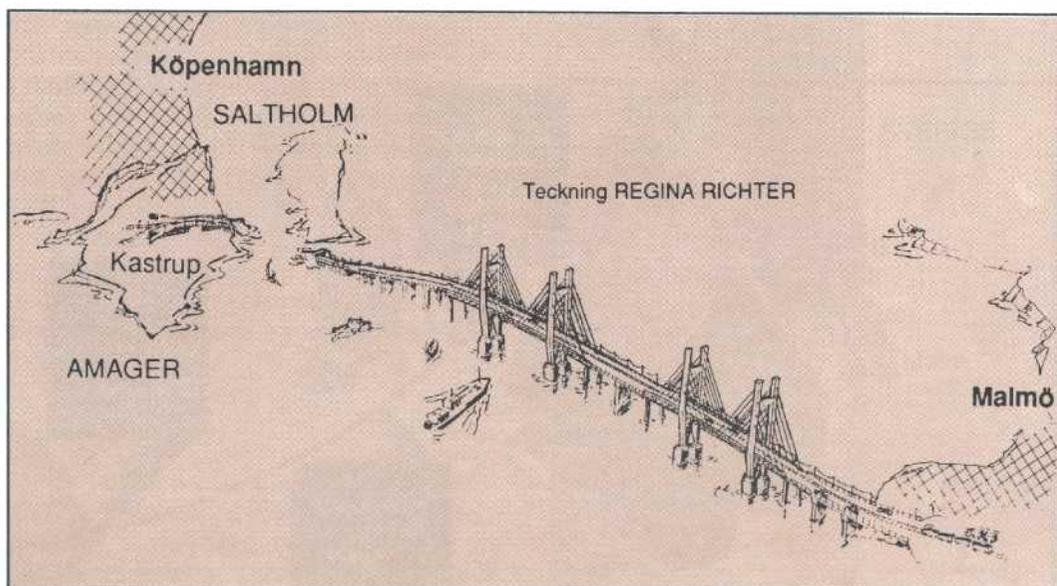
transporte en una sola instalación conlleva sin duda ventajas económicas.

En los estudios realizados se había estudiado la economía del proyecto según la técnica prevista para cada alternativa y los beneficios que estos pudiera traer en comparación con el sistema actual de ferris. No obstante, el problema que iba a resultar más conflictivo en los estudios definitivos era el de los impactos ambientales del proyecto. Como es sabido, el estrecho de Öresund es el conducto más directo de comunicación de las aguas del Atlántico norte con el Báltico y es de suma importancia para la ecología de este mar interior. El puente sobre el Öresund supone un problema ambiental que afecta a todos los países que tienen salida al Báltico (Alemania, Polonia, Estonia, Letonia, Lituania, Rusia y Finlandia). La construcción de un puente sobre el Öresund supone un impedimento para la renovación del caudal de agua salada del mar Báltico. Para soportar el puente es preciso crear una o varias islas artificiales que entorpecen la circulación del agua. Las masas que resulten de la perforación de túneles suponen un problema, si su deposición no se hace en lugar adecuado. A eso habría que añadir la polución atmosférica, que influye en la flora y fauna y en el clima de la región así como en la salud humana. Los ruidos y las vibraciones del suelo también suponen

perturbaciones no despreciables. El establecimiento de un puente entre los dos países nórdicos influye también notablemente en el desarrollo industrial de la región, exigiendo medidas preventivas de ordenación del territorio de esa zona.

Los estudios realizados han desembocado en dos informes, uno en 1985 y otro en 1987 que han sido sometidos a análisis y crítica por parte de diferentes organismos públicos a nivel local, regional y estatal. A ello se han añadido análisis, críticas y propuestas de organizaciones y personas privadas. Los organismos públicos apoyan en su mayoría la construcción de un puente, mientras que otros participantes en la discusión exigen estudios complementarios para la construcción de un túnel entre Copenhague y Malmö. Todos ellos insisten sin embargo en que la construcción tanto de un puente como de un túnel tienen que dar solución previa a los problemas ambientales que crean. En lo que se refiere al túnel significa eso la preferencia de un túnel por perforación, ya que un túnel sumergido perturba la renovación hidrológica del Báltico.

Se recogieron más de 150 comentarios y propuestas. En lo que casi todos coinciden es en la conveniencia de establecer una comunicación fija para el transporte ferroviario, pero hay cierta oposición a la



sustitución de los ferris por un puente para todo el tráfico sobre el estrecho. Como era de esperar, los oponentes más acérrimos contra todo tipo de comunicación fija son las organizaciones de protección ambiental y las empresas navieras.

Con base a esas opiniones se encargó a la comisión conjunta suecodanesa el estudio de una alternativa consistente en la separación del tráfico ferroviario a través de un túnel por perforación y la realización del proyecto en etapas, comenzando por el túnel ferroviario y continuando después con el puente para otras formas de tráfico.

Se ha dicho que el proyecto de Öresund será llevado a cabo antes de fines de siglo, pero todo indica que el asunto va a durar más. Mientras tanto quedan anticuados los cálculos económicos. Se ha hablado de un coste de 17.000 millones de coronas en precio de 1989, pero hay quien opina que el coste real puede ascender hasta los 40.000 millones. Ese coste ha de repartirse equitativamente entre las dos empresas de ferrocarriles (danesa y sueca) y los usuarios particulares que abonarán el peaje correspondiente. Pero es difícil no pillarse los dedos en un momento en que la crisis económica ha puesto a Suecia al mismo nivel que España.

No obstante el tema más difícil para ponerse de acuerdo es el del medio ambiente, hasta el punto de que el gobierno de coalición centro derecha que gobernó hasta septiembre de 1994, estuvo a punto de entrar en crisis por culpa de proyecto de Öresund. El Jefe del partido agrario, enemigo de la construcción del puente y ministro en aquel entonces de medio ambiente, se sintió desacreditado por la decisión tomada por sus compañeros de gobierno y dimitió. Pero se limitó a dimitir personalmente, dejando a los otros miembros de su partido en el Gobierno, con lo que salvó a éste de una crisis por un medio poco afin con

las reglas del juego parlamentario. En estos momentos gobierna la socialdemocracia pero se está creando una alianza entre ésta el partido agrario, lo que hace predecir un largo periodo de indecisiones y moratorias. Mientras tanto, Suecia ha ingresado en la Unión Europea y nuevas filosofías del transporte comienzan a poner en tela de juicio tesis anteriormente irrefutables. Una filosofía de competencia entre los dos adversarios del transporte, el ferrocarril y el avión, está comenzando a ser sustituida por una filosofía de la cooperación y del reparto racional del mercado del transporte. Se preconiza un mayor desarrollo del ferrocarril entre distancias relativamente cortas y un impulso del transporte aéreo para distancias largas. No se puede realizar un proyecto como el de Öresund si la prognosis de usuarios previstos no es segura.

Es posible que el proyecto de Öresund nunca se realice como está previsto o se realice tarde, pero si algo bueno ha facilitado son los conocimientos e investigaciones acumulados durante el tiempo en que se ha debatido. Los estudios económicos, de problemas técnicos, de prognosis de transporte futuro y sobre todo de medio ambiente integran hoy muchos metros de librería y han llenado cientos de metros de columnas periodísticas. Para expertos de otros países el material reunido supone un conocimiento acumulado que puede ser ilustrativo para la resolución de otros problemas en otros países. Como todos los ejemplos, aunque se quedara en ficción, es éste un trabajo que proporciona muchos datos y mucha ciencia. En esta reseña no he podido hacer otra cosa sino dar a conocer el caso en sus líneas generales. Para quien quiera obtener material detallado sobre el tema existen sin duda en el Ministerio de Medio Ambiente y en otros organismos oficiales síntesis de los análisis realizados, compuestos en lengua inglesa.