

# La reserva de suelo del nuevo by-pass ocupa una franja de 500 metros

## El Consell impide construir en un área de 35 millones de metros cuadrados

La zona reservada para la construcción del segundo by-pass es una franja de 500 metros de ancho, situada al oeste de la actual infraestructura, que ocupará un total de 35 millones de metros cuadrados. En esta área se prohibirá construir viviendas, naves o infraestructuras que dificulten la ejecución de las futuras obras.

F. R. ■ VALENCIA

La franja de reserva de suelo para la construcción de la segunda circunvalación de Valencia y su área metropolitana será de medio kilómetro de anchura a partir de la infraestructura actualmente en servicio, según han afirmado diversas fuentes del sector.

Será un ancho cordón de suelo de 35 millones de metros cuadrados, situado al oeste del by-pass, el terreno destinado a construir la futura autopista.

No obstante, cuando se vaya a acometer la obra, como pronto en el año 2009, no se utilizará todo este suelo en su construcción. La franja reservada es tan ancha porque el trazado no está totalmente definido, aunque sí se trabaja en un estudio que bien podría servir de modelo para el futuro proyecto.

Ese estudio sí señala el trazado concreto que podría llevar, siempre lo más pegado posible al actual corredor, con soluciones en túnel para cruzar zonas que pueden resultar conflictivas —por la presencia de viviendas consolidadas— como es La Cañada.

### Una franja intocable

El objetivo de la Conselleria de Infraestructuras es muy simple: evitar que en esa franja de 500 metros al oeste del actual by-pass se construyan viviendas, se implanten industrias o se ejecuten otras infraestructuras que puedan dificultar, de algún modo, la futura construcción de la segunda circunvalación de la comarca de l'Horta.

El nuevo by-pass está concebido como una vía de alta capacidad y velocidad y su destino esencial será el tráfico rodado de largo recorrido.

La nueva autopista, que no aparece en las previsiones del Ministerio de Fomento para este año ni tampoco en su Plan de Infraestructuras 2002-2007 con horizonte 2010, posibilitará que el tráfico de largo recorrido (el usuario de la actual autopista A-7) se separe del tránsito de vehículos denominado de agitación, con un carácter más local y comarcal.

### Función distribuidora

El nuevo by-pass permitirá, en el fondo, que la actual se utilice en exclusiva como una circunvalación y distribuidor de tránsito, y pase a convertirse de facto en la carretera V-40, un semicírculo alrededor de Valencia y de l'Horta Nord y l'Horta Sud que facilitará las comunicaciones entre todas las localidades que la conforman.

En su construcción, que posiblemente aparezca en el II Plan de Ca-

### LAS CLAVES

- Suelo reservado.** El objetivo es que no se construya nada que impida o dificulte la futura ejecución de la segunda circunvalación de Valencia
- Construcción.** El Ministerio de Fomento será el encargado de las obras aunque, de momento, en sus previsiones no aparece ni el estudio informativo.
- Espacio.** La franja de reserva es de 500 metros de anchura porque no está definido con exactitud por donde se diseñará el nuevo by-pass.
- Concesión.** Posiblemente se construya como concesión y a cambio de remodelar la V-30 o añadir un tercer carril a la A-3.

rrerías de la Generalitat como una obra que deberá acometer el Ministerio de Fomento, que se presentará en unas fechas y formará parte del Plan de Infraestructuras 2004-2010, posiblemente se vincule a la remodelación de la carretera marginal del nuevo cauce del río Turia, la V-30, o incluso de la construcción de un tercer carril en la A-3 desde Buñol hasta Valencia.

Por contra, la empresa adjudicataria de su construcción podría explotar comercialmente el nuevo by-pass mediante el cobro de peajes por la circulación de vehículos o con el peaje en sombra.

No obstante, el segundo by-pass no será una autopista totalmente impermeable. Está previsto que se pueda acceder a la nueva infraestructura a la altura de Bétera, por la autovía A-3 Valencia-Madrid y también por el término municipal de Torrent.



El actual by-pass, a su paso entre La Cañada, y el polígono Fuente del Jarro de Paterna. /MRW-FOTOGRAFÍA AÉREA