

# Fomento desecha el segundo 'by pass' para evitar más tensiones en l'Horta tras no soterrar el AVE

Estudia construir la nueva circunvalación por Lliria o mediante un túnel en la Calderona pese al alto coste

ANTONI RUBIO

VALENCIA.— La exclusión del segundo *by pass* de Valencia del Plan de Infraestructuras del Gobierno central no fue un simple olvido. El Ministerio de Fomento está postergando este proyecto con el objetivo de ganar tiempo para buscar trazados alternativos, ya que pretende evitar que la nueva variante atraviese l'Horta, tal y como estaba previsto, para compensar que no soterrará el AVE Madrid-Valencia a su paso por la comarca.

El soterramiento de las vías del AVE y la supresión del proyecto del segundo *by pass* por l'Horta (especialmente, por Paterna) fueron dos de los principales argumentos del PSOE para pedir el voto en las pasadas elecciones generales. Los principales dirigentes del PSPV acudieron a localidades como Alcásser, Torrent o Paterna para asegurar que ambas actuaciones eran prioritarias en su programa electoral de Infraestructuras.

Sin embargo, problemas técnicos y económicos han provocado que la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, opte por rechazar el soterramiento del tren de alta velocidad y tan sólo aplique ciertas medidas paliativas que ya estaban contempladas en el proyecto del anterior Gobierno del PP, tal y como recordó ayer el conseller de Infraestructuras, José Ramón García Antón. Esta decisión, muy criticada, incluso, por alcaldes socialistas como Jorge Alarte (Alaquàs), provocó una fuerte reacción de los colectivos de vecinos afectados que ya han anunciado que denunciarán al PSOE por «fraude electoral».

Ante este panorama, EL MUNDO ha podido saber que Fomento ha tomado la decisión de modificar otro proyecto con escaso apoyo popular en l'Horta como el segundo *by pass*, recuperando otros trazados alternativos que ya se habían apartado como la circunvalación por Lliria o, incluso, mediante un túnel que atraviese la Serra Calderona. Sin embargo, estos dos proyectos tienen el inconveniente de su elevado coste.

Además, el alcalde de Paterna, Francisco Borruey (PSPV), ya ha declarado públicamente que no permitirá el inicio de unas hipotéticas obras del *by pass* en su municipio y no ha dudado en criticar a la



Una de las manifestaciones frente al Palau de la Generalitat contra el paso del segundo 'by pass' por Paterna. / BENITO PAJARES

ministra de Fomento, pese a compartir color político, por su laxitud al oponerse al proyecto.

La ralentización de la segunda circunvalación de Valencia es más

**Infraestructuras estudia la conexión desde la AP-7 a Sollana para reducir el colapso del actual 'by pass'**

que evidente, con una reserva de suelo efectuada en La Canyada, en el término municipal de Paterna, que lleva varios meses paralizando esta zona sin que se haya realizado ningún otro movimiento. La reunión prevista entre la propia ministra de Fomento o, en su defecto, el

Secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, con el alcalde de Paterna a finales de enero o principios de febrero podría suponer el anuncio definitivo de que el nuevo *by pass* no atravesará l'Horta.

Pese a todo, el anuncio del cambio de trazado de la variante debe venir acompañado de un proyecto alternativo, habida cuenta de que el colapso actual del primer *by pass* obliga a construir vías alternativas. El paso de 70.000 vehículos diarios, la alta siniestralidad de la carretera y el imparable crecimiento urbanístico del área metropolitana de Valencia son los argumentos esgrimidos por el conseller García Antón para forzar a Fomento a que incluya la nueva circunvalación en su Plan de Infraestructuras a la mayor brevedad.

Mientras Fomento decide cuál será el trazado del nuevo *by pass*, Infraestructuras ya ha puesto en marcha un plan para reducir el tráfico. Se trata de la conexión desde

**El PSOE teme una nueva reacción ciudadana en su contra si construye la variante por l'Horta**

el peaje de la AP-7 hasta el peaje de Sollana, con la que se lograría que los vehículos procedentes de Castellón con destino a Alicante no atravesasen l'Horta. De esta manera se liberaría al *by pass* de la circulación de largo recorrido, uno de sus problemas más acuciantes.

## Suelo reservado en La Canyada

A. R. R.

VALENCIA.— La principal preocupación del Ayuntamiento y los vecinos de Paterna y, en especial, de La Canyada, es que la reserva de suelo para construir el *by pass* sigue manteniéndose en esta localidad. Aunque se han barajado otras alternativas y el Ministerio de Fomento las está estudiando, lo cierto es

que la reserva de suelo sigue en La Canyada, sobre un terreno destinado a un centro escolar y viviendas, y junto al bosque de la Vallesa, lo que ha provocado numerosas protestas.

El rechazo al segundo *by pass* es uno de los pocos temas que ha logrado el consenso de todas las fuerzas políticas paterneras, inclu-

yendo el PP cuyo portavoz, Lorenzo Agustí, no dudó en manifestarse en contra del proyecto frente a la Generalitat. El alcalde, Francisco Borruey (PSPV), tampoco se ha mordido la lengua al criticar a la ministra de Fomento, la socialista Magdalena Álvarez, por no descartar Paterna para la construcción de la variante.

## Más de 70.000 vehículos diarios

A. R. R.

VALENCIA.— El actual *by pass* de Valencia está considerado como una vía «de baja eficacia y alta siniestralidad» por el gran volumen de vehículos que se ve obligado a asumir cada día. En concreto, la media de paso por la variante llega a los 70.000 vehículos diarios, de los que entre un 22 y un

34% son vehículos pesados. Este último dato es de gran importancia, habida cuenta de que este tipo de vehículos de grandes dimensiones ralentizan el tráfico e incrementan el peligro de la circulación.

Los 49 kilómetros del *by pass* valenciano están salpicados por un total de 12 entradas y salidas, lo que incrementa

los riesgos por las incorporaciones a la vía, además de mezclar el tráfico de largo recorrido con el de distancias cortas. No en vano, la variante de la ciudad de Valencia es la única carretera de la comarca de l'Horta que atraviesa el área metropolitana de norte a sur, lo que la convierte en una vía de alta incidencia de usuarios.