

L'Estat licita per 4 milions la redacció del projecte del tercer carril a l'autopista entre l'Hospitalet i Amposta

La durada estimada dels treballs és de 36 mesos i l'obra no es licitaria fins al 2026, com a molt prompte

El pressupost de l'execució del tercer carril s'incrementa fins als 162 milions d'euros, IVA inclòs

Terres de l'Ebre Ò.M.J.

El secretari d'Infraestructures del Govern espanyol, el català Xavier Flores, va anunciar al novembre, en declaracions a esta publicació, que els serveis tècnics del Ministeri de Transports estava preparant tota la documentació per a traure a licitació, entre finals del 2022 i principis del 2023, la redacció dels primers projectes constructius del tercer carril de l'autopista AP-7. El tram prioritari era i és el que va de l'Hospitalet de l'Infant a Amposta, sense alternativa de via ràpida, i Flores no descartava subdividir-lo en subtrams a l'hora de tramitar-los i executar-los. No serà així. El BOE de dimarts, 28 de febrer, publicava la licitació de la redacció de pro-

jecte de traçat i construcció de l'ampliació a tercer carril de l'autopista AP-7 de tot el tram ebrenc objecte de la millora, concretament des del punt d'encreuament amb l'autovia A-7 a l'Hospitalet -l'autovia no té ni un metre construït a les Terres de l'Ebre fins a la sortida d'Amposta.

L'import de licitació és de 3.954.941,20 euros i la duració del contracte, de 36 mesos. És a dir, fins al 2026 -un any després del que preveïa Flores- no es podrà licitar l'obra, que té un pressupost estimat de 162 milions amb IVA.

Segons el comunicat emès pel Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (Mitma), l'actuació s'inclou dins del programa d'actuacions per a millorar l'autopista AP-7, amb



les quals es vol assolir més funcionalitat, accessibilitat, capillaritat i segu-

retat a la via per a fer front a l'increment de trànsit arran de l'allibera-

ment dels peatges". La gratuïtat de la via i la fi de la pandèmia van comportar un previsible increment del volum de trànsit, tot i que fins que no es va constatar i es van registrar unes xifres més altes de sinistralitat, no es van plantejar mesures correctores. El Mitma i la Generalitat van acordar reduir la velocitat a 100 km/h en el tram entre l'Ampolla i Calafat, tot i que la darrera proposta del Ministeri passaria per establir un sistema de velocitat variable. L'anunci de l'activació del projecte del tercer carril arriba quan encara no s'ha fet efectiva cap mesura temporal.

Siga com siga, l'Estat vol esperar a valorar quin és l'efecte de la reducció de velocitat, tant si es fa amb un sistema variable -segons el volum de trànsit i les hores de més circulació- o amb un límit de velocitat fix, abans de plantejar-se si revertix o no la prohibició de fer avançaments a l'N-340 entre l'Hospitalet i Amposta. ■