

# 6. El sistema d'infraestructures de mobilitat i transport

## 6.1. Definició, objectius i determinacions bàsiques d'actuació

### 6.1.1. Definició

El Pla considera com a infraestructures de mobilitat i transport la xarxa viària, la xarxa ferroviària, el sistema portuari, les infraestructures lligades a la navegació fluvial, el sistema aeroportuari, el sistema logístic i els intercanviadors nodals associats als anteriors. En conseqüència, fa propostes de nous traçats i de millores a les xarxes viària i ferroviària. De la mateixa manera, el Pla fa propostes relatives a les àrees logístiques i de serveis associades a aquestes xarxes, com també a les que formen part del sistema portuari, la navegació fluvial i el sistema aeroportuari de l'àmbit de les Terres de l'Ebre.

Les propostes del Pla en matèria d'infraestructures es formulen tenint en compte el planejament existent, sectorial i territorial, que afecta l'àmbit del Pla. En aquest sentit, el Pla és respectuós amb les determinacions d'aquest planejament vigent, tot desenvolupant-les de forma integrada amb la resta de sistemes estructurants del territori que li pertoca ordenar i ajustar a la seva escala de treball: el sistema d'assentaments i el sistema d'espais oberts.

Els documents vigents que el Pla té en consideració en matèria d'infraestructures de mobilitat i de transport i amb els quals busca i manté les coherències necessàries són els següents:

- Directrius nacionals de mobilitat
- Pla d'infraestructures de transport de Catalunya, 2006-2026 (PITC)
- Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT) del Ministeri de Foment
- Pla de transports de viatgers de Catalunya, 2008-2012 (PTV)
- Pla de ports de Catalunya, 2007-2015
- Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya, 2009-2015
- Pla estratègic de CIMALSA, 2008-2015
- Pla integral de protecció del delta de l'Ebre
- Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya, 2008-2012 (PEB)

### 6.1.2. Objectius

Entre els criteris per al desenvolupament del Programa de Planejament Territorial (vegeu el punt 2.1.) que conformen el model territorial de base sobre el qual es formula el Pla, els d'aplicació més directa pel que respecta al sistema d'infraestructures de mobilitat i transport són els següents:

- Fer de la mobilitat un dret i no una obligació.
- Facilitar el transport públic mitjançant la polarització i compacitat dels sistemes d'assentaments.
- Atendre especialment la vialitat que estructura territorialment els desenvolupaments urbans.

- Integrar els espais del transport i de la logística en la matriu territorial.

A partir d'aquests criteris, les determinacions del Pla sobre el sistema d'infraestructures de mobilitat i transport tenen tres objectius generals fonamentals:

- Millorar la interconnexió de l'àmbit amb la resta de Catalunya i amb les comunitat autònomes veïnes d'Aragó i País Valencià.
- Augmentar la cohesió interna de l'àmbit.
- Afavorir la integració territorial de les infraestructures que travessen l'àmbit, en especial pel que fa a les xarxes d'altres prestacions.

De manera més detallada, els objectius específics que el Pla vol assolir amb les seves propostes són els següents:

- Assegurar uns nivells de connectivitat adequats a les previsions de desenvolupament dels assentaments urbans.
- Contribuir a estructurar espacialment els sistemes d'assentaments urbans.
- Completar les xarxes bàsiques establertes en els plans sectorials amb altres traçats de menor rang que siguin rellevants a l'escala del Pla.
- Definir les condicions dels elements d'infraestructura que siguin significatius funcionalment i espacialment en l'àmbit del Pla.
- Propiciar un bon ajustament dels traçats a les condicions de la matriu biofísica del territori.
- Establir les prioritats d'actuació en infraestructures en l'àmbit del Pla.
- Assenyalar opcions possibles a llarg termini.

### 6.1.3. Determinacions bàsiques d'actuació

El Pla estableix les següents determinacions per al sistema d'infraestructures de les Terres de l'Ebre:

- Elements existents que es conserven.
- Elements existents que cal condicionar, per als quals s'admet l'execució puntual de nova infraestructura.
- Elements de nova implantació.
- Espais de reserva per a propostes de futur que transcendeixen l'horitzó temporal del Pla, però que han de quedar exclosos de qualsevol actuació que pogués dificultar la construcció d'aquestes infraestructures en el moment que fossin necessàries.

En tots els casos, el Pla assenyala les traces i àrees de sòl associades a les xarxes d'infraestructures amb diversos graus de precisió, segons es tracti d'elements projectats o simplement de propostes localitzades. I és que la seva concreció funcional i la seva delimitació precisa corresponen als projectes sectorials específics i al planejament urbanístic que les compregui dins el seu àmbit.

En aquest sentit, des de la perspectiva funcional i geogràfica que proporciona el seu àmbit espacial, el Pla adopta les següents tipologies per a la definició de les propostes infraestructurals:

- Xarxa viària

Es defineixen cinc tipologies de vies:

## QUADRE. Jerarquia viària del Pla

Tipus	Funcionalitat territorial	Funcionalitat viària
Autovies i autopistes	Escala transnacional i catalana	Trànsit de pas i interàmbits
Vies estructurants primàries	Escala catalana i de cohesió territorial	Connectivitat entre polaritats. Reforçament de la xarxa de ciutats
Vies estructurants secundàries	Escala comarcal i de cohesió dels sistemes urbans	Accessibilitat estructurant comarcal. Connectivitat entre les polaritats i el seu entorn
Vies estructurants suburbanes	Escala de cohesió dels sistemes urbans	Vertebració dels sistemes urbans
Vies integrades	Escala supramunicipal	Accessibilitat microterritorial

Font: Elaboració pròpia.

- Autopistes i autovies. Són les vies segregades amb enllaços a diferent nivell i amb una secció de 2+2 carrils com a mínim que el Pla recull pel fet de tractar-se de vies existents o proposa d'acord amb previsions viàries de caràcter general ja definides.
- Vies estructurants primàries. Són les que tenen un paper estructurant de primer ordre en l'àmbit del Pla. Aquestes vies, si es justifica en els plans sectorials i els projectes de traçat, poden tenir secció d'autovia 2+2, però també poden tenir seccions inferiors en altres casos. En tot cas, aquestes vies es preveu que siguin majoritàriament segregades.
- Vies estructurants secundàries. Són les que tenen un paper estructurant en l'àmbit del Pla de menor nivell que les anteriors. Són majoritàriament no segregades i de secció 1+1, si bé poden tenir alguns trams segregats i de secció superior per causa de les circumstàncies específiques d'aquests trams.
- Vies estructurants suburbanes. Són les que vertebrats sistemes urbans plurimunicipals i tenen, per tant, nombroses connexions amb la xarxa local d'aquests sistemes. La funció estructurant pot ser d'ordre primari o secundari, amb independència de la secció, que pot ser variable –nombre de carrils, tronc central segregat o no, existència de laterals, ...– d'acord amb les condicions físiques i els requeriments de l'entorn.
- Vies integrades. Són les que, amb independència de la longitud de recorregut, tenen un grau d'integració elevat amb la topografia i les activitats del territori. Comprenen la major part de les que es poden denominar locals, capil·lars o paisatgístiques.

### – Xarxa ferroviària

Es defineixen dues categories:

- Línies d'altres prestacions. Línies amb prescripció de projecte per a velocitat alta, és a dir, superior a 220 km/h, independentment de l'amplada de via.
- Línies convencionals. Comprenen la resta de línies, també independentment de l'amplada de via.

Dins les línies convencionals es diferencia una categoria específica, que correspon al tren tramvia, infraestructura amb característiques de tren convencional quan circula per l'àmbit interurbà i de tramvia quan ho fa per l'àmbit urbà, i que té com a antecedents propostes del Pla aprovat el 2001 i del mateix PITC.

## 6.2. Descripció de la situació actual

### 6.2.1. Anàlisi de la mobilitat

Per a l'anàlisi de la mobilitat, les fonts principals d'informació més recents disponibles són dues:

- Matriu de base, 2001. Elaborada pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques a partir de les dades del Cens de 2001 conegudes com a Enquesta de mobilitat obligada (EMO 2001). Es tracta d'una enquesta realitzada amb el cens –i, per tant, universal–, que permet analitzar els orígens i les destinacions dels desplaçaments.
- Enquesta de mobilitat quotidiana, 2006 (EMQ 2006). Està realitzada sobre una base de 100.000 enquestes fetes per tot Catalunya i, per tant, no és una enquesta universal. A més, el grau del mostreig no es representatiu dels desplaçaments que es produeixen entre els municipis menors, tot i que sí permet analitzar les dades de mobilitat de forma global per a l'àmbit.

Bé que més avançades les d'aquest primer, l'elaboració i la tramitació del Pla territorial han coincidit en el temps amb les del Pla director de mobilitat de les Terres de l'Ebre i tots dos plans s'han coordinat amb l'objectiu d'assolir una mobilitat més sostenible. Les dades que aquí es presenten són les d'aquest darrer, que, a més, incorpora les determinacions d'altres plans i programes que afecten la mobilitat i fa propostes complementàries i sinèrgiques per aconseguir els objectius respectius. Així, doncs, no planteja noves infraestructures viàries ni ferroviàries, sinó que proposa mesures d'optimització de l'ús i de millora de la rendibilitat ambiental i social. En canvi, sí que planteja actuacions per millorar l'ús de la bicicleta i la marxa a peu a l'àmbit interurbà.

Les Terres de l'Ebre generen i atrauen 598.113 viatges en un dia feiner, això considerant tant els que tenen l'origen com la destinació a algun dels municipis de l'àmbit, i es distribueixen tal com mostra el quadre adjunt.

#### QUADRE. Desplaçaments en dia feiner, 2006

	Transport privat	%	Transport públic	%	No motoritzat	%	Tots els modes	%
Intramunicipals	192.365	43%	3.607	1%	251.035	56%	447.007	100%
Intermunicipals dins les Terres de l'Ebre	92.965	90%	7.920	8%	2.898	3%	103.783	100%
Amb origen a la resta de Catalunya	16.001	84%	2.857	15%	224	1%	19.082	100%
Amb destinació a la resta de Catalunya	15.676	86%	2.282	13%	261	1%	18.219	100%
Amb origen a fora de Catalunya	4.856	95%	241	5%	20	0%	5.117	100%
Amb destinació a fora de Catalunya	4.763	97%	122	2%	20	0%	4.905	100%
<b>TOTAL</b>	<b>326.626</b>	<b>55%</b>	<b>17.040</b>	<b>3%</b>	<b>254.489</b>	<b>42%</b>	<b>598.113</b>	<b>100%</b>

Font: Pla director de mobilitat de les Terres de l'Ebre (en tramitació) a partir de l'Enquesta de mobilitat quotidiana, 2006.

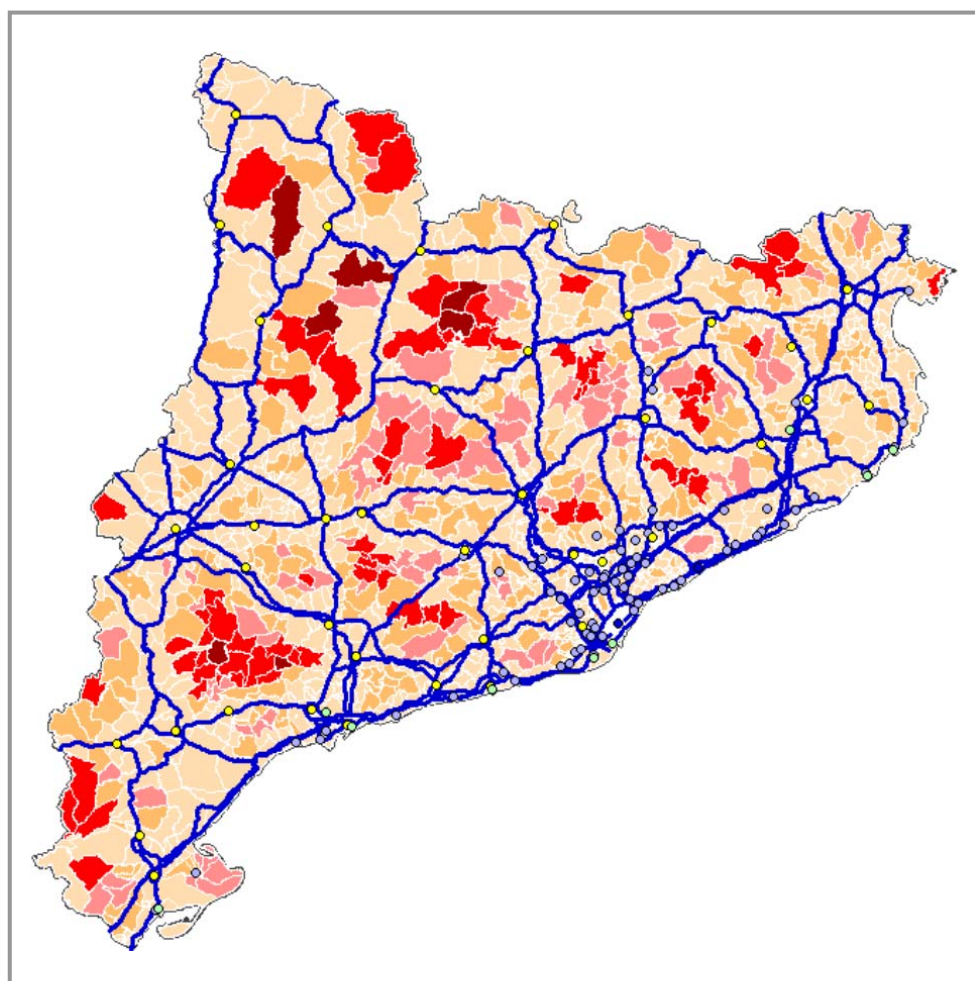
A nivell global, el mode de transport més utilitzat és el transport privat, amb un percentatge del 55%, mentre que la mitjana de Catalunya se situa en el 41%. Pel que fa a la distribució territorial, el 77% dels viatges de les Terres de l'Ebre són intramunicipals. Aquest percentatge representa una autocontenció superior a la de Catalunya considerada en la seva totalitat. El mode més utilitzat en aquests desplaçaments és el no motoritzat, amb un 56%. Respecte dels viatges intermunicipals dins les Terres de l'Ebre, hi destaca l'elevat ús del transport privat, que assoleix un 90% del total dels desplaçaments. Una altra característica de la mobilitat de les Terres de l'Ebre –altrament lògica, atesa la seva condició fronterera–, és una certa importància de les relacions amb les comunitats autònomes veïnes d'Aragó i el País Valencià (11%-15%), en les quals el percentatge que representa l'ús del transport privat és encara més elevat.

## 6.2.2. La xarxa viària

### 6.2.2.1. Les infraestructures existents

La xarxa viària de les Terres de l'Ebre es recolza sobre tres eixos principals de llarg recorregut que discorren pels següents corredors:

- Corredor del Mediterrani, paral·lel a la franja costanera. Està constituït per l'autopista de peatge AP-7 i la carretera N-340, actualment en procés de substitució com a via de gran capacitat per al trànsit de llarg recorregut per la futura autovia A-7. Són infraestructures de titularitat estatal i incloses a la xarxa transeuropea. Presenta un trànsit amb un fort component de pas.
- Eix de l'Ebre o Eix occidental de Catalunya, en direcció nord-sud. Està format pel tram de la carretera N-340 entre Sant Carles de la Ràpita i Amposta, per la carretera C-12 entre Amposta i Lleida i per la futura autovia A-14 entre Lleida i era Val d'Aran. En l'àmbit d'estudi l'eix discorre pel Montsià, el Baix Ebre i la Ribera d'Ebre, i relliga els principals municipis d'aquestes comarques. Es tracta d'un eix inclòs a la xarxa transeuropea pel PITC.
- Eix Tarragona-Terol, en direcció est-oest. Està format per la carretera N-420, de titularitat estatal. És un eix que connecta l'àmbit tant amb el Priorat i el Baix Camp com amb l'Aragó, alhora que afavoreix les comunicacions entre la Terra Alta i la Ribera d'Ebre.



MAPA. Distància dels municipis a la xarxa viària bàsica actual



Font: SIMCAT, 2003.

## QUADRE. Característiques de les vies de la xarxa bàsica, 2005

### Autovies i autopistes

Via	Comarca	Estació	Descripció	km tram	Carrils	IMD	Pesants	Veh-km	km carril
AP-7	M	T517-3	Límit País Valencià - Amposta	22,0	4	19.166	-	421.652	88,00
	BE	T516-3	Amposta - l'Aldea	4,0	4	22.513	-	90.052	16,00
	BE	T515-3	l'Aldea - l'Ametlla de Mar	22,0	4	25.020	-	550.440	88,00
	BE	T514-3	l'Ametlla de Mar - límit Baix Camp	7,0	4	25.670	-	179.690	28,00
N-340	M	T33-3	Ronda d'Amposta	2,0	4	18.708	-	37.416	8,00
	BE	T33-3	Ronda d'Amposta	2,0	4	18.708	-	37.416	8,00

### Altres vies

Via	Comarca	Estació	Descripció	km tram	Carrils	IMD	Pesants	Veh-km	km carril
N-340	M	T30-3	Límit País Valencià - inici variant de St. Carles	7,5	2	13.189	30%	98.918	15,00
	M	T31-3	Variant de St. Carles i fins a Amposta	14,5	2	13.553	30%	196.519	29,00
			Ronda d'Amposta (autovia)						
	BE	T34-3	Fi variant d'Amposta - enllaç autopista (l'Aldea)	3,5	2	14.879	30%	52.077	7,00
	BE	T-4-2	Enllaç autopista (l'Aldea) - T340 (el Lligallo)	2,5	2	15.082	30%	37.705	5,00
	BE	T35-3	T340 (el Lligallo) - l'Ampolla	6,0	2	13.938	30%	83.628	12,00
	BE	T256-3	l'Ampolla - el Perelló	5,0	2	12.027	30%	60.135	10,00
	BE	T36-3	el Perelló - l'Ametlla de Mar	12,0	2	13.533	30%	162.396	24,00
N-420	RE	T54-3	límit Baix Camp - C12	6,0	2	6.537	13%	39.222	12,00
	RE	E294	C12 - les Camposines	12,0	2	4.315	13%	51.780	24,00
	TA	E294	C12 - les Camposines	1,0	2	4.315	13%	4.315	2,00
	TA	T53-3	les Camposines - Gandesa	11,0	2	4.137	13%	45.507	22,00
	TA	T14-2	Gandesa - C221	6,5	2	2.849	25%	18.519	13,00
	TA	T52-3	C221 - límit Aragó	13,0	2	2.104	26%	27.352	26,00
C-12	M		N-340a (Amposta) - accés nord Amposta	5,7	2	5.712	11%	32.524	11,39
	M		Accés nord Amposta - T-331 Tortosa (Vinallop)	3,5	2	8.038	7%	28.133	7,00
	BE		Accés nord Amposta - T-331 Tortosa (Vinallop)	3,5	2	8.038	7%	28.133	7,00
	BE		T-331, Tortosa (Vinallop) - C-42 (Tortosa)	4,1	2	14.907	6%	60.463	8,11
	BE		Inter. C-42 (Tortosa) - C-12z (Xerta)	14,4	2	7.506	11%	107.906	28,75
	BE		C-12z (Xerta) - inter. C-43 (Benifallet)	9,2	2	4.426	14%	40.741	18,41
	BE		C-43 (Benifallet) - TV-3021 (Rasquera)	8,9	2	2.352	14%	21.029	17,88
	RE		Inter. TV-3021 (Rasquera) - inter. C-44	11,1	2	3.378	9%	37.604	22,26
	RE		Inter. C-44 - inter. N-420	3,0	2	7.697	12%	23.006	5,98
	RE		N-420 - Ascó (estrep dret pont riu Ebre)	15,4	2	5.281	15%	81.100	30,71
	RE		Ascó (estrep dret pont Ebre) - C-233b	7,2	2	5.088	16%	36.761	14,45
	RE		Inter. C-233b - límit Segrià	8,5	2	2.669	25%	22.652	16,97
	C-42/N-235	BE		Inter. accés A-7 (l'Aldea) - inter. Campredó	6,8	4	12.050	14%	81.386
BE			Inter. Campredó - inter. C-12 (Tortosa)	5,3	4	16.626	7%	88.783	21,36
BE		T72-3	Entre AP7 - N340 a Amposta	2,0	4	8.855	30%	17.710	8,00
C-43	BE		Inter. C-12 (Benifallet) - N-420 (Gandesa)	2,6	2	2.294	14%	5.964	5,20
	TA		Inter. C-12 (Benifallet) - N-420 (Gandesa)	11,0	2	2.294	14%	25.234	22,00
C-44	RE		Límit Baix Camp - TV-3031 (Tivissa)	5,6	2	2.711	6%	15.138	11,17
	RE		TV-3031 (Tivissa) - C-12 (Móra la Nova)	6,7	2	3.049	8%	20.401	13,38

La resta de la xarxa bàsica de l'àmbit està formada pels següents eixos, tal i com estableix el PITC:

- Connexió de Gandesa amb l'eix occidental de Catalunya a través de la carretera C-43 al sud, amb direcció a Tortosa, i la carretera C-12b al nord, amb direcció a Ascó, que dona cohesió a l'àmbit.
- Eix Tortosa - l'Aldea, constituït per la carretera C-42.
- Eix Móra la Nova - l'Hospitalet de l'Infant, conformat per la carretera C-44, que passa per Tivissa.

L'accessibilitat dels municipis de les Terres de l'Ebre a la xarxa bàsica queda garantida a una distància inferior als 25 quilòmetres, tal i com estableix el PITC. No obstant això, al mapa d'accessibilitat adjunt pot observar-se que els municipis de la Terra Alta són els que presenten pitjor accessibilitat a la xarxa bàsica de tot l'àmbit.

### 6.2.2.2. El trànsit

Pel que fa al volum de trànsit generat al conjunt de la xarxa, és, en general, feble, però hi destaquen l'enregistrat a l'autovia AP-7 (uns 25.000 vehicles/dia) i la carretera N-340 (entre 15.000 i 20.000 vehicles/dia) amb un elevat volum de vehicles pesants (sobre el 30%).

Així mateix els accessos a Tortosa a través de la carretera C-12 per Vinallop (uns 15.000 vehicles/dia) i la carretera C-42 des de l'Aldea (uns 15.000 vehicles/dia) com també el dels accessos a Amposta a través de la carretera N-340 (uns 18.000 vehicles/dia) presenten un volum significatiu de trànsit.

### 6.2.2.3. Actuacions previstes pel planejament vigent

Les principals actuacions previstes en matèria d'infraestructura viària que el PITC proposa a les Terres de l'Ebre són les següents:

- Corredor del Mediterrani: substitució de la carretera N-340 per l'autovia A-7 com a via per al trànsit de llarg recorregut.
- Eix occidental de Catalunya: desdoblament de la carretera N-340 entre Sant Carles de la Ràpita i Amposta, i reconversió a autovia de la carretera C-12 entre Amposta i Lleida.
- Eix Tarragona-Terol: variants de la carretera N-420 a Corbera d'Ebre i Gandesa.
- C-12B les Camposines - Ascó: condicionament i variant d'Ascó.
- C-43 Benifallet - Gandesa: condicionament.
- C-44 l'Hospitalet de l'Infant - Móra la Nova: condicionament.
- SC (TV-3454) Amposta - Deltebre: condicionament.

D'altra banda, hi ha altres actuacions actualment en marxa en diferents fases d'execució:

- Condicionament de la carretera C-221. PK 54+800 al 70+100. Límit amb Aragó - variant de Batea.
- Condicionament de la carretera T-330, T-333 i N-230b. Horta de Sant Joan - C-12 (Xerta).
- Condicionament de la carretera T-331. PK 0+630 al 21+100. Ulldecona - Tortosa.
- Nou pont sobre el riu Ebre entre Deltebre i Sant Jaume d'Enveja.

- Construcció d'un carril addicional a la C-44. PK 23+700 al 26+360. Tivissa.
- Nova carretera entre l'autopista AP-7 i les carreteres N-340 i TV-3409. L'Ampolla - Camarles.
- Anell viari i ciclista del delta de l'Ebre que ha d'unir Amposta, Sant Carles de la Ràpita, Sant Jaume d'Enveja, Deltebre, l'Ampolla, Camarles i l'Aldea.
- Variant de la carretera N-340 a l'Aldea.

## 6.2.3. La xarxa ferroviària

### 6.2.3.1. Les infraestructures existents

El sistema ferroviari de les Terres de l'Ebre està integrat per dos corredors, el corredor del Mediterrani, paral·lel a la costa, que travessa les comarques del Baix Ebre i del Montsià, i el que forma part del corredor Barcelona-Saragossa per Casp, oblicu respecte de la costa i que, dins de l'àmbit del Pla, discorre per la Ribera d'Ebre i el límit septentrional de la Terra Alta.

La línia del corredor del Mediterrani és d'altres prestacions, suporta velocitats de 220 km/h i té doble via. La línia del corredor Barcelona-Saragossa per Casp és una línia convencional de via única.

La totalitat de la xarxa ferroviària de les Terres de l'Ebre abasta uns 115 quilòmetres de línia d'ample ibèric i disposa de 13 estacions. És de titularitat estatal i està gestionada per ADIF i explotada per RENFE.

### 6.2.3.2. L'oferta de servei

L'oferta ferroviària actual a les Terres de l'Ebre està constituïda pels serveis convencionals regionals i de llarga distància (vegeu el quadre adjunt).

Les línies de llarga distància que travessen les Terres de l'Ebre són les que recorren l'arc mediterrani cap a València, Alacant i Múrcia, i s'aturen únicament a l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa. Per la línia Reus - Móra la Nova - Casp circula únicament el tren nocturn amb parades que cobreix el trajecte Barcelona - Madrid, complementari de l'alta velocitat. Els serveis regionals comprenen les línies Ca1 (Barcelona - Tarragona - Tortosa), Ca3 (Barcelona - Reus - Riba-Roja d'Ebre - Casp) i Ca6 (Barcelona - Casp - Saragossa), com també la línia València - Tortosa.

#### QUADRE. Oferta de servei ferroviari, 2008. Línies de llarga distància

Corredor	Línia		Expedicions/dia	Estacions amb parada
Barcelona - València	Alaris	Barcelona - València	1+1	l'Aldea - Amposta - Tortosa
	Alaris	Barcelona - Alacant	1+1	l'Aldea - Amposta - Tortosa
	García Lorca	Barcelona - Màlaga	1+1	l'Aldea - Amposta - Tortosa
	Talgo	Barcelona - Murcia	1+2	l'Aldea - Amposta - Tortosa
	Talgo	Barcelona - Lorca	1+1	l'Aldea - Amposta - Tortosa
	Mare Nostrum	Montpeller - Cartagena	1+1	l'Aldea - Amposta - Tortosa
Barcelona - Saragossa	Estrella	Portbou - Madrid	1+1	Móra la Nova, Flix



## QUADRE. Oferta de servei ferroviari, 2008. Línies regionals

Corredor	Línia		Expedicions/dia	Estacions amb parada
Barcelona - València	Ca1	Barcelona - Tortosa	8+8	l'Ametlla de Mar, l'Ampolla - el Perelló, l'Aldea - Amposta - Tortosa, Tortosa
			3+4	Camarles - Deltebre
	Regional Exprés	Barcelona - Vinaròs	1+3	Campredó
	Regional Exprés	Barcelona - València	1+1	l'Ametlla de Mar, l'Ampolla - el Perelló, l'Aldea - Amposta - Tortosa, Ulldecona
Barcelona - Saragossa	Ca3 i Ca6	Barcelona - Riba-roja i	6+6	Móra la Nova
		Barcelona - Saragossa	5+4	Ascó, Flix
			4+3	Riba-roja d'Ebre
			3+3	la Pobla de Massaluca
			2+2	Ulldecona, l'Aldea - Amposta - Tortosa, Tortosa
València - Tortosa	L7	València - Tortosa	1+1	Ulldecona
		València - Ulldecona		

Font: RENFE.

Cal destacar el fet que Tortosa és el punt on conflueixen els regionals catalans i els provinents del País Valencià. El tren regional Barcelona - Vinaròs *pivota* a l'estació de Tortosa (para dos cops a l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa) per continuar cap a Ulldecona i Vinaròs. A més, hi ha tres serveis corresponents a les línies valencianes de distància mitjana que penetren a Catalunya, una fins a Ulldecona i dues fins a Tortosa.

## QUADRE. Viatgers a les estacions de ferrocarril, 2005

Línia	Estació	Nombre de viatgers/dia
Ca1	Tortosa	951
	L'Aldea - Amposta - Tortosa	620
	L'Ametlla de Mar	461
	L'Ampolla - el Perelló	296
	Camarles - Deltebre	29
	Camp-redó	5
	Ulldecona	18
Ca3	Móra la Nova	391
	Flix	104
	Ascó	60
	Riba-roja d'Ebre	30
	Faió - la Pobla de Massaluca	20
Llarga distància (any 2002)	L'Aldea - Amposta - Tortosa	34
Total		3.019

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

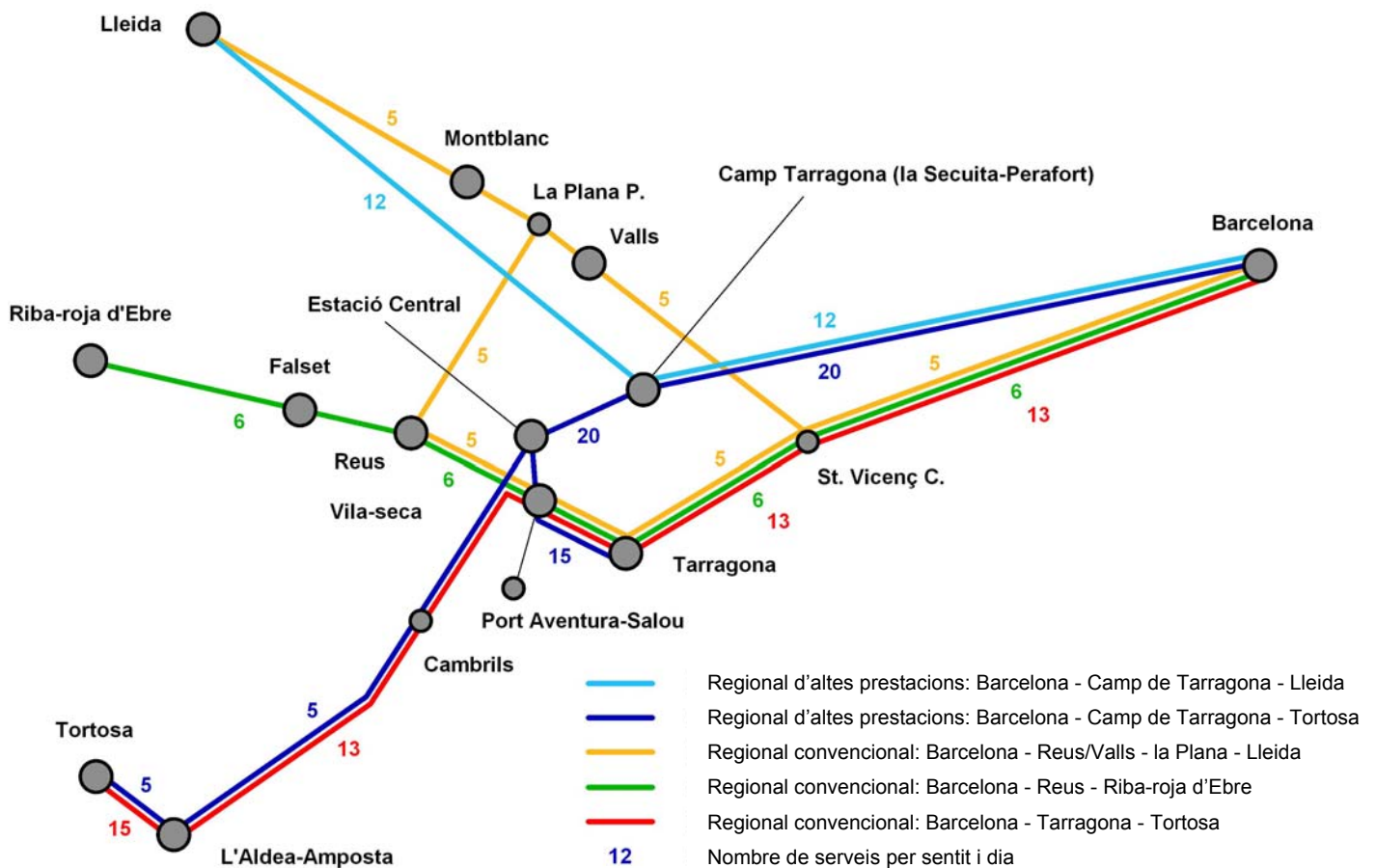
La màxima demanda registrada a les diferents estacions de l'àmbit és la de Tortosa ciutat, amb gairebé 1.000 usuaris al dia. A la taula adjunta es recullen els valors d'utilització de les estacions, dividides per línies.

Aquesta oferta s'ha de veure modificada a curt termini per les propostes del Pla de transports de viatgers, 2008-2012 (PTV), de millora de l'oferta ferroviària i de la gestió dels serveis. El PTV realitza un primera fase d'implantació dels serveis ferroviaris indicats al PITC en base a la infraestructura operativa en aquest període. Així, defineix els serveis de caràcter regional associats a les noves línies d'altres prestacions, que ja seran una bona aproximació a un escenari final, i l'adaptació dels serveis regionals sobre la xarxa convencional actual.

En relació a la xarxa regional d'altres prestacions prevista, a les Terres de l'Ebre s'inclou la línia Barcelona - Tarragona - Tortosa, on se situa l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa. Aquesta estació esdevé un dels punts principals que s'han de connectar amb un servei de regionals d'altres prestacions i un temps de viatge inferior a les dues hores cap a qualsevol de les altres ciutats de la xarxa (la més llunyana seria Figueres). Malgrat això, per a la seva posada en marxa caldrà esperar fins a la compleció de la connexió del corredor del Mediterrani amb la línia d'alta velocitat Madrid - Barcelona, prevista per al 2011. De fet, es preveu que al conjunt de Catalunya la xarxa d'ample internacional ja estigui ultimada el 2012 entre totes les estacions, excepte entre la del Camp de Tarragona i la de l'Aldea - Amposta - Tortosa. Per tal que un mateix convoi pugui passar de la xarxa d'ample internacional a la xarxa d'ample ibèric –i viceversa– en el tram esmentat, es posarà en marxa un intercanviador a l'alçada de l'aeroport de Reus.

Al gràfic adjunt es recullen les propostes del PTV per a la xarxa regional d'altres prestacions i convencional.

GRÀFIC. Proposta de xarxa regional d'altres prestacions i convencional per al període 2008-2012



Font: Pla de transports de viatgers, 2008-2012.

El nou nombre de serveis previst a curt termini, un cop estigui ultimada la xarxa, serà de 18 trens entre Barcelona i Tortosa. D'aquests, hi haurà cinc expedicions d'altres prestacions per la Secuita - Perafort, amb els temps estimats de recorregut des de l'Aldea - Amposta - Tortosa que poden veure's al quadre adjunt.

#### QUADRE. Temps mínims de recorregut en tren d'altres prestacions des de l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa

Temps mínim en minuts des de l'Aldea – Amposta - Tortosa	Figueres	Girona	Barcelona	Vilafranca	Tarragona	Lleida
	110	90	55	45	20	50

Font: Pla d'infraestructures de transport de Catalunya, 2006-2026 (PITC).

L'oferta de trens regionals sobre la xarxa convencional mantindrà el servei a totes les línies existents amb reajustament del nombre d'expedicions diàries, que serà de tretze expedicions per la costa i Tarragona ciutat i, a més, se'ls afegirà un servei d'aportació des de Tortosa ciutat a l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa, que col·locarà 2+2 expedicions de manera coordinada amb els serveis d'altres prestacions.

A la línia Reus - Móra la Nova - Casp, el servei de regionals des de Barcelona constarà de 6+6 serveis, i s'hi mantindran els 5+5 addicionals que continuen per Ascó, Flix i Faió-la Pobla de Massaluca fins a Saragossa.

#### 6.2.3.3. Actuacions previstes pel planejament vigent

Les principals actuacions previstes en matèria d'infraestructura ferroviària proposades pel PITC que afecten a les Terres de l'Ebre són les següents:

- Connexió del corredor del Mediterrani amb la línia d'alta velocitat Barcelona - Madrid, que ha de donar-li continuïtat.
- Estudis de la nova línia d'alta velocitat al corredor del Mediterrani.

Es tracta d'una nova línia amb una velocitat de disseny prevista de 300 quilòmetres per hora destinada a permetre el viatge de València a Barcelona en 1 hora i 30 minuts i a especialitzar la línia actual en mercaderies i regionals convencionals.

En aquest corredor està previst fixar un sistema d'explotació de manera que l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa esdevingui el gran centre d'intercanvi modal de les Terres de l'Ebre.

- Modernització i millora de la línia convencional Reus - Casp.
- Nou tren tramvia de les Terres de l'Ebre.

#### 6.2.4. Transport col·lectiu per carretera

##### 6.2.4.1. Consideracions generals

Si bé el Pla territorial no és un pla de gestió del transport i la seva vinculació amb el transport de viatgers per carretera no és, en principi, directa, la seva proposta de transport públic ferroviari està estretament relacionada amb l'alternativa de l'autobús, en ocasions l'opció més conservadora i lògica, i –en gairebé la totalitat de casos– el punt de partida del servei de transport públic entre els municipis de les Terres de l'Ebre.

En efecte, la poca flexibilitat del servei ferroviari i el seu elevat cost de construcció i explotació fan que, en moltes ocasions en què la demanda no és encara prou important, el servei d'autobús sigui l'alternativa més eficient (quant a itineraris i freqüències), com a servei –tant específic com complementari– del ferrocarril.

De fet, l'autobús pot adaptar-se a demandes relativament baixes que serien inassolibles pel tren. El Pla de transports de viatgers, 2008-2012 (PTV) xifra en 14 viatgers per quilòmetre la fita d'un cert equilibri econòmic en una línia d'autobús a la província de Tarragona, i comptabilitza una mitjana actual de 22 a les línies existents.

Aquest factor pot ser clau a l'hora de definir la fesomia de l'esquelet bàsic de transport públic de les Terres de l'Ebre, de cara a determinar el mode més eficient per satisfer la demanda. En aquest sentit, i més enllà del què es determini quant al servei bàsic ferroviari, els serveis comarcals d'autobús han de completar i complementar la xarxa, en base a les necessitats quotidianes com ara les següents:

- Accés a la capital al matí amb antelació suficient per permetre la connexió amb els primers serveis ferroviaris exprés a les persones que treballen o estudien fora de la comarca.
- Accés a la capital a l'hora d'entrada als llocs de treball i centres d'estudis que hi són localitzats, a meitat del matí per a les persones que acudeixen per gestions, compres i altres motius de mobilitat no obligada i a primera hora de la tarda.
- Retorn al final del matí, de manera que permeti les estades de mitja jornada
- Retorn esglaonat al llarg de la tarda, de manera que permeti la tornada dels desplaçaments de sortida de col·legis, centres de treball, viatges externs a la comarca, etc.

#### 6.2.4.2. La situació actual al conjunt de les Terres de l'Ebre

Per tot l'exposat, el Pla territorial recull una anàlisi de l'estat actual del servei d'autobusos interurbans a les Terres de l'Ebre, com també previsions a curt termini: les contingudes al Pla de transports de viatgers, 2008-2012 (PTV).

Del total de viatges interurbans que es realitzen a Catalunya, el percentatge que correspon a les Terres de l'Ebre no arriba al 4%, dels quals aproximadament un 60% corresponen a mobilitat obligada.

És conegut l'augment de persones que es desplacen a treballar fora del seu municipi de residència (del 28% al 1981 al 51% el 2006) i cal destacar, segons les dades de l'enquesta de mobilitat quotidiana de 2006 i les successives enquestes de mobilitat obligada anteriors, una multiplicació per cinc en el conjunt dels últims 25 anys, malgrat un cert estancament des de 2001.

#### QUADRE. Viatges interurbans, 1981 a 2006

	1981	1986	1991	1996	2001	2006
Nombre de viatges interurbans a les Terres de l'Ebre	5.315	8.074	13.534	14.937	24.669	24.062

Font: Pla de transports de viatgers, 2008-2012 (PTV).

Les relacions entre els nodes principals dins l'àmbit de les Terres de l'Ebre tenen ordres de magnituds que no són comparables amb les dels àmbits metropolitans de Catalunya (les tres més importants són entre Amposta i els municipis de Tortosa –2.169 viatges/dia–, Sant Carles de la Ràpita –1.425 viatges/dia– i Deltebre –866 viatges/dia–).

No és estrany, doncs, que la única presència de serveis d'autobús realment remarcable tingui lloc en els trajectes Tortosa - Amposta - Sant Carles de la Ràpita, amb un servei cada hora, aproximadament. Però, a més, prop del 80%

d'aquests desplaçaments interurbans es realitzen en transport privat, de manera que s'entén el marge de què disposa encara el transport públic per recuperar quota modal i esdevenir una alternativa real al cotxe en el funcionament quotidià de la mobilitat a les Terres de l'Ebre.

Aquest fet es pot justificar per l'absència, en molts casos, de transport públic amb horaris coordinats amb els horaris laborals, que permetin, per exemple, una anada i tornada diària a la capital comarcal. La situació és similar pel que fa als serveis d'accés als principals centres sanitaris.

De cara a les millores a curt termini, el criteri genèric que s'utilitza és el de 15 viatgers per expedició, davant la impossibilitat de generalitzar pautes de correspondència entre la mobilitat total en un corredor i la mitjana de viatgers per expedició que en resulten.

### 6.2.4.3. La situació actual al Baix Ebre

Els municipis de l'Ametlla de Mar, l'Ampolla, Deltebre i Tortosa disposen de servei urbà, i també es podria considerar com a tal la línia Tortosa - Roquetes, de la qual, a més, en breu se n'augmentarà la freqüència. Al Baix Ebre hi ha l'estació d'autobusos de Tortosa, i per a l'horitzó 2012, es preveu com a nova estació en estudi la de l'Aldea, amb una inversió estimada de 750.000 euros.

Algunes línies a millorar mitjançant l'increment del servei, segons el Pla de transports de viatgers, 2008-2012 (PTV), són les de llarga distància que tenen origen, destinació ó només pas per la comarca: Tortosa - Móra d'Ebre - Lleida, Tarragona - Tortosa, Sant Carles de la Ràpita - Tortosa - Barcelona ó la Sénia - Sant Carles de la Ràpita - Tarragona.

### QUADRE. Línies de transport interurbà per carretera que operen al Baix Ebre, 2008

Servei	Operador	Expedicions diàries
Alfara de Carles - els Reguers - Roquetes - Tortosa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2
Amposta - l'Aldea - estació de tren - Tortosa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	13+13
Els Muntells - Amposta - Tortosa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	1+1
Gandesa - l'Aldea	La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2
Gandesa - Tortosa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	5+5
La Sénia - Sant Carles de la Ràpita - Tarragona	La Hispano de Fuente en Segures, SA	1+1
Les Cases d'Alcanar - Alcanar - Tortosa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	3+3
Móra la Nova - Tortosa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2
Paüls - Xerta - Aldover - Roquetes - Tortosa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2
Sant Carles de la Ràpita - Barcelona	La Hispano de Fuente en Segures, SA	6+6
Tortosa - Barcelona	La Hispano de Fuente en Segures, SA	6+6
Tortosa - Tarragona	La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2
Tortosa - Bitem - Tivenys	La Hispano de Fuente en Segures, SA	3+3
Tortosa - Amposta - la Sénia - Rosell	La Hispano de Fuente en Segures, SA	6+6
Tortosa - l'Aldea - Deltebre - Riumar	La Hispano de Fuente en Segures, SA	7+7
Tortosa - l'Ametlla de Mar	Autocares Jaime Carrera, SA	2+2
Tortosa - Lleida (per Móra)	Alsina Graells i La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

A curt termini, les novetats més importants seran l'establiment d'un servei de 8 expedicions diàries entre Amposta i Deltebre, i l'augment a 6 expedicions diàries de la relació directa Gandesa - Tortosa. Igualment, s'incrementarà l'oferta

a la línia Alcanar - Sant Carles de la Ràpita - Amposta - Tortosa i es perllongaran fins a Alcanar i Sant Carles de la Ràpita totes les connexions Tortosa - Amposta amb pas per l'estació de ferrocarril de l'Aldea - Amposta - Tortosa.

#### 6.2.4.4. La situació actual al Montsià

Amposta també disposa de servei urbà, en concret dues línies que intercomunicuen els diversos nuclis del municipi.

Al Montsià, s'hi troben dues de les cinc estacions d'autobusos que hi ha a les Terres de l'Ebre: les d'Amposta i Sant Carles de la Ràpita (les altres tres corresponen a les capitals de la resta de comarques).

El Pla de transports de viatgers, 2008-2012 (PTV) assenyala que la relació Sant Carles de la Ràpita - Tortosa - Barcelona és susceptible de disposar d'un servei regular de llarga distància i que cal millorar la freqüència de la línia la Sénia - Sant Carles de la Ràpita - Tarragona.

A més, com s'ha vist, s'establirà un servei de 8 expedicions diàries entre Amposta i Deltebre, s'incrementarà l'oferta a la línia Alcanar - Sant Carles de la Ràpita - Amposta – Tortosa i es perllongaran fins a Alcanar i Sant Carles de la Ràpita totes les connexions Tortosa - Amposta amb pas per l'estació de ferrocarril de l'Aldea - Amposta - Tortosa.

#### QUADRE. Línies de transport interurbà per carretera que operen al Montsià, 2008

Servei	Operador	Expedicions diàries
Amposta - la Sénia	La Hispano de Fuente en Segures, SA	1+1
Amposta - l'Aldea - estació tren - Tortosa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	13+13
Amposta - Masdenverge - Santa Bàrbara	La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2
La Sénia - Sant Carles de la Ràpita - Tarragona	La Hispano de Fuente en Segures, SA	1+1
Les Cases d'Alcanar - Alcanar - Tortosa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	3+3
Mas de Barberans - Santa Bàrbara	La Hispano de Fuente en Segures, SA	1+1
Sant Carles de la Ràpita - Barcelona	La Hispano de Fuente en Segures, SA	6+6
Tortosa - la Sénia	La Hispano de Fuente en Segures, SA	1+1
Vinaròs - Uldecona - la Sénia - Rosell	La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

#### 6.2.4.5. La situació actual a la Ribera d'Ebre

Móra d'Ebre i Flix disposen de servei urbà. Cal destacar que el Pla de transports de viatgers, 2008-2012 (PTV) assenyala la necessitat de potenciar algunes d'aquestes relacions ja existents, com ara les servides per les línies Lleida - Tortosa (per Móra d'Ebre), Reus - la Palma d'Ebre, ó Batea - Gandesa - Barcelona.

Les propostes a curt termini inclouen augmentar a 6 expedicions diàries les relacions servides per les línies Móra d'Ebre - Falset i Móra d'Ebre - Gandesa.

Quant al servei comarcal, orientat a proveir la connexió amb la capital de comarca i l'accés als serveis de transport públic de major abast, es milloraran les connexions de Móra d'Ebre (especialment vinculades al funcionament de l'hospital i de l'estació de RENFE de Móra la Nova) amb Benifallet, Benissanet, Ginestar, Miravet, Rasquera, Riba-roja d'Ebre, Tivissa i la Torre de l'Espanyol, i –fonamentalment– les que manté amb la Terra Alta, concretament amb Batea, Corbera d'Ebre, Gandesa, el Pinell de Brai i la Pobla de Massaluça.

**QUADRE. Línies de transport interurbà per carretera que operen a la Ribera d'Ebre, 2008**

Servei	Operador	Expedicions diàries
La Palma d' Ebre - Reus	Plana, SL	1+1
Riba-roja d'Ebre - Flix - Móra d'Ebre	Plana, SL	2+2
Tivissa - Móra d'Ebre	Plana, SL	2+2
Tivissa - Reus	Plana, SL	2+2
Batea - Gandesa - Barcelona	La Hispano de Fuente en Segures, SA	1+1
Batea - Móra la Nova	La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2
Móra la Nova - Tortosa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2
Miravet - Benissanet - Móra d'Ebre	La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2
Lleida - Tortosa (per Móra)	Alsina Graells i La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2
Alcanyís - Reus - Barcelona	La Hispano Igualadina	2+2
Falset - Móra d'Ebre	TP del Priorat i Domènech, SL	1+1
Margalef - la Bisbal de Falset - la Palma d'Ebre - Móra d'Ebre	Consell Comarcal del Priorat	1+1
La Figuera - el Molar - Móra d'Ebre	Consell Comarcal del Priorat	1+1 (dm i dj)
Tarragona - Gandesa	La Hispano Igualadina	2+2
Terol - Móra - Barcelona	ABASA	1+1

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

**6.2.4.6. La situació actual a la Terra Alta**

A la Terra Alta no hi ha serveis urbans, fet lògic per la dimensió mateixa dels nuclis. El Pla de transports de viatgers, 2008-2012 (PTV) assenyala la necessitat de millorar a línia Batea - Gandesa - Barcelona, i augmentar a 6 expedicions diàries les relacions Gandesa - Tortosa i Móra d'Ebre - Gandesa.

Quant al servei comarcal, com s'ha vist es milloraran les connexions de Móra d'Ebre (especialment vinculades al funcionament de l'hospital i de l'estació de RENFE de Móra la Nova) que arriben a la Terra Alta, concretament fins a Batea, Corbera d'Ebre, Gandesa, el Pinell de Brai i la Pobla de Massaluca. Igualment a l'entorn de Gandesa, es milloraran les connexions fins a Caseres, Prat de Compte i el Pinell de Brai.

**QUADRE. Línies de transport interurbà per carretera que operen a la Terra Alta, 2008**

Servei	Operador	Expedicions diàries
Batea - Gandesa - Barcelona	La Hispano de Fuente en Segures, SA	1+1
Batea - Móra la Nova	La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2
Gandesa - l'Aldea	La Hispano de Fuente en Segures, SA	2+2
Gandesa - la Pobla de Massaluca	La Hispano de Fuente en Segures, SA	1+1
Gandesa - Tortosa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	5+5
La Fatarella - Gandesa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	1+1
Arnes - Bot - Gandesa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	1+1
Prat de Compte - el Pinell de Brai - Gandesa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	1+1
Vilalba dels Arcs - Gandesa	La Hispano de Fuente en Segures, SA	1+1
Tarragona - Gandesa	La Hispano Igualadina	2+2
Alcanyís - Reus - Barcelona	La Hispano Igualadina	2+2

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

#### 6.2.4.7. La coordinació amb els serveis ferroviaris

En general, a tot Catalunya, la coordinació dels serveis de transport col·lectiu per carretera amb els serveis ferroviaris és un punt a millorar. El Pla de transports de viatgers, 2008-2012 (PTV) inclou un pla específic al respecte, amb l'objectiu d'assegurar que els serveis de transport interurbà amb autobús afluents a les estacions ferroviàries (serveis d'aportació) tinguin uns horaris d'arribada i sortida coordinats amb els dels serveis ferroviaris, particularment els que connecten amb les polaritats regionals, sense penalització dels usuaris quant a temps de transbordament, de manera que les arribades i sortides s'efectuïn amb pocs minuts de diferència respecte de les del ferrocarril i en condicions d'accessibilitat adequades.

Alhora, també s'ha de vetllar perquè la cobertura geogràfica de les línies d'aportació a les estacions de ferrocarril sigui l'adequada i estigui adaptada a l'àrea d'influència real de cada estació.

A les Terres de l'Ebre, la baixa freqüència del servei ferroviari fa que sigui doblement important garantir la coordinació amb l'autobús. A hores d'ara es troba en procés de redacció el Pla director de mobilitat de les Terres de l'Ebre, que ha de dur a terme una anàlisi en detall i individualitzada de les estacions i planificar les actuacions de coordinació tren-autobús a tots els nivells necessaris, amb una atenció especial a l'estació de Tortosa com a punt final dels serveis regionals de tren, i a les de l'Aldea - Amposta - Tortosa i de l'Ametlla de Mar, que registren una demanda superior als 100.000 viatgers anuals. Així mateix, s'estima que les estacions de Riba-roja d'Ebre i l'Ampolla - el Perelló juguen un paper territorialment important, i que poden esdevenir també punts clau per a l'estructuració de la mobilitat amb transport públic a les seves comarques.

Actualment, entre l'Aldea i Amposta existeix un servei regular d'autobús que comunica l'estació de ferrocarril amb tots dos nuclis. Altres estacions de tren tenen una parada d'autobús relativament propera (l'Ampolla, Móra la Nova), però ni s'hi aturen totes les línies interurbanes ni hi ha una coordinació d'horaris suficient. Aquests casos exemplifiquen que la dificultat de fer transbordament entre ambdós modes no és fruit només de la situació física.

A l'estació de Tortosa, existeix una problemàtica ocasionada pel fet que l'estació d'autobusos es troba situada a l'altra banda de les vies de ferrocarril i el creuament s'efectua mitjançant un itinerari penalitzat tant en distància com en temps de recorregut.

Entre les millores previstes a curt termini, cal citar l'establiment de parada de les expedicions compatibles amb els horaris de tren a l'estació de Móra la Nova dels serveis d'autobusos amb destinació a Móra d'Ebre: es millorarà la connexió de l'estació amb els municipis de Batea, Benifallet, Benissanet, Gandesa, Ginestar, Miravet, el Pinell de Brai, Rasquera i Tivissa mitjançant la creació de nous serveis d'aportació, com també la coordinació dels horaris de les línies Tivissa - Móra d'Ebre (prolongada fins a l'estació de Móra la Nova), Móra la Nova - Tortosa per Xerta, Gandesa - l'Aldea i Batea - Móra la Nova (estació).

També a curt termini tindrà lloc la creació de serveis d'aportació o coordinació (i la millora de la freqüència de les línies existents) cap a l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa des d'Amposta, Deltebre, Freginals, la Galera, Masdenverge, Sant Carles de la Ràpita, Sant Jaume d'Enveja i Santa Bàrbara.

Aquestes actuacions, en general, representen l'aportació de més mitjans, la modificació d'horaris i itineraris de les línies existents i la creació de noves línies d'aportació. En tot cas, les directrius bàsiques a seguir són les que estableix el PTV quant a intercanviadors, localització de les parades, temps d'espera, informació, integració tarifària, etc.

### 6.2.5. Sistema portuari

#### 6.2.5.1. El Pla de ports de Catalunya, 2007-2015

El Pla de ports de Catalunya és l'instrument d'ordenació del litoral català dins el marc general de l'ordenació territorial. Té per objecte establir un pla d'actuació que permeti el desenvolupament ordenat i racional d'una xarxa de ports esportius, pesquers, industrials i comercials, tot garantint la conservació del litoral i la gestió correcta del medi ambient mitjançant la següent metodologia:



- Realitzar un estudi de la situació actual i previsions d'evolució dels sectors esportiu, pesquer i comercial.
- Caracteritzar els valors ambientals de cada tram de costa catalana per tal de garantir l'eficaz protecció i preservació del medi ambient i fixar els criteris per compatibilitzar la preservació i sostenibilitat del medi amb la necessitat de realitzar accions en cada zona.
- Realitzar una diagnosi estratègica de l'activitat futura del sistema portuari català, tot definint la demanda sostenible en el litoral català, des d'un punt de vista ambiental i territorial.
- Realitzar una anàlisi actualitzada de l'oferta d'amarradors per a ús esportiu, avaluant-ne els dèficits actuals i l'evolució de les seves necessitats futures.
- Identificar la problemàtica existent a les instal·lacions actuals, tot establint criteris i proposant actuacions de millora de la xarxa actual i les futures instal·lacions.
- Establir determinacions de caràcter normatiu i recomanacions a seguir en l'àmbit portuari.
- Definir indicadors de seguiment de l'aplicació i desenvolupament del Pla de ports.

#### 6.2.5.2. Infraestructures existents

A continuació es presenta, de sud a nord, un recull de les principals característiques i indicacions que el Pla de ports de Catalunya fa respecte a les instal·lacions portuàries existents a les Terres de l'Ebre:

- Port de les Cases d'Alcanar

El port pesquer i esportiu de les Cases d'Alcanar és el més meridional de tots els ports catalans, ja que es troba a poca distància de la desembocadura del riu Sènia, a la frontera amb la Comunitat Valenciana. Està situat davant del poble de les Cases d'Alcanar, nucli agregat al municipi d'Alcanar.

La dàrsena esportiva té 116 amarratges i la dàrsena pesquera, 578 metres de longitud de molls i 14 embarcacions.

Les principals actuacions previstes en el Pla de ports són les següents:

- Construcció d'un nou dic de recer
- Ampliació de la superfície esplanada i la zona esportiva
- Millora dels calats
- Ampliació de la palanca de pesca i de la zona de pesca de conreu
- Estudi de millora dels accessos terrestres

El Pla especial del port es troba actualment a l'espera de l'aprovació inicial per part de l'Ajuntament d'Alcanar.

- Port d'Alcanar

El port de la cimentera, que forma part del front portuari dels Alfacs, anomenat port d'Alcanar pel Pla de Ports de Catalunya 2007-2015, està situat a 1,6 milles al nord de les Cases d'Alcanar. Es tracta d'un port industrial construït l'any 1968 per la cimentera Cementos del Mar, SA i està destinat a l'atrancament dels vaixells cimenters i carboners. L'any 1995 es va canviar la titularitat de la concessió a favor de CEMEX. Successius projectes han anat ampliant i millorant les instal·lacions.

Té una longitud de molls de 730 metres i un calat de 7 a 12 metres. Anualment, es mouen uns 2.100.000 tones de ciment, amb un trànsit de 350 vaixells/any.

El gran calat existent (a les dàrsenes i al canal d'accés) i la situació del port fan que aquesta instal·lació presenti un gran interès i que sigui recomanable una millora del seu aprofitament.

Aquest port no disposa de pla especial portuari.

#### – Port de Sant Carles de la Ràpita

És un port esportiu, pesquer i comercial situat dins la badia natural dels Alfacs. El port, que originàriament pertanyia al municipi de Tortosa, va començar a veure augmentada la seva importància l'any 1778 quan Carles III va permetre el lliure comerç de Tortosa amb Amèrica.

Actualment és el principal port de l'àmbit, amb una dàrsena esportiva amb 553 amarratges i una dàrsena pesquera de 400 metres de moll i 116 embarcacions.

El port comercial mou unes 20.000 tones/any amb un trànsit d'uns 100 vaixells/any.

El port de Sant Carles de la Ràpita disposa d'un pla especial que preveu entre altres, les següents actuacions:

- Construcció de la bocana del moll dels Alfacs (ja realitzada)
- Construcció d'una fabrica de gel (ja realitzada)
- Dragatge i reblert del futur moll dels Alfacs (ja realitzada i a falta de la construcció de l'últim moll, obra actualment en licitació)
- Ampliació del port cap a llevant, amb la creació de nous espais per a ús esportiu, industrial i comercial a l'interior de la dàrsena, de manera que s'incrementa en un nombre important el total d'amarradors que el port pot oferir i es faciliten les operacions del sector comercial.
- Arranjament del passeig marítim per tal de millorar la relació port-ciutat (resta pendent la segona fase del passeig marítim)

El Pla especial portuari del port de Sant Carles de la Ràpita es va aprovar el 2003, tot i que l'atorgament de la concessió per a la construcció i explotació de la nova dàrsena esportiva l'ha modificat substancialment, cosa per la qual es va aprovar definitivament la revisió del mateix per part de la Comissió territorial d'urbanisme de les Terres de l'Ebre.

#### – Port de Deltebre

El port es troba al municipi de Deltebre, a l'hemidelta esquerre del delta del riu Ebre, a uns 4 quilòmetres de la seva desembocadura.

La construcció del port es va finalitzar l'any 2003 amb l'objectiu d'acollir les embarcacions que amarraven a la ribera del riu Ebre. Es tracta d'un port esportiu i pesquer.

La instal·lació lleugera té 63 amarratges i el port pesquer té 229 metres de molls i 36 embarcacions.

El Pla de ports preveu per al port de Deltebre una millora del calat a la bocana. També es necessària una llotja per a la comercialització del peix al mateix port (actualment la llotja es troba al nucli urbà), cosa que implica una ampliació del port cap a terra. Aquestes actuacions estan recollides al Pla especial del port, actualment en procés de tramitació.

#### – Port de l'Ampolla

El port de l'Ampolla es troba a davant de la població de l'Ampolla, originàriament ocupada per pescadors de Tortosa.

Actualment, el port té dues zones d'usos diferenciats: la zona esportiva i la zona pesquera. La dàrsena esportiva té 432 amarratges i la dàrsena pesquera disposa de 492 metres de molls i 31 embarcacions. L'any 2003, Ports de la Generalitat va inaugurar una plataforma per a creuers al port de l'Ampolla. Aquesta actuació ha permès l'expansió de la zona d'amarratge dels creuers turístics locals.

El Pla de ports preveu l'adequació del tram final del dic de recer per a l'ampliació del port per la banda de ponent. Pel que fa al Pla especial del port, actualment es troba en la tramitació prèvia a l'aprovació inicial.

– Port de l'Ametlla de Mar

El port ocupa la façana marítima de l'Ametlla de Mar. Es un nucli que avui combina les activitats pesqueres amb les turístiques, i que té en el port un dels punts neuràlgics de la seva economia. La dàrsena esportiva té 255 amarratges i la dàrsena pesquera 1.242 metres de molls i 77 embarcacions.

El Pla de ports preveu actuacions a les seves instal·lacions per tal de millorar els serveis a les embarcacions a la dàrsena pesquera i la funcionalitat de l'escar.

El port disposa d'un Pla especial aprovat definitivament el març de 2006.

– Port de Sant Jordi d'Alfama

El port esportiu de Sant Jordi d'Alfama esta situat al terme municipal de l'Ametlla de Mar. Es troba a l'entrada del recer natural que conforma la Cala Llises. A finals de 1995 es va deixar de realitzar el manteniment de les xarxes de serveis i dels pantalans. Disposa de 149 amarratges. Actualment estan en execució les obres de remodelació del port esportiu.

– Port de Calafat

El port de Calafat esta situat al terme municipal de l'Ametlla de Mar. És un port esportiu amb 404 amarratges.

El port necessita una millora de l'aprofitament dels espais portuaris i una redistribució dels espais i usos a terra. Redactar el Pla especial del port és, per tant, una prioritat.

## QUADRE. Principals característiques dels ports

	Tipologia	Sup. total (m <sup>2</sup> )	Sup. agua (m <sup>2</sup> )	Sup. terra (m <sup>2</sup> )	Calat (m)	Òrgan tutelar
Port de les Cases d'Alcanar	P, E	47.687	31.088	16.599	4	PG
Port d'Alcanar	I	145.220	98.419	46.801	12	PG
Port de Sant Carles de la Ràpita	P, E, C	1.486.697	991.930	494.767	6,5	PG
Port de Deltebre	P, E	29.538	22.146	7.392	3	PG
Port de l'Ampolla	P, E	94.514	56.666	37.848	5	PG
Port de l'Ametlla de Mar	P, E	125.344	91.968	33.376	7	PG
Port de Sant Jordi d'Alfama	E	-	-	-	-	DGPAC
Port de Calafat	E	77.220	27.030	50.190	5	DGPAC

P pesquer  
E esportiu  
C comercial  
I industrial  
PG Ports de la Generalitat  
DGPAC Direcció General de Ports, Aeroports i Costes

## 6.2.6. Navegació fluvial

El riu Ebre ha estat històricament un riu navegable amb un important tràfec comercial entre els diferents territoris que travessa. Els avenços tecnològics com l'aparició del ferrocarril, l'aparició progressiva de tipus d'embarcacions cada vegada amb més calat i la construcció dels grans embassaments de Mequinensa (1966) i Riba-roja (1969), entre altres factors, van fer que aquesta navegació entrés en crisi a partir del segle XIX i que s'hi abandonés la navegació fluvial.

Per tal de desenvolupar una navegació turística estrictament fluvial, que fomentés un turisme d'interior alternatiu al turisme de costa, la Generalitat de Catalunya inicià el 1983 els estudis per a la recuperació de la navegació a l'Ebre, des de Tortosa fins al mar, estudis que van continuar l'any 1988 i, finalment, el 1991 es va redactar el projecte de millora de les condicions del riu entre Tortosa i Amposta.

Posteriorment, amb la col·laboració dels quatre consells comarcals de les Terres de l'Ebre i la Diputació de Tarragona, es va elaborar el projecte de rehabilitació entre Tortosa i Riba-roja d'Ebre que va ser presentat en 1992.

Des de l'any 1996, l'Institut per al desenvolupament de les comarques de l'Ebre (IDECÉ) és l'ens responsable de gestionar la recuperació i manteniment de la navegabilitat. Aquest organisme, dependent del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, ha impulsat la constitució d'una Comissió de Navegabilitat, constituïda per representats del mateix IDECÉ, com també de Ports de la Generalitat i del Departament d'Innovació, Universitat i Empresa.

Les actuacions realitzades per a la recuperació de la via navegable d'Amposta a Ascó, van consistir en el dragatge de la llera del riu amb una amplada variable entre 20 i 50 metres i una profunditat de 2 metres des de Tortosa a Amposta i d'1,5 metres de Tortosa fins a Ascó. Això ha de permetre el pas de vaixells amb calats de fins a 1,5 metres aigües avall de Tortosa i de fins a 0,8 metres aigües amunt, com també mantenir un cabal mínim de 80 m<sup>3</sup>/s aigües avall de l'assut de Xerta i de 125 m<sup>3</sup>/s aigües amunt d'aquest punt. Aquesta via navegable, està abalisada per parelles de boies laterals i el sistema utilitzat és el de l'Associació internacional de senyalització marítima (AISM), juntament amb un codi de senyals verticals.

També hi ha 24 embarcadors, 6 dels quals disposen de rampa de varada, per on els vehicles amb remolc poden entrar l'embarcació al riu, i són a Amposta, Tortosa, Xerta, Móra la Nova i Móra d'Ebre, i Garcia.

L'obra de fàbrica més emblemàtica, portada a terme en tot el tram, ha estat la rehabilitació de la resclosa de l'assut de Xerta, per tal de facilitar el pas de les embarcacions.

Per les pròpies condicions naturals del riu, no cal cap actuació per garantir la navegabilitat des d'Amposta fins a la desembocadura.

El tram entre Ascó i Riba-roja d'Ebre està encara pendent d'execució, però als pantans de Riba-roja i Flix la làmina d'aigua permet la navegació de qualsevol embarcació, independentment del calat.

## 6.2.7. Sistema aeroportuari

### 6.2.7.1. El Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya, 2009-2015

Pel que fa al sistema aeroportuari a l'àmbit de les Terres de l'Ebre, el Pla territorial recull el que estableix la planificació sectorial. En aquest sentit el Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya, 2009-2015, aprovat el 20 de gener de 2009, que és una revisió del Pla d'aeroports de Catalunya aprovat el 2003 i n'estructura les propostes en tres nivells d'actuació d'acord amb les funcions que realitza cada instal·lació i les actuacions que s'hi han de dur a terme:

- Aeroports comercials: Barcelona, Girona, Reus, Lleida-Alguaire, Pirineus-Andorra, Terres de l'Ebre i aeroport corporatiu-empresarial.

- Aeròdroms d'aviació general i esportiva, i auxiliars: Arnes, Cervera, Lladurs, Prat de Moià, Ribera d'Ebre, Tremp i Viladamat com a noves actuacions, Sabadell, Igualada-Òdena, la Cerdanya, Alfés, Empuriabrava, Calaf-Sallavinera i Sant Fruitòs de Bages com a instal·lacions ja existents.
- Camps d'aviació.

Pel que fa als aeroports comercials, el Pla d'aeroports significa un fort impuls perquè incorpora la xarxa d'aeroports comercials a Catalunya com un eix bàsic del desenvolupament del país.

A tal efecte, les actuacions que s'hi proposen s'articulen al voltant de tres grans eixos:

- La realització de les inversions previstes.
- El desenvolupament d'un nou model de gestió per a les infraestructures aeroportuàries de les quals la Generalitat de Catalunya en sigui propietària o titular, model fonamentat en la transparència, la proximitat i sensibilitat territorial, i l'eficiència.
- La dotació d'un nou impuls a l'activitat de promoció territorial i de desenvolupament de rutes aèries.

En el cas de l'aviació general, l'objectiu és el de disposar d'una xarxa planificada que compagini la prestació de serveis públics amb els interessos per al desenvolupament de l'aviació general, tot garantint la integració de les infraestructures en el territori.

Pel que fa als camps d'aviació s'hi inclouen les superfícies de límits definits i constants aptes per a la sortida i arribada d'avions d'estructura molt lleugera o ultralleugera que, eventualment poden estar acompanyats d'edificacions destinades a la realització d'activitats formatives i esportives.

### 6.2.7.2. Infraestructures existents

Les infraestructures aeroportuàries existents a les Terres de l'Ebre estan constituïdes per les següents instal·lacions:

- Heliport hospitalari de l'Hospital Verge de la Cinta de Tortosa
- Heliport hospitalari en tràmit d'aprovació per a l'Hospital de Móra d'Ebre
- Heliport privat d'Amposta (Hellwiss Ibérica)

### 6.2.7.3. Actuacions previstes al planejament vigent

El Pla territorial aprovat el 2001 preveia la implantació d'un aeròdrom a les Terres de l'Ebre, amb activitat lligada a l'agricultura, l'aerotaxi, l'aviació privada i la protecció civil, ubicat al terme municipal de Tortosa a tocar de la carretera T-331. La pista s'orientava en sentit NNO-SSE per raó dels vents dominants i amb unes dimensions de 1.500 metres de longitud i 30 d'amplada.

El nou Pla d'aeroports classifica aquesta nova infraestructura aeroportuària a les Terres de l'Ebre com a aeroport comercial, amb una pista de vol de 2.100 metres de longitud i 45 d'amplada, i desplaça la seva ubicació uns 4 quilòmetres cap a l'oest.

A més, també preveu la implantació de dos aeròdroms d'aviació general, el d'Arnes i el de la Ribera d'Ebre, situat al terme municipal de Móra la Nova.

### 6.2.8. Sistema logístic

Els estudis previs per a la definició del sistema d'infraestructures logístiques lligada al transport de mercaderies a Catalunya posen de manifest que, a més de Barcelona i la seva regió metropolitana, la tercera corona metropolitana (Manresa, Vic, Igualada) i les incipients regions metropolitanes (Lleida, Girona i Tarragona), té sentit considerar la instal·lació de grans infraestructures d'aquesta mena a l'àmbit territorial de les Terres de l'Ebre. El motiu és que aquests són els emplaçaments on es combina un cert potencial de demanda interna, bé amb la proximitat a la regió metropolitana de Barcelona, bé amb bones condicions d'accessibilitat a les xarxes d'infraestructures d'altres prestacions presents i futures.

Malgrat això, no totes les ubicacions esmentades disposen de sòl lliure per localitzar-hi aprofitaments logístics d'envergadura, ja sigui a causa dels condicionants orogràfics del territori o per la potència dels desenvolupaments urbanístics existents, en curs o previstos.

Per contra, les Terres de l'Ebre ofereixen com a avantatge competitiu una notable dotació en infraestructures per al transport de mercaderies i la disponibilitat de sòl lliure, atès que els usos residencials no competeixen amb la indústria i les activitats econòmiques per guanyar terreny als tradicionals usos agraris de l'àmbit.

En definitiva, malgrat la seva llunyania relativa respecte de Barcelona, l'àmbit de les Terres de l'Ebre ofereix un elevat potencial d'acollida per als desenvolupaments logístics, entre els quals la principal actuació en procés de desenvolupament és l'anomenat Logis Ebre, que es tractarà a bastament més endavant, a l'apartat 6.3.9, que versa sobre les propostes del Pla al respecte.

## 6.3. Les propostes del Pla

### 6.3.1. Objectius principals

Un cop analitzada la situació actual de l'àmbit, a continuació es detallen els objectius fonamentals que persegueixen les determinacions del Pla sobre el sistema d'infraestructures de mobilitat i transport:

- Les Terres de l'Ebre disposen d'eixos importants de comunicació viària i ferroviària que reforcen la posició i la funció estratègica de l'àmbit, però pateix dèficits importants quant a infraestructures que cohesionin i vertebrin socialment el territori. Per tant, les actuacions proposades estan adreçades a afavorir la integració territorial de les infraestructures que travessen l'àmbit i a augmentar la cohesió interna d'aquest.
- És un territori amb una distribució desigual de la població entre les dues comarques costaneres (Baix Ebre i Montsià), amb gairebé el 80% de la població total de l'àmbit, i les dues comarques interiors (Ribera d'Ebre i Terra Alta), d'orografia més complexa. Aquest comportament demogràfic s'ha traduït en una dualitat territorial diferenciada, reforçada –lògicament– per les dinàmiques econòmiques associades. L'objectiu és, doncs, potenciar aquestes comarques interiors, en especial la Terra Alta, tot millorant-ne les comunicacions i prioritant-ne les actuacions estratègiques.
- A la part baixa de la plana fluvial que l'Ebre conforma al seu pas abans d'arribar al Delta, on es troben Tortosa, Roquetes, Amposta, l'Aldea i Santa Bàrbara, es concentra més de la tercera part de la població de tot l'àmbit. Un dels objectius del Pla és impulsar aquesta àrea estratègica que actualment es troba en fase de desenvolupament i que cal reforçar amb les infraestructures adequades des de l'òptica del funcionament com a sistema urbà polinuclear complex.
- La quota modal del transport públic en els desplaçaments diaris a les Terres de l'Ebre és la més baixa de Catalunya. Les propostes del Pla passen per afavorir l'ús del transport públic, especialment en els desplaçaments intermunicipals, per tal d'aconseguir elevar-ne la quota modal.
- Els percentatges de mobilitat amb origen o destinació a fora de l'àmbit són especialment rellevants pel que fa a les relacions de les comarques frontereres amb Aragó i el País Valencià i a les de la Ribera d'Ebre amb el Priorat, el Baix Camp i el Tarragonès. En aquest sentit, les propostes van adreçades a millorar la interconnexió de l'àmbit amb la resta de Catalunya i amb les comunitats autònomes veïnes.
- La ubicació estratègica de la confluència dels corredors d'infraestructures del Mediterrani i de l'Ebre, en proximitat del front portuari dels Alfacs, que, en el port d'Alcanar disposa de calats de 7 a 12 metres, aptes per a grans vaixells, atorguen a aquesta localització un paper rellevant, no només dins les Terres de l'Ebre, sinó també en el conjunt de Catalunya. Per això, és objectiu del Pla la potenciació d'aquests elements i la seva interconnexió amb infraestructures modernes i de qualitat per al desenvolupament i la consolidació d'activitats de transport, logístiques i industrials.

### 6.3.2. Desenvolupament de les propostes

El Pla assenyala les infraestructures que s'han d'anar executant en consonància amb el procés real de desenvolupament del territori i que han de ser concretades pel planejament i els projectes sectorials i integrades a escala de detall –amb les reserves corresponents de sòl– pel planejament urbanístic general.

En tot cas, atesa la fonamentació dels nous traçats en els invariants físics dels sistemes d'assentaments i d'espais oberts que propugna el Pla, aquests poden mantenir el seu sentit com a previsions de futur, encara que no siguin executats dins l'horitzó temporal de 2026, sense perjudici de la possibilitat d'ajustaments o modificacions en funció de noves circumstàncies i mitjançant els procediments adequats.

Mentre els fluxos de desplaçaments previsibles en els eixos territorials no permetin l'increment del transport públic sobre infraestructura fixa per no assolir aquest l'eficiència econòmica i ambiental exigida, s'han de fomentar els serveis de transport públic per carretera per tal de facilitar el canvi modal i racionalitzar l'ús del vehicle privat.

També, el Pla proposa l'afavoriment de l'ús de de la bicicleta –per a la qual cosa, entre altres actuacions, recomana l'elaboració d'un pla especial d'itineraris i carrils bici a preservar, millorar i crear, en coherència amb el Pla estratègic de la bicicleta a Catalunya i el Pla director de mobilitat de les Terres de l'Ebre–.

Igualment, el Pla aborda la millora de l'accessibilitat viària general i local, i de les condicions de seguretat i confort, tant per als qui es desplacen com, especialment, per als residents, que, independentment de les apostes de futur i de la població a servir, han d'assolir un nivell de qualitat adequat i suficient.

### 6.3.3. Criteris generals d'integració territorial de les infraestructures

La fragmentació és un dels riscos principals a què s'enfronten els espais de valor natural pel que fa a les infraestructures que els travessen, de manera que tant la xarxa contínua de sòls de protecció especial que el Pla defineix i delimita com els valors dels espais que la integren i pels quals se'ls ha inclòs es poden veure compromesos. Per tal d'evitar-ho tant com sigui possible, el Pla proposa la identificació de tots els punts conflictius existents en l'actualitat per procedir-ne a la progressiva permeabilització. Igualment, els projectes d'implantació de noves infraestructures o d'ampliació de les existents han d'observar, amb caràcter general, la condició de potenciar els seus efectes positius i de minimitzar el seu impacte, en particular pel que fa a:

- Els efectes negatius a les àrees urbanes o els seus àmbits d'extensió.
- L'afectació de terrenys de valor natural o agrícola.
- El trossejament de camps, prats i, en general, de les peces de sòl morfològicament rellevants.
- La necessitat de desmunts i terraplens, mitjançant una suficient adaptació de les rasants als terrenys i, si és el cas, la construcció de trams en viaducte o túnel.
- L'efecte barrera, procurant la continuïtat dels camins i adoptant criteris de manteniment de la connectivitat ecològica en la concepció, el disseny, la redacció de projectes i l'execució, especialment en aquells trams que recorren per sòl no urbanitzable de protecció especial, disposant-hi els passos de fauna necessaris en funció de l'interès dels hàbitats de l'entorn.
- Els efectes negatius sobre el cicle hidrològic i l'erosió del sòl.
- La intrusió visual com a elements negatius en el paisatge preexistent.

L'accessibilitat als nodes d'accés a les xarxes de transport (accessos viaris, estacions de ferrocarril, ports, aeroports ...) pot interpretar-se com un indicador de la pressió urbanitzadora a què està sotmès un territori. Així, la implantació d'una nova infraestructura, especialment si és viària, pot crear una tendència urbanitzadora al territori situat a l'àrea d'influència dels nodes d'accés, i correspon al planejament territorial l'avaluació de l'oportunitat i adequació de la proposta i dels efectes que pot generar, i al planejament urbanístic, l'ordenació de l'eventual desenvolupament induït.

### 6.3.4. Les propostes per a la xarxa viària

#### 6.3.4.1. Criteris específics d'integració territorial de la xarxa viària

En aquelles carreteres, com les *vies integrades*, en les quals la situació prèvia és de notable satisfacció pel que respecta a integració territorial, s'ha de tenir especial cura en assegurar-ne la pervivència de les qualitats en aquest sentit.



### 6.3.4.2. Trams a millorar i de nova creació

#### 6.3.4.2.1. Consideracions generals

Pel que fa a les infraestructures viàries, el Pla determina els trams existents que no requereixen modificacions substancials, els trams existents que requereixen condicionament o millora significatius i els trams de nou traçat que considera necessaris.

Per als trams de nou traçat, el Pla recull, si escau, un projecte definit, dibuixa una imatge aproximada del traçat final o indica un esquema de connectivitat amb especificacions o no per a la posterior concreció.

#### 6.3.4.2.2. Autopistes i autovies

El Pla recull en aquest epígraf les actuacions que preveuen la nova implantació o el condicionament de vies existents fins a dotar-les de característiques tècniques d'autopistes o autovies, sempre i quan existeixi algun estadi de projecte definitivament aprovat que així ho prevegi (com a mínim a nivell d'estudi informatiu) o es doni continuïtat a trams existents. Aquestes actuacions són:

- Reconversió a autovia A-7 de la carretera N-340. Aquesta via presenta actualment elevats percentatges de vehicles pesants que compliquen la circulació en determinats trams de la mateixa, principalment a les travesseres urbanes i als trams amb dificultat d'avançament imposada per l'adaptació del traçat a l'orografia del terreny.

El Ministeri de Foment ha redactat l'estudi informatiu d'aquesta infraestructura, el qual ha passat el període d'informació pública corresponent. No obstant això, atès que el mes de desembre de 2009 es va aprovar una esmena per tal de fer-ne novament l'estudi d'impacte ambiental per raó de les afeccions sobre el nucli de Campredó, el Pla reflecteix dues alternatives de traçat a l'entorn de Campredó/la Font del Quinto/la Raval del Pom: la darrera proposada pel Ministeri, que passa pel mig de la plana entre Campredó i les dues ravals i la reclamada per les institucions ebrenques, territorialment més adequada, ja que se situa al sud de la Font del Quinto i la Raval del Pom, sense afectar Campredó.

Tanmateix, el traçat inclou dues modificacions respecte de l'anterior del Ministeri: una, al pas pel Perelló, i una altra, a l'encreuament amb la nova traça com a autovia de la C-12, considerada i grafiada pel Pla com a corredor en estudi.

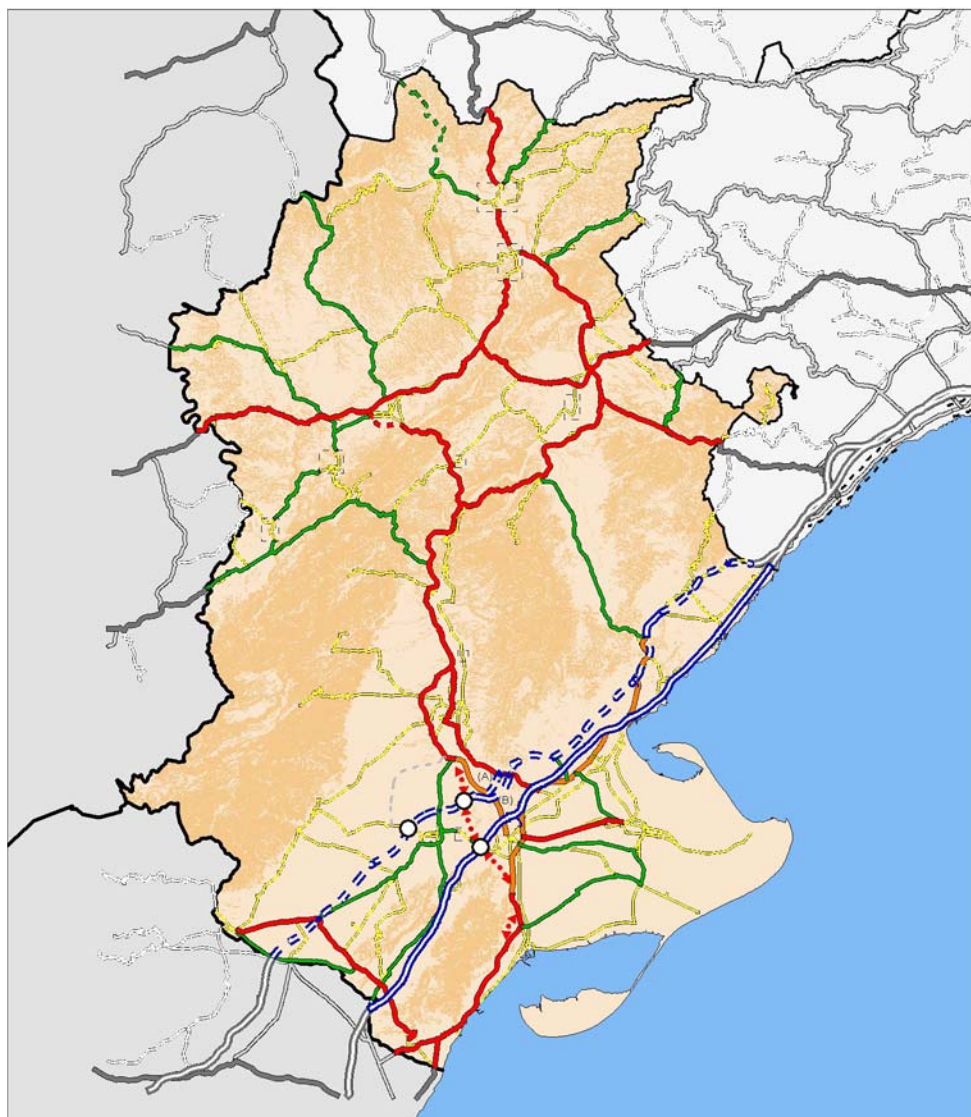
A més, el Pla proposa un nou enllaç –no previst al citat estudi informatiu– a la intersecció entre la nova autovia A-7 i la carretera T-346, a l'oest de Santa Bàrbara.

Aquest enllaç ha de permetre derivar el trànsit de l'abocador comarcal, que actualment passa pel nucli de Santa Bàrbara, cap a la nova autovia A-7. Igualment, compleix la funció d'accés viari des del sud a l'aeroport de les Terres de l'Ebre.

Finalment, el Pla proposa la supressió de l'enllaç previst a l'estudi informatiu esmentat al terme municipal de Camarles i el condicionament de la via que el connecta amb la carretera N-340, ja que duplica la funció de l'enllaç situat més cap a ponent al terme municipal de l'Aldea i la corresponent via que el connecta amb aquesta darrera carretera, que ja permeten un bon accés entre Camarles i l'autovia A-7.

Atès que encara resta pendent la conclusió del nou estudi d'impacte ambiental, el Pla opta per grafiar com a traçat en estudi aquest nou corredor al llarg de tot l'àmbit (excepte el tram que aprofita la traça de l'actual N-340 a tocar del Perelló) i no només les dues alternatives de pas per les immediacions de Campredó esmentades, sense establir condicions concretes sobre la solució final.

- Nou enllaç Amposta-sud a l'autopista AP-7. El Pla proposa que el nou enllaç se situï a la intersecció de l'AP-7 amb la nova C-12 desdoblada, cosa que permet la connexió entre ambdues vies. Aquest enllaç augmenta l'accessibilitat territorial de l'AP-7, en especial a Amposta, Masdenverge, Santa Bàrbara i el pla de la Galera.



MAPA. Xarxa viària proposada. Horitzó 2026.



Font: Elaboració pròpia.

#### 6.3.4.2.3. Vies estructurants primàries

Com ja s'ha dit anteriorment, les vies estructurants primàries, si es justifica en els plans sectorials i els projectes de traçat, poden tenir secció d'autovia 2+2, però també poden tenir seccions inferiors en altres casos. El Pla inclou les actuacions següents a la xarxa estructurant primària de les Terres de l'Ebre:

- Eix de l'Ebre/eix Occidental de Catalunya: desdoblament de la carretera N-340 entre el port d'Alcanar i Amposta i reconversió a autovia de la carretera C-12 entre Amposta i Lleida. El traçat que reflecteix el Pla té quatre trams diferenciats:
  - Al primer tram, que va des del límit entre les Terres de l'Ebre i les de Lleida fins al nord de Jesús, al terme municipal de Tortosa, el Pla considera i grafia el futur desdoblament inclòs al PITC com a condicionament sobre el traçat actual i el pas per Flix, com a variant en estudi.
  - El segon tram s'inicia amb la variant desdoblada de Tortosa i, posteriorment, aprofita el corredor de l'actual C-12 entre la Raval de Crist, a Roquetes, i Vinallop, amb el desdoblament pertinent. L'estudi informatiu d'aquest tram, el traçat del qual és el que grafia el Pla, ja està aprovat.
  - El tercer tram, des de Vinallop fins a Sant Carles de la Ràpita, es grafia com a corredor en estudi i creua l'autopista AP-7 i la línia ferroviària del corredor del Mediterrani. El Pla considera i grafia de la mateixa manera

un traçat al nord de Sant Carles de la Ràpita, més allunyat del nucli, per si, en el futur, en cas que es fes el desdoblament per l'actual traça de la N-340, aquest es veiés ultrapassat pel creixement d'aquesta polaritat i calgués estudiar-hi una alternativa.

- Al quart i darrer tram, des de Sant Carles de la Ràpita fins al port d'Alcanar, el Pla proposa el desdoblament de la carretera N-340 –que considera i grafia com a condicionament sobre el traçat actual–. Aquesta actuació forma part de l'estratègia de potenciació del port d'Alcanar, mitjançant la qual es connecta amb els principals corredors d'infraestructures a través d'una via d'alta capacitat. Tanmateix, la potenciació del port d'Alcanar ha de comportar la inclusió prèvia en el Pla de ports de Catalunya i la resolució de l'avaluació ambiental corresponent. Les actuacions d'infraestructures associades estan condicionades al desenvolupament del port.
- Carretera N-420: variant conjunta de Corbera d'Ebre i Gandesa de l'eix Tarragona-Terol. Aquesta actuació té per objecte independitzar els trànsits generats localment dels de recorregut mitjà i llarg, de manera que augmenti la seguretat vial. La via projectada és una via preferent de calçada única.

Al pas per Corbera d'Ebre, el Pla reflecteix la traça de l'estudi informatiu del Ministeri de Foment que discorre pel sud. La variant de Gandesa està prevista pel nord del municipi, amb un enllaç a l'oest amb el perllongament de la carretera C-43 fins a la carretera N-420.

Al respecte d'aquesta via, s'ha d'assenyalar l'existència en els darrers temps d'un debat d'escala supraregional que l'afecta. El Ministeri de Foment, titular de la infraestructura, ha estat valorant dues alternatives per construir el tram final de l'autovia A-68 entre Bilbao, Saragossa i el llevant peninsular:

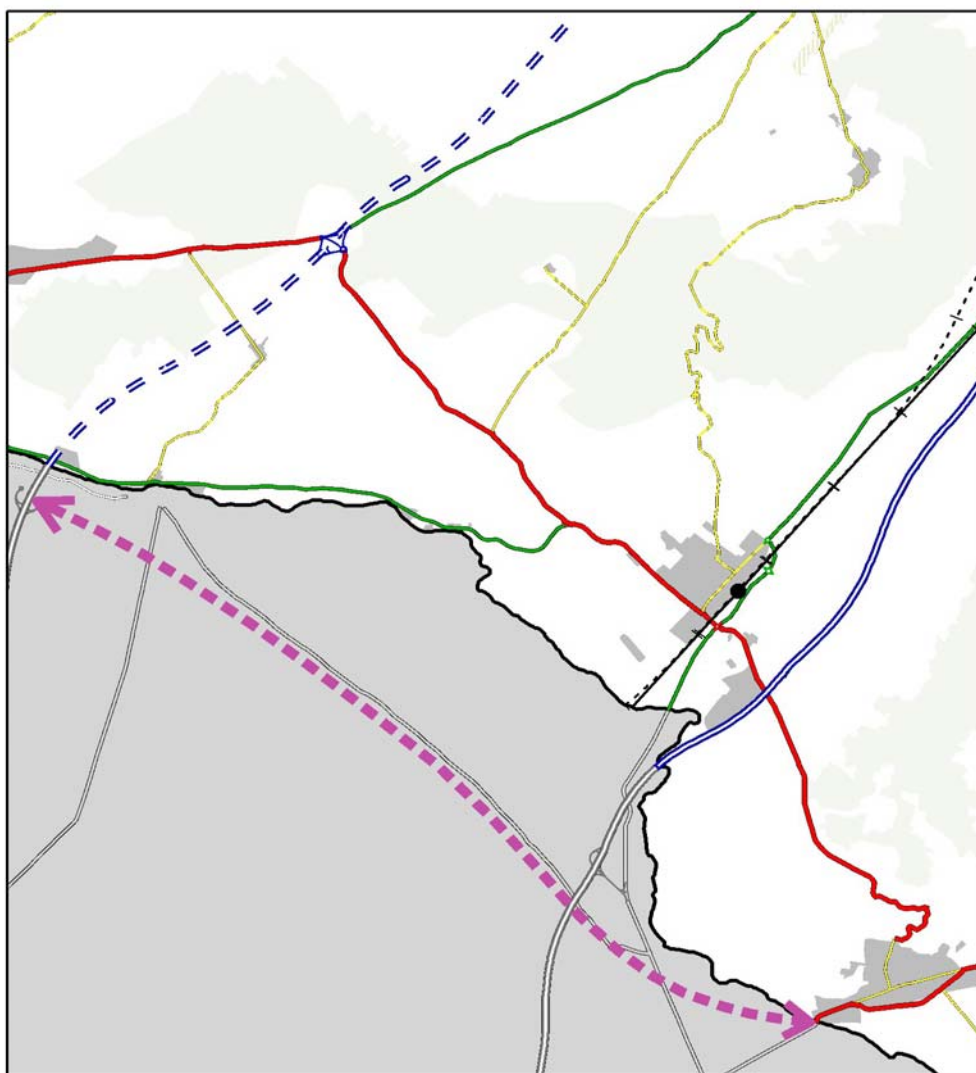
- Per una banda, hi havia la possibilitat de continuar des de Terol per Morella, tot travessant les comarques castellonenques dels Ports, el Maestrat i la Plana Baixa.
- Per una altra banda, la de seguir la traça de la N-420 per les Terres de l'Ebre i el Camp de Tarragona.

Finalment, ha optat per la primera alternativa, però, des de Catalunya, se'n continua reclamant el desdoblament entre Alcanar i el Camp de Tarragona, que és una de les estratègies que formen part del Pacte nacional per a les infraestructures.

Aquesta opció és coherent amb les propostes del Pla, que considera la N-420 una via estructurant primària i, per tant, susceptible de tenir secció 2+2 si es justifica en els plans sectorials o els projectes de traçat.

Tanmateix i en qualsevol cas, atesa la important funció territorial que desenvolupa, en tant no es porti a terme el desdoblament, cal aprofundir i anivellar-ne les condicions de seguretat i qualitat de vida amb actuacions de condicionament i de supressió de travesseres com les de Gandesa i Corbera d'Ebre, que són les úniques que encara resten per modificar a l'àmbit de les Terres de l'Ebre i que la cartografia del Pla reflecteix.

- Variant de la carretera N-340 a l'Aldea. Aquesta actuació del Ministeri de Foment ha d'alliberar la travessera de la carretera N-340 de l'elevat trànsit de vehicles pesants que circula diàriament per l'interior del nucli de l'Aldea. Actualment es troba en fase de licitació de les obres de construcció.
- Millores en la connexió de la Terra Alta amb l'eix de l'Ebre, que inclou la variant sud de Gandesa (en estudi) amb el perllongament de la carretera C-43 fins a la carretera N-420 i el condicionament de la carretera C-12b, inclosa la variant d'Ascó (en estudi), com a via preferent d'una calçada.
- Carretera C-44: condicionament de l'eix Móra la Nova - l'Hospitalet de l'Infant, que ha de millorar la connexió directa de la Ribera d'Ebre i la Terra Alta amb el corredor del Mediterrani.
- Carretera TV-3454: condicionament de l'eix Amposta - Deltebre, per millorar la penetració a Deltebre i Sant Jaume d'Enveja.
- Condicionament de l'eix Alcanar - Ulldecona - la Sènia, constituït per les carreteres TP-3318, TV-3319, TV-3314 i TP-3311, i establiment d'acords amb la Generalitat Valenciana per millorar i completar les vies situades en territori de la seva competència que permetin l'accés directe d'Alcanar a la nova autovia A-7, que tant han de millorar la connectivitat interior com exterior d'aquest important eix.



MAPA. Eix de connexió Alcanar - Autovia A-7

Font: Elaboració pròpia

#### 6.3.4.2.4. Vies estructurants secundàries

En aquest nivell de la proposta de xarxa viària s'inclouen les vies de relligat intern de l'àmbit de les Terres de l'Ebre, que juguen un paper molt limitat com a eixos de llarg recorregut o d'interconnexió amb la resta de Catalunya. En general, es tracta de carreteres convencionals de secció 1+1, si bé poden tenir trams segregats i de secció superior.

Tot seguit s'enumeren les actuacions de condicionament i nova implantació de vies estructurants secundàries determinades pel Pla:

- Reforçament del sistema urbà de Gandesa. Un dels objectius del Pla és el de millorar les comunicacions de la Terra Alta. En aquest sentit, el Pla proposa el condicionament de les carreteres TV-3531, T-334 i la T-362, incloses les variants (en estudi) de Bot i Horta de Sant Joan, per tal de poder establir una relació urbana entre les poblacions d'Arnes, Bot, Horta de Sant Joan i Prat de Comte amb Gandesa i Batea. Per tal de no condicionar els estudis de viabilitat d'aquestes variants, com també les futures anàlisis tècniques i mediambientals, el Pla opta per grafiar-les de manera indicativa, sense esquematitzar una solució primerenca.

A més d'aquesta actuació, a aquest àmbit cal destacar-ne unes altres, ja finalitzades o en fase d'execució. En primer lloc, la recent obertura de l'eix Gandesa - Batea - Casp en condicions de traçat modernes, tal com proposava el Pla territorial aprovat el 2001, tot i que aprofitant el traçat ja existent entre Gandesa i Batea. I en segon lloc, el condicionament de l'eix Horta de Sant Joan - Xerta, format per les carreteres C-230a, T-333 i T-330, actualment en execució.

- Carretera T-331: condicionament de l'eix Ulldecona - Vinallop, incloses les variants de Santa Bàrbara i de Vinallop. Actualment s'estan executant les obres del condicionament d'Ulldecona a Vinallop, de les quals la variant de Santa Bàrbara ja s'ha posat en servei i la resta dl condicionament té una finalització prevista durant el 2010.
- Carreteres T-350 i T-344: nova variant de Masdenverge (en estudi), per tal d'alliberar la circulació interna del nucli del trànsit de pas.
- Connexió entre l'autovia A-7 i la carretera N-340 entre l'Aldea i Camarles.
- Condicionament de les carreteres TV-3406 i la TV-3404 entre Sant Carles de la Ràpita i Deltebre.
- Nova carretera de Riba-roja d'Ebre cap a la Granja d'Escarp i Mequinença, que ha de permetre la connexió entre la Ribera d'Ebre, el sud del Segrià i la Franja de Ponent.
- Accessos (en estudi) a l'aeròdrom d'Arnes i al de la Ribera d'Ebre a Móra la Nova.
- Condicionament de revolts a l'itinerari Vilalba dels Arcs - la Pobla de Massaluca (TV-7231).

#### 6.3.4.2.5. Vies estructurants suburbanes

Es consideren vies estructurants suburbanes aquelles vies que vertebrin sistemes urbans plurimunicipals, però que han estat o es preveu que seran substituïdes funcionalment com a eixos de llarg recorregut per vies de prestacions superiors.

La seva principal missió és canalitzar trànsits de recorregut curt i mitjà, gràcies a les nombroses connexions que tenen amb la xarxa local del corresponent sistema urbà.

La previsió de construcció de la futura autovia A-7 i de la nova traça de la C-12 com a autovia, fa que el Pla consideri dins aquesta categoria l'actual carretera N-340 des de l'enllaç amb el Perelló fins a l'entroncament amb la nova traça de la C-12, al seu pas pels municipis de l'Ampolla, Camarles, l'Aldea, Amposta i Sant Carles de la Ràpita, com també la traça actual de la carretera C-12 als termes municipals d'Amposta i Tortosa, entre Amposta i Vinallop. No obstant això, el pas a via estructurant suburbana no implica cap actuació específica.

#### 6.3.4.2.6. Vies integrades

Les actuacions proposades a la xarxa de vies integrades consisteixen en el condicionament de vies de la xarxa local (que en la majoria de casos implica la rectificació de revolts i la millora del ferm), com també l'adequació de camins existents per a dotar-los de característiques funcionals de carretera. Igualment, s'inclouen les actuacions a vies amb un alt contingut paisatgístic i preparades per incorporar carrils per a bicicletes o senders de passeig, amb la finalitat d'ordenar l'activitat turística. El Pla inclou les següents actuacions en aquesta categoria:

- Condicionament de la carretera T-346 de Santa Bàrbara a Mas de Barberans.
- Condicionament de l'itinerari Vinebre - la Palma d'Ebre.
- Condicionament de l'itinerari la Fatarella - Riba-roja d'Ebre.
- Condicionament dels itineraris Ascó - la Fatarella (T-733), les Camposines - la Fatarella (TV-7331). la Fatarella - Vilalba dels Arcs (TV-7333) i Vilalba dels Arcs - Batea (TV-7232).
- Condicionament de l'itinerari Garcia - Darmós.
- Nou pont sobre l'Ebre a Tortosa.

- Condicionament de la carretera T-301 entre Tortosa i Tivenys, inclosa la variant de Bítém (en estudi).
- Anell viari del delta de l'Ebre.
- Condicionament de l'itinerari Rasquera - balneari de Cardó (TV-3021).
- Condicionament de l'itinerari el Perelló - platges - l'Ametlla de Mar.
- Reforçament de la relació entre la Terra Alta i la Ribera d'Ebre. Així, es mantenen les propostes del Pla aprovat el 2001 de les variants de Benissanet i del Pinell del Brai, que es consideren i grafien en estudi, i la connexió de les carreteres N-230c i T-324 amb la N-420 pel coll de Peçols.

A més, el Pla incorpora, amb la grafia corresponent a aquesta tipologia, les tres vies d'abast local següents:

- Circumval·lació est de Tortosa
- Condicionament de la circumval·lació pel barranc de Camarles i la carretera del Filato
- Nova via de connexió, pel polígon industrial de les Planes, entre les carreteres C-43 i N-420, a l'est de Gandesa (en estudi)

#### 6.3.4.2.7. Travesseres

El planejament urbanístic, a través de l'estudi d'avaluació de la mobilitat generada que ha de contenir el POUM corresponent a cada municipi, ha d'incorporar actuacions de tractament de les travesseres urbanes vinculades a variants o vials de ronda existents o planificats, especialment i de manera més concreta, pel que fa a la N-340, a l'Aldea; la N-340a, a Alcanar Platja i Sant Carles de la Ràpita; i la N-420a, a Móra d'Ebre i Móra la Nova. Aquestes actuacions han d'incloure les corresponents mesures d'integració urbana, pacificació del trànsit i adaptació a la mobilitat no motoritzada, d'acord amb el Pla de tractament de travesseres, l'elaboració i execució del qual proposa el Pla director de mobilitat de les Terres de l'Ebre.

#### 6.3.4.2.8. Mobilitat no motoritzada

La xarxa intermèdia i capil·lar d'irrigació del territori, constituïda per les vies estructurants secundàries, les vies estructurants suburbanes, les vies integrades i la xarxa de camins públics, ha de ser objecte de programes específics d'inventariat, manteniment i millora.

En el projecte de les vies que la conformen, cal integrar criteris de disseny apropiats per respectar i afavorir l'ús de la bicicleta, el trànsit dels vianants, les potencialitats turístiques o de lleure i una adequada accessibilitat territorial.

Es recomana el disseny i la progressiva implantació d'una xarxa de vies de comunicació per a la mobilitat no motoritzada –d'ús ciclista, eqüestre, peatonal– totalment segregada de les vies per a vehicles a motor, que comuniqui els diferents nuclis habitats i els diversos pols d'interès, i que es planifiqui a escala comarcal i regional.

Els itineraris susceptibles d'integrar-se en una xarxa d'itineraris senderistes d'alta qualitat, s'han de vincular a una especial atenció a les possibles transformacions que puguin produir-se a l'entorn d'aquests i han d'esdevenir una base d'ordenació.

El desenvolupament d'una xarxa per a bicicletes, en especial a les àrees més planeres del territori és un objectiu coherent amb les propostes d'aquest Pla territorial.

Amb aquesta finalitat, es recomana l'elaboració d'un pla especial d'itineraris i carrils bici a preservar, millorar i crear, d'acord amb la línia estratègica 1 del Pla estratègic de la bicicleta de Catalunya i el Pla director de mobilitat de les Terres de l'Ebre, la redacció i el desplegament del qual han de ser prioritaris. Aquest pla especial ha de considerar la

creació d'una xarxa que estructurï els sistemes Delta, litoral sud i Tortosa-Amposta, i que connecti amb les estacions intermodals de transport públic de l'àmbit.

## 6.3.5. Les propostes per a la xarxa ferroviària

### 6.3.5.1. Criteris específics d'integració territorial de la xarxa ferroviària

El Pla assenyala per a alguns trams ferroviaris urbans especificacions relatives a la permeabilització del traçat, per tal de garantir la compatibilitat entre la continuïtat de la trama urbana i la integració del traçat.

De manera complementària, en aquells eixos territorials d'importància estratègica en els quals es pot produir en el futur la necessitat d'ubicar-hi noves infraestructures (nous traçats, estacions, terminals intermodals o àrees tècniques), la definició projectual de les quals és prematura en el context actual, el Pla estableix espais de reserva, els quals han de quedar exclosos de qualsevol actuació que pogués dificultar la construcció d'aquestes infraestructures en el moment que fossin necessàries.

### 6.3.5.2. Trams a millorar i de nova creació

#### 6.3.5.2.1. Consideracions generals

Pel que fa a les infraestructures ferroviàries, el Pla determina els trams existents que no requereixen modificacions substancials, els trams existents que requereixen condicionament o millora significatius i els trams de nou traçat que considera necessaris.

Per als trams de nou traçat, el Pla recull, si escau, un projecte definit, dibuixa una imatge aproximada del traçat final o indica un esquema de connectivitat amb especificacions o no per a la posterior concreció.

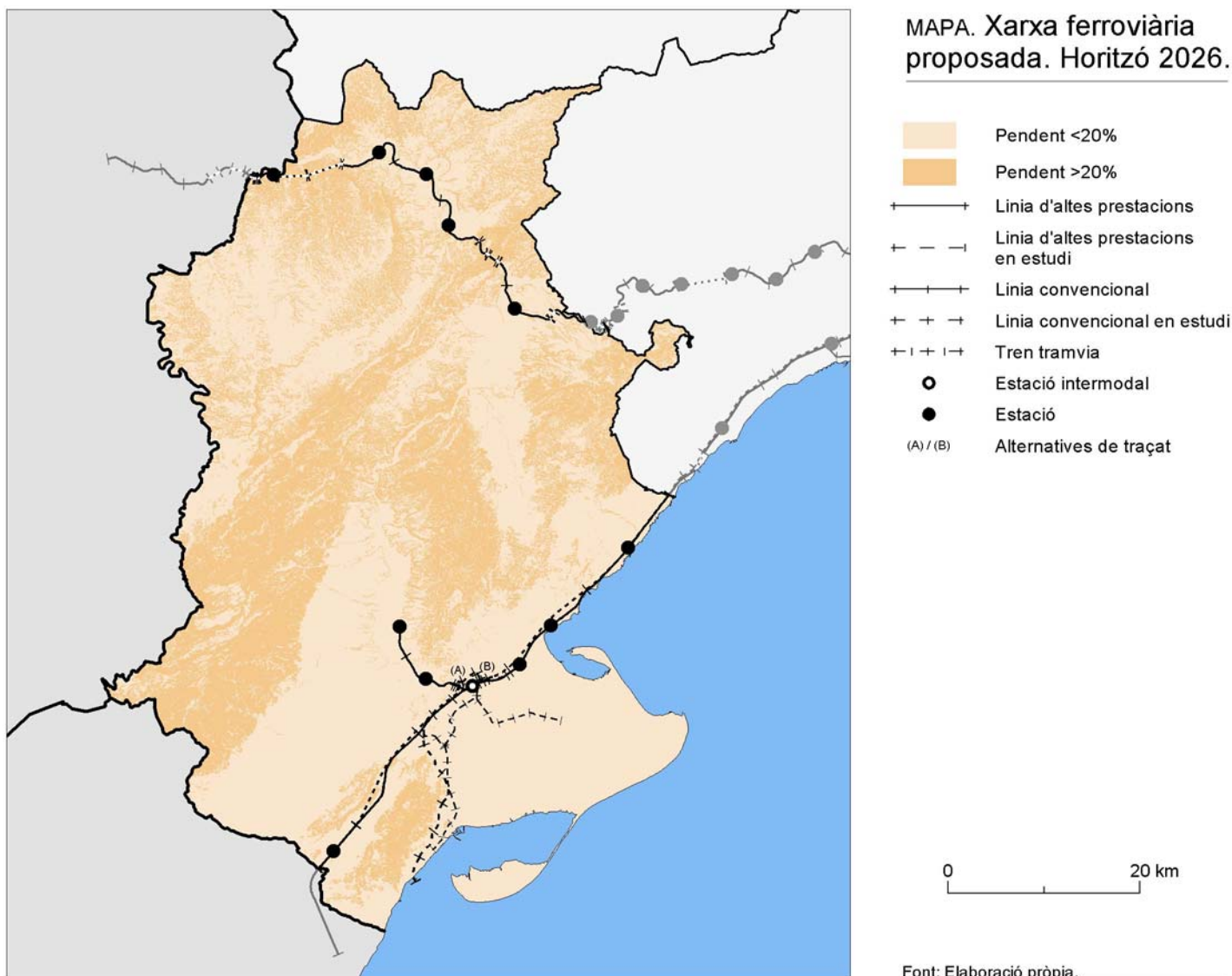
#### 6.3.5.2.2. Línies d'altres prestacions

Les propostes que el Pla incorpora pel que respecta a les línies d'altres prestacions són les següents:

- Connexió del corredor del Mediterrani amb la línia d'alta velocitat Barcelona - Madrid, que ha de donar-li continuïtat.
- Previsió dels estudis necessaris per la nova línia d'alta velocitat del corredor del Mediterrani, amb ample europeu. Aquesta actuació està prevista en el PITC i té com a objectiu permetre el viatge València-Barcelona en una hora i mitja i especialitzar la línia actual en trens convencionals, especialment de mercaderies i regionals, després d'adaptar-la a ample UIC. El Pla recull una primera solució en estudi, fruit d'un estudi d'alternatives que s'està realitzant des del Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

#### 6.3.5.2.3. Línies convencionals

- Modernització i millora de la línia Reus-Casp. Aquesta mesura s'emmarca dins l'objectiu d'incrementar les prestacions de les línies existents destinades a serveis regionals convencionals i inclou la supressió de passos a nivell i la millora d'estacions.



- Previsió dels estudis necessaris per a l'establiment de la connexió ferroviària del port d'Alcanar amb el corredor del Mediterrani i que ha de servir per augmentar la quota modal del ferrocarril en el transport de mercaderies, dins la l'aposta estratègica que fa el Pla per al port d'Alcanar.

El Pla incorpora un primer traçat en estudi que aprofita el corredor proposat com a opció nord per a la continuació del desdoblament de la carretera N-340 des de Sant Carles de la Ràpita fins al port d'Alcanar.

Aquesta actuació representa una inversió econòmica de gran magnitud i la seva concreció ha d'estar, evidentment, condicionada a la seva rendibilitat econòmica.

- Previsió dels estudis necessaris per a l'anàlisi de la viabilitat d'un eix ferroviari de l'Ebre cap a l'interior, amb avaluació de la demanda i de la conveniència tècnica, econòmica i ambiental, no només com a una nova connexió ferroviària entre Tortosa i Móra, sinó també vinculada a un possible perllongament fins a Lleida.

L'escenari de la posada en joc d'aquesta possible línia de manera que permeti una connectivitat màxima en tots els sentits ha de ser el punt de partida de l'estudi que determini la idoneïtat o no de tirar endavant el projecte.



#### 6.3.5.2.4. Tren tramvia

Per tal d'estructurar la mobilitat futura dels sistemes urbans que s'estenen per la baixa plana fluvial de l'Ebre, el Pla incorpora la previsió dels estudis necessaris que han de concretar una nova infraestructura ferroviària, recolzada en alguns trams sobre infraestructura existent i en altres sobre trams de nova execució.

Aquesta nova infraestructura està concebuda en termes de tren tramvia, és a dir, un mode de transport que discorre normalment en superfície, amb un nivell de segregació baix a les àrees urbanes, mentre que fora dels centres urbans aprofita la xarxa ferroviària i circula a una velocitat més elevada i amb un nivell de segregació més alt.

L'objectiu de la proposta de tren tramvia és el de preveure a l'àmbit una futura xarxa de rodalies que afavoreixi la mobilitat urbana i que converteixi l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa en l'intercanviador central del sistema, de manera que s'asseguri la connectivitat de l'àmbit amb la resta del territori. En aquest sentit, l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa forma part del servei de regionals d'altas prestacions previst a les propostes del Pla de transports de viatgers de Catalunya, 2008-2012 (PTV). L'objectiu d'aquestes línies d'altas prestacions és connectar els nodes principals del territori català, mitjançant serveis ràpids i directes o semidirectes que aprofitin la xarxa d'alta velocitat i que estructurin tot el territori amb un temps de viatge inferior a dues hores.

Aquest model es completa amb una xarxa d'aportació que, a més, contribueix a vertebrar el territori dels diferents àmbits de planejament territorial.

La concreció de la proposta de tren tramvia està condicionada als estudis de viabilitat pertinents, entre els quals el que ha de desenvolupar l'estratègia del Pacte nacional per a les infraestructures d'adaptar a tren tramvia amb caràcter prioritari el ramal ferroviari entre l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa i la de Tortosa ciutat. Els estudis esmentats, que han de determinar-ne la idoneïtat, com també les diferents fases d'implantació de l'actuació i la prioritització d'aquestes, han d'aprofundir en les potencialitats del tren tramvia proposat, tot establint-ne la demanda potencial que es podria captar en base als fluxos de mobilitat intermunicipal calculats i la mobilitat del turisme, temps de viatge entre estacions, competitivitat respecte del vehicle privat, etc. També, poden acabar d'ajustar-ne la traça, tot i que són els estudis informatius i els projectes constructius corresponents els que n'han de precisar el traçat definitiu.

No s'ha de perdre de vista que, per tal que el model que aquí es planteja sigui socialment i econòmicament rendible, es requereix la presència d'una massa crítica suficient. En aquest sentit, la compleció excedeix l'horitzó temporal del Pla, tot i que la planificació es fa necessària per tal de poder preveure les reserves de sòl i les interaccions amb altres infraestructures i actuacions al territori. En qualsevol cas, un cop s'assoleixin les condicions necessàries per poder dur a terme la infraestructura, l'execució d'aquesta ha de tenir un caràcter marcadament prioritari.

El model d'explotació permès per aquest sistema no és únic i cal una anàlisi detallada que l'estableixi en el moment de la implantació.

La proposta consisteix en dissenyar una xarxa mitjançant la infraestructura existent actualment entre l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa i la de Tortosa ciutat, i la construcció de nova infraestructura entre aquella estació i Amposta, amb un nou tram urbà. L'esquema es completa amb dos ramals: un, cap a Sant Carles de la Ràpita i Alcanar-Platja, i un altre, cap a Deltebre.

La traça que el Pla proposa, tram a tram, és la següent:

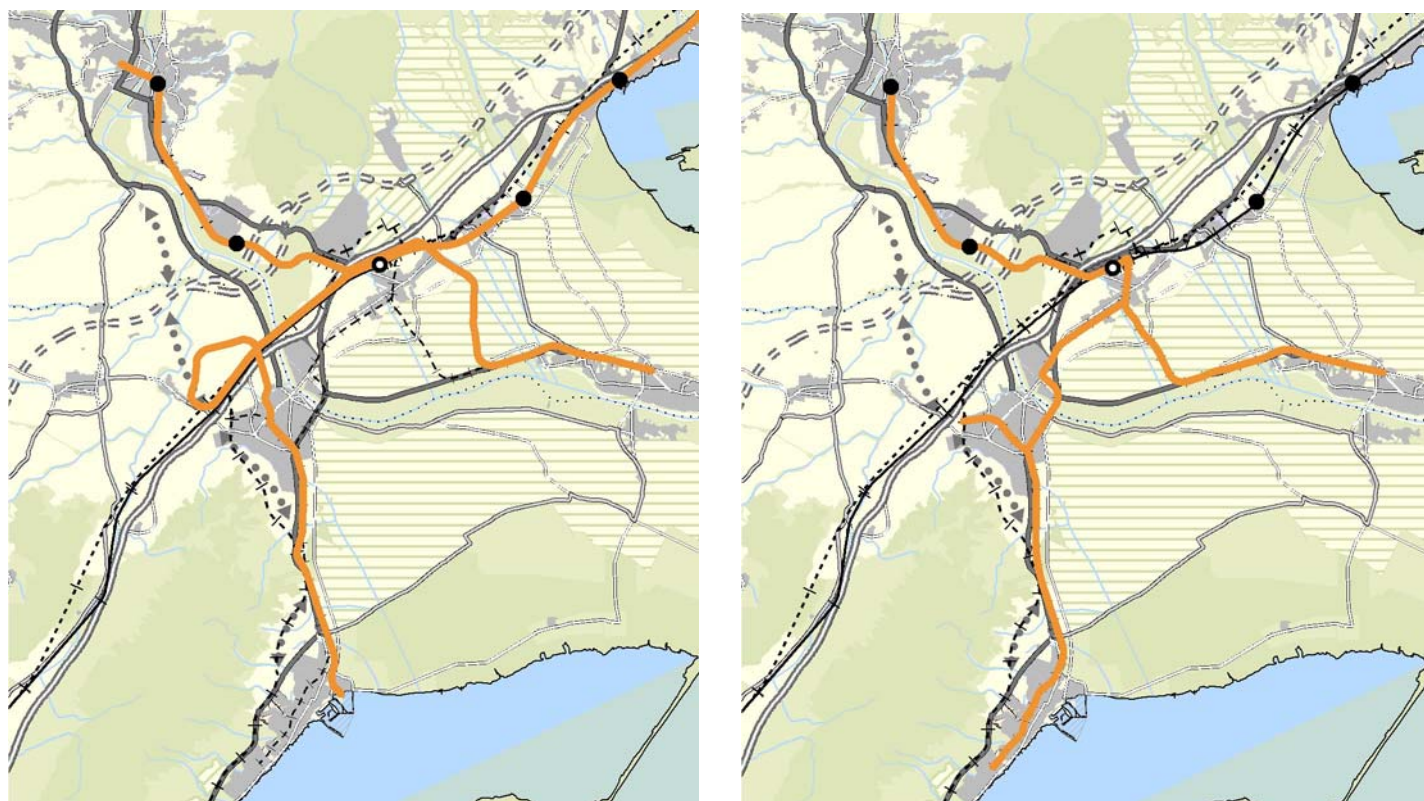
- Ramal entre l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa i la de Tortosa ciutat:

El primer tram és l'existent entre l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa i la de Tortosa ciutat, en servei actualment i en el qual el Pla preveu actuacions de millora.

- Ramal entre l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa i Amposta:

El pas per l'Aldea, després de travessar el barri de l'Estació, es preveu per mitjà d'una nova avinguda paral·lela a la travessera urbana actual de la carretera N-340. A continuació, a través del pont d'aquesta carretera sobre l'Ebre, entra a Amposta i va a buscar el traçat de l'antic tren de la Vall de Safan pel passeig de la Generalitat. A partir d'aquí, es proposa un petit nou tram de nova construcció que l'acosta al polígon industrial de les Tosses.

MAPA. Comparació entre el traçat del ferrocarril interurbà proposat pel Pla territorial aprovat en 2001 i el del tren tramvia proposat pel Pla actual



Pla territorial aprovat en 2001

Pla actual



Font: Elaboració pròpia.

- Ramal entre Amposta, Sant Carles de la Ràpita i Alcanar-Platja:

Aquest tram recupera el traçat del tren de la Vall de Safan des del pas sota la carretera N-340 fins a arribar a Sant Carles de la Ràpita i des d'aquí es preveu un tram de nova implantació, que permet perllongar l'actuació el màxim possible, fins a Alcanar-Platja.

- Ramal entre l'Aldea i Deltebre:

Es tracta d'un tram de nova implantació, la concepció del qual obeeix tant a motivacions de millora de l'accessibilitat dels nuclis deltaics i de racionalització de la mobilitat futura, com de promoció turística.

La implantació de la nova infraestructura podria realitzar-se per fases, d'acord amb les necessitats de la demanda.

El model multinodal de transport públic ha de facilitar el comportament d'aquesta part de les Terres de l'Ebre com un macrosistema urbà, complex i polinuclear. Així, tot recuperant un mode de transport que ha estat fonamental per al desenvolupament d'aquestes comarques en el passat, se li aporta coherència funcional i, alhora, s'enforteix la personalitat de cadascun dels nuclis que l'integren.

### 6.3.5.2.5. Estacions de viatgers i terminals de mercaderies

Una de les principals propostes del Pla en matèria d'infraestructures és la de potenciar l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa com a centre d'intercanvi modal de les Terres de l'Ebre. En aquesta estació han de tenir parada els trens d'altres prestacions que circulin pel corredor del Mediterrani, cosa que ha de permetre la connexió de l'àmbit amb la resta del territori, i la nova xarxa de rodalies amb tren tramvia proposada pel Pla, juntament amb els regionals valencians. Aquestes connexions s'han d'efectuar amb una coordinació entre els serveis adequada per proporcionar la màxima eficiència al sistema.

La posició estratègica de l'estació de l'Aldea - Amposta - Tortosa al corredor del Mediterrani, tenint en compte els projectes en marxa de connexió amb la línia d'alta velocitat Madrid - Barcelona - frontera francesa i la futura línia d'alta velocitat Barcelona - València, juntament amb la proximitat del port d'Alcanar, posa en relleu la necessitat de dotar aquest punt de les instal·lacions i infraestructures necessàries, no només des del punt de vista del trànsit de passatgers, sinó també perquè esdevingui central de mercaderies i emplaçament singular per a la localització d'indústries que vulguin aprofitar l'accessibilitat ferroviària.

En aquest sentit s'emmarca la proposta d'una reserva de sòl de potencial valor estratègic de 735 hectàrees al costat del polígon industrial Catalunya sud, entre l'autopista AP-7 i la futura autovia A-7, a cavall del termes municipals de l'Aldea i Camarles.

El Pla fa dues propostes alternatives per a l'accés ferroviari a aquesta reserva de sòl, que han de sotmetre's a un estudi i valoració més detallat:

- L'alternativa (A) , de dos kilòmetres de longitud, aprofita el traçat del ramal ferroviari existent cap a Tortosa i creua la carretera C-42 per entrar pel polígon Catalunya sud seguint la traça dels carrers del mateix.

El moviment cap al sud s'efectua a través d'una nova connexió directa entre el ramal de Tortosa i el corredor del Mediterrani.

- L'alternativa (B) consisteix en una antena d'un quilòmetre de longitud, que ha de creuar l'autopista AP-7 i la futura variant de la carretera N-340.

El Pla també proposa una reserva de sòl estratègica d'unes 90 hectàrees associada a la línia Reus - Casp, a tocar de l'estació de Móra la Nova. L'objectiu de la reserva és cobrir les possibles necessitats de sòl associades al transport de mercaderies que en un futur puguin sorgir, sobre una línia en la que actualment ja circula aquest tipus de tràfic. Aquest és l'únic tram recte i amb dimensions adients sobre aquesta línia dins l'àmbit de les Terres de l'Ebre per poder-hi ubicar una instal·lació d'aquest tipus. Pel que fa a les actuacions necessàries només caldria fer-hi alguna modificació per adequar-lo als nous usos.

### 6.3.6. Les propostes per al sistema portuari

El Pla territorial incorpora les propostes del Pla de ports pel que fa a les actuacions al sistema portuari, que es resumeixen a la taula adjunta.

A banda d'aquestes actuacions, que han d'acabar de definir-se al respectiu pla especial de cada port, el Pla territorial fa una aposta ferma i decidida pel paper que ha de jugar el port d'Alcanar en un futur, no només dins l'àmbit territorial de les Terres de l'Ebre, sinó també en el conjunt del sistema portuari català.

Aquest port disposa de calats de 7 a 12 metres, que el fan apte per a grans vaixells, i està situat en una localització òptima a prop de la nova àrea logística prevista a les Terres de l'Ebre i dels corredors d'infraestructures del Mediterrani i de l'Ebre.

L'actual marc legal del port preveu l'explotació del mateix en exclusiva per la societat concessionària CEMEX, SA. Aquesta concessió però, finalitza l'any 2018, dins del període de vigència del Pla.

## QUADRE. Proposta d'actuacions al sistema portuari

Port	Problema detectat	Actuacions proposades	Horitzó	Pla especial
Les Cases d'Alcanar	Manca d'espai per a les activitats pesqueres	Ampliació de la palanca de pesca i de la zona de pesca de conreu	2007-2008	Pendent de l'aprovació Inicial
	Necessitat de millora de calats al moll pesquer	Millora de calats amb dragatges	2007-2008	
	Superfície de terra insuficient	Ampliació de la superfície d'esplanada	2008-2015	
	L'operativa empitjora als episodis de llevant	Construcció d'un nou dic de recer	2007-2008	
	Necessitat de millora dels accessos terrestres	Estudi de millora dels accessos terrestres	2007-2015	
Alcanar	Necessitat de millora de l'aprofitament del port	Millora de l'aprofitament del port	2007-2015	Sense pla
Sant Carles de la Ràpita	Necessitat d'augmentar el nombre de places d'aparcament	Desenvolupament de les activitats previstes al Pla especial del port	2007-2015	Aprovat el 2003. Revisió aprovada
	Necessitat de més espai a l'escar	Ampliació de l'esplanada de l'escar	2007-2008	
	Necessitat d'espai per desenvolupar els sectors esportiu, comercial i industrial	Construcció d'una nova zona per desenvolupar els sectors esportiu, comercial i industrial	2007-2008	
	Necessitat de millora de la integració port-ciutat	Execució de les obres del passeig marítim	2007-2008	
	Necessitat d'aprofitament del potencial turístic	Construcció d'una palanca per les embarcacions turístiques	2007-2008	
Deltebre	Necessitat de millora del calat de la bocana	Dragatge	2007-2008	En redacció
	Manca d'una llotja per la comercialització del peix	Construcció d'una llotja a la zona portuària	2007-2008	
L'Ampolla	Necessitat de millora de l'aprofitament del tram sud del moll adossat al dic de recer	Adequació del tram final del moll adossat al dic de recer	2007-2010	Tramitació prèvia a l'aprovació Inicial
L'Ametlla de Mar	Necessitat de millora dels serveis per al sector pesquer	Construcció de casetes de pescadors, magatzems de tonyinaires i altres actuacions	2007-2008	Aprovat el 2006
	Necessitat de millora de les instal·lacions de l'escar	Remodelació de la zona de varada i estudi d'una nova ubicació de l'escar	2007-2010	
L'Estany Gras	Necessitat de millora de l'aprofitament	Adequació del port per a usos de temporada	2007-2010	Sense pla
Sant Jordi d'Alfama	Port en rehabilitació Aterraments Accessibilitat i senyalització deficients	Habilitació de les instal·lacions i la infraestructura per garantir l'operativitat del port d'acord amb el projecte en tramitació	2007	Sense pla
Calafat	Problemes d'agitació i ultrapassament del dic de recer	Estudi d'actuacions per millorar l'agitació interior i els ultrapassaments	2007	Sense pla
	Demanda d'amarradors >15m d'eslora	Estudi de reordenació de les dàrsenes	2007-2015	
	Mal aprofitament dels espais portuaris	Estudi de millora de la distribució d'usos i espais	2007	
	Envelliment dels pantalanis	Obres de reparació dels pantalanis	2007	

A més, tal i com ja preveia el Pla territorial aprovat el 2001, actualment ja s'estan duent a terme contactes amb l'actual concessionària per tal de buscar formes que permetin utilitzar les instal·lacions actuals, optimitzant-ne el rendiment.

Per tot això, el Pla proposa que es treballi en una línia que permeti definir un model de màxim aprofitament d'aquesta infraestructura, que disposa d'unes característiques òptimes per al trànsit de vaixells de gran calat.

Tenint en compte la proximitat amb el port de Sant Carles de la Ràpita i les importants actuacions d'ampliació que s'hi estan duent a terme actualment, el Pla també proposa establir línies de col·laboració entre els dos ports que conformen el front portuari dels Alfacs, que tenen especialitzacions diferents i, per tant, són complementaris, amb l'objectiu que esdevinguin l'enclavament marítim de referència del sud de Catalunya.

És per això que el Pla preveu dotar el port d'un accés de qualitat a les infraestructures terrestres, amb el perllongament del desdoblament de la carretera N-340 fins al mateix port, cosa que n'ha de permetre la connexió amb el corredor del Mediterrani (autopista AP-7 i futura autovia A-7) i l'eix de l'Ebre (carretera C-12), i que dóna accés a la futura àrea logística i industrial integrada per l'estació de mercaderies de l'Aldea i el polígon Catalunya sud.

L'oferta d'infraestructures del port d'Alcanar es completa amb la previsió dels estudis necessaris per a l'establiment d'un accés ferroviari del port a l'àrea logística i industrial esmentada i a la línia ferroviària Barcelona-València, cosa que propicia el canvi modal a favor del ferrocarril per al transport de mercaderies.

A més, el Pla preveu una reserva de sòl de protecció territorial pel seu valor estratègic al nord-est del port amb gairebé 150 hectàrees d'extensió.

Tanmateix, la potenciació del port d'Alcanar ha de comportar la inclusió prèvia en el Pla de ports de Catalunya i la resolució de l'avaluació ambiental corresponent. Les actuacions d'infraestructures associades estan condicionades al desenvolupament del port.

### 6.3.7. Les propostes per a la navegació fluvial

El riu com a element natural estructurador del territori ha tingut un paper fonamental, no sols en l'aspecte econòmic, sinó també en la cultura i el sentiment d'identitat de les Terres de l'Ebre. El Pla territorial incorpora la recuperació de l'antic camí de l'aigua, que potencia i posa en valor un recurs natural com a pol d'atracció turística i com a element vertebrador d'un ventall de possibilitats que aglutinen les diferents potencialitats de l'àmbit. En aquest sentit, el model de desenvolupament turístic per a les activitats nàutiques al riu Ebre no s'ha de deslligar de l'oferta turística i del desenvolupament dels municipis riberencs. El turisme fluvial ha de ser un complement a altres ofertes turístiques per tal d'assolir un model de qualitat i competent.

A continuació es transcriuen les propostes realitzades per l'Institut per al desenvolupament de les comarques de l'Ebre (IDECÉ) que és l'ens responsable de gestionar la recuperació i manteniment de la navegabilitat. Aquestes propostes es concreten en els següents punts:

- Manteniment del calat de 2 metres al canal navegable de Tortosa fins a Amposta, i dragatges puntuals des de Tortosa fins a Ascó, per tal de mantenir la via navegable.
- Potenciar el desplegament de les embarcacions particulars a través de la creació de punts d'amarratge, amb petits ports fluvials i/o marines seques, tenint en compte la major incidència i demanda a les polaritats urbanes mitjançant la col·laboració amb les administracions locals. En aquest sentit es proposen Amposta, Tortosa, Móra d'Ebre i Ascó com a punts de construcció de marines seques, juntament amb la construcció de molls i rampes de varada per a embarcacions.
- Adequar els embarcadors actuals a les necessitats de l'oferta turística, tot tenint en compte les potencialitats turístiques del tram català del riu Ebre. En aquest sentit, cal:
  - Dotar de serveis de llum, aigua i recollida de residus per a embarcacions als embarcadors d'Ascó, Móra d'Ebre, Benifallet, Xerta, Tortosa i Amposta.

- Dotar (si se'n comprova la viabilitat) de servei de repostatge de combustible a Ascó, Móra d'Ebre, Tortosa i Amposta. També cal disposar de molls de temporada, per reforçar la demanda puntual de punts d'amarratge en determinats embarcadors.
  - Millorar els accessos i la senyalització de la resta d'embarcadors.
- Habilitar un pas d'embarcacions sense motor a l'assut d'Ascó i rehabilitar la resclosa de Flix.

Tanmateix, es recomana l'elaboració d'un pla o projecte d'ordenació global de la navegabilitat al riu Ebre. El procés d'avaluació ambiental corresponent, en el qual, en tot allò que l'afecti, se n'ha de justificar l'adequació a la Directiva 92/43/CEE, d'hàbitats, i a les Directrius per a la gestió dels espais de la xarxa Natura 2000, s'ha de fer sens perjudici de les avaluacions d'impacte ambiental dels projectes concrets de les actuacions que proposi.

### 6.3.8. Les propostes per al sistema aeroportuari

#### 6.3.8.1. El Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya, 2009-2015

El Pla territorial incorpora les propostes del Pla d'aeroports, aeròdroms i heliports de Catalunya, 2009-2015 a l'àmbit de les Terres de l'Ebre, que es descriuen en els apartats següents.

#### 6.3.8.2. Aeroport de les Terres de l'Ebre

##### 6.3.8.2.1. Aspectes generals

La principal actuació prevista al Pla d'aeroports a les Terres de l'Ebre és el nou aeroport comercial de les Terres de l'Ebre, l'objectiu principal del qual és connectar el sud de Catalunya amb la resta del Principat per via aèria (mitjançant vols xàrter i aerotaxi, principalment), com també servir de suport als serveis públics de bombers i sanitaris, i a la resta de treballs aeris que tinguin lloc dins aquest àmbit.

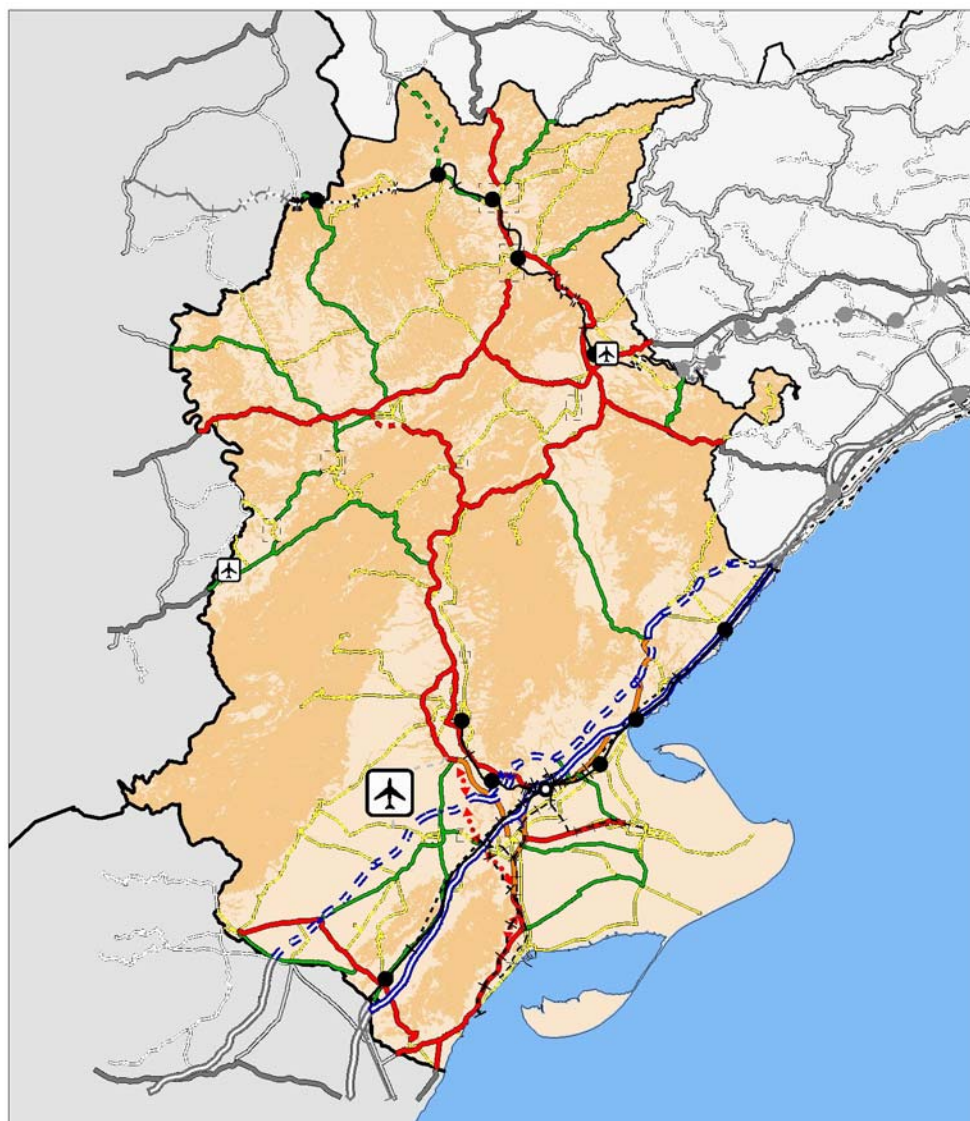
Actualment, ja s'ha redactat el Pla director de l'aeroport, que es troba pendent de tramitació. Un cop aprovat, s'haurà d'elaborar l'estudi de viabilitat econòmica que defineixi el model d'inversions, operació i gestió del mateix, com també el grau de participació pública i privada.

El Pla territorial aprovat el 2001 concebia aquesta actuació aeronàutica com a aeroport d'aviació regional, amb una activitat lligada a l'agricultura, l'aerotaxi, l'aviació privada i la protecció civil. Fruit dels treballs realitzats per a l'elaboració del Pla director de l'aeroport, el nou Pla d'aeroports inclou aquesta instal·lació dins els aeroports comercials.

En el seu estudi de determinació de la demanda de trànsit, el Pla director estableix que el tràfic comercial predominant a l'aeroport serà eminentment turístic de component estacional, cobert amb aeronaus mitjanes, de tipus C (Boeing 737 o Airbus 320), que són molt utilitzades per les companyies xàrter de baix cost implantades a altres aeroports de caràcter turístic.

Les destinacions considerades com a potencialment rendibles inclouen altres aeroports propers del sud de França, però també unes altres més llunyanes, com el Regne Unit i Alemanya.

La localització definitiva de l'aeroport queda determinada a l'estudi *Anàlisi de compatibilitat de l'espai aeri al futur aeroport de les Terres de l'Ebre* (clau EI-TH-02754) i s'identifica com a alternativa 2, que desplaça la pista uns 500 metres en la direcció de l'eix per salvar el corredor faunístic del Barranc del Lledó, al terme municipal de Roquetes.



MAPA. Sistema aeroportuari. Horitzó 2026.

- Pendent <20%
- Pendent >20%
-  Aeroport
-  Aeròdrom

0 20 km

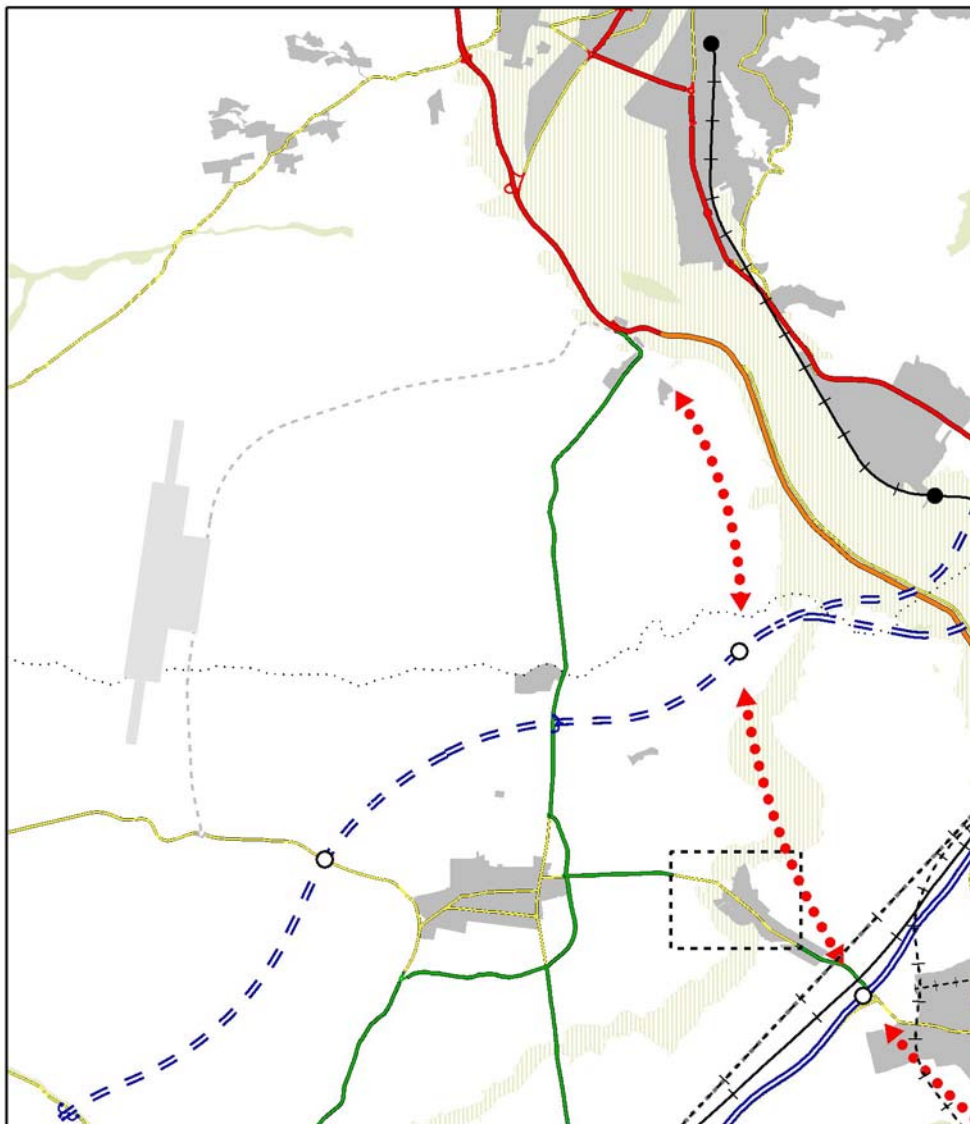
Font: Elaboració pròpia.

Aquesta ubicació difereix de la proposada pel Pla aprovat el 2001, que situava l'aeroport en terrenys del terme municipal de Tortosa, a tocar de la carretera T-331, a uns 2 quilòmetres de Santa Bàrbara i a uns 8 de Tortosa. De l'estudi citat anteriorment es desprèn que, tot i que aquesta disposició no planteja cap inconvenient per a la utilització de l'aeroport en operacions de vol visual per ser el terreny completament pla, l'alternativa triada finalment presenta avantatges inqüestionables en operacions de vol instrumental.

La ubicació definitiva de l'aeroport el situa a una distància de vora 6 quilòmetres de la via de la xarxa bàsica actual més propera, la carretera C-12, i a una mica més de 3 quilòmetres de la futura autovia A-7.

### 6.3 8.2.2 Accessos terrestres

El Pla territorial proposa per a l'aeroport dos accessos viaris, que grafia en estudi, un des del nord i un altre des del sud. L'accés nord consisteix en una nova via de 6 quilòmetres de longitud, que té el seu inici a l'enllaç de Vinallop de la futura autovia C-12, des d'on va a buscar l'aeroport. L'accés sud s'efectua a través d'una nova via de 3 quilòmetres de longitud des de la carretera T-346 i des d'aquí al nou enllaç de la futura autovia A-7 a Santa Bàrbara proposat pel Pla. Els dos accessos es connecten entre si davant de l'aeroport.



MAPA. Accés terrestre a l'aeroport de les Terres de l'Ebre

----- Accés viari en estudi

0 2 km

Font: Elaboració pròpia

Amb aquesta proposta, es dota l'aeroport d'uns accessos amb connexió directa a dues autopistes: la C-12 pel nord i l'A-7 pel sud.

Pel que fa a un possible accés ferroviari a l'aeroport, la seva viabilitat resta condicionada a l'evolució d'aquesta infraestructura aeronàutica i de les seves necessitats, atesa la important inversió que representaria una actuació d'aquest tipus, i en aquest sentit la proposta s'allunya molt de l'horitzó temporal del Pla.

### 6.3 8.2.3. Característiques principals

El Pla director de l'aeroport preveu, segons l'escenari mitjà, un tràfic comercial de 260.000 passatgers l'any 2020.

A continuació es detallen les principals característiques tècniques del nou aeroport que estableix el Pla director:

- Pista de vol: 01-19 de 2.100x45m, zona lliure d'obstacles de 60x60m a cada capçalera i sobreamples o raquetes per als girs al final de pista
- Carrer de sortida - accés a pista de 23m d'amplada



- Plataforma per a aviació general, heliport i lloc d'estacionament general (5. 000m<sup>2</sup>)
- Plataforma d'estacionament d'aeronaus (24.000m<sup>2</sup>)
- Edifici terminal de passatgers (3. 000m<sup>2</sup>)
- Aparcament de vehicles amb capacitat per a uns 50 vehicles (1. 000m<sup>2</sup>)
- Torre de control
- Terminal d'aviació general
- Àrea per a serveis (combustible, central elèctrica)
- Accés viari a l'àrea terminal
- Dependències del servei d'extinció d'incendis
- Reserva d'espai per a la futura zona de càrrega i industrial
- Depuradora aigües residuals i resta de serveis
- Àrees de cautela (34,76ha)

### 6.3.8.3. Aeròdroms d'Arnes i de la Ribera d'Ebre

El Pla d'aeroports fa dues noves propostes d'actuació a l'àmbit de les Terres de l'Ebre pel que fa a aeròdroms d'aviació general i esportiva, que es troben en fases de desenvolupament diferents:

- Arnes: Pla director redactat, pendent dels informes finals
- Ribera d'Ebre: Pla director redactat, pendent de tramitació

Aquests aeròdroms s'han d'entendre com a integrants de la xarxa d'aeròdroms de Catalunya i, per tant, el desenvolupament s'ha de dur a terme dins d'un marc comú general que garanteixi el seu desplegament en el territori quan sigui necessari.

### 6.3.9. Les propostes per al sistema logístic

Dins la proposta de sistema de plataformes logístiques que incorpora el Pla s'inclouen les que es consideren estratègiques per al desenvolupament econòmic de les Terres de l'Ebre, en particular, i per a la funcionalitat del sistema logístic de Catalunya, en general.

En aquest sentit, Centre Integral de Mercaderies i Activitats Logístiques, SA (CIMALSA), que és l'empresa pública de la Generalitat de Catalunya encarregada de la promoció de les centrals i infraestructures per a les activitats logístiques, n'ha aprovat el nou Pla estratègic 2008-2011, que té per objecte donar un impuls al desenvolupament d'una xarxa de centres logístics que aposten per una intermodalitat ferroviària, la modernitat en la gestió, la integració territorial i la potenciació de les activitats econòmiques i la competitivitat del país. El Pla s'estructura en tres eixos estratègics d'actuació:

- Creació d'una xarxa de centres logístics intermodals (Logis). Els Logis es conceben com a centres d'activitats econòmiques vinculades al transport intermodal. Per tant, en el seu disseny s'ha de tenir en compte la necessitat de dotar-los de terminal ferroviària, com també de connexions directes a la xarxa viària d'alta capacitat. En concret, el Pla estratègic impulsa en primer termini les actuacions de promoció de tres centres intermodals d'aquí al 2011:

el Logis Empordà, el Logis Penedès i el Logis Ebre. A més, proposa l'estudi d'altres ubicacions idònies per a desenvolupar altres centres intermodals lligats als corredors ferroviaris existents o en estudi, com ara una implantació al Camp de Tarragona i diverses possibles ubicacions al llarg de l'Eix transversal ferroviari en projecte.

- Compleció de la xarxa dels centres integrals de mercaderies (CIM). Aquests centres logístics es conceben per cobrir la distribució en àmbits més urbans i metropolitans.
- Impuls de l'establiment de parcs d'activitats logístiques i econòmiques vinculades a grans infraestructures de transport. En aquest sentit, es preveu iniciar amb Aeroports de la Generalitat una línia d'estudi d'oportunitats vinculades als nous projectes aeroportuaris promoguts per la Generalitat. Igualment, el Pla estratègic també preveu establir una col·laboració similar pel que fa a les infraestructures portuàries.

A l'àmbit de les Terres de l'Ebre, la principal actuació logística en procés de desenvolupament és l'anomenat Logis Ebre. Aquesta actuació es va posar en marxa el 13 de juliol de 2006 amb la signatura d'un conveni entre el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i els ens públics Institut Català del Sòl (INCASOL), Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFERCAT) i Centre Integral de Mercaderies i Activitats Logístiques, SA (CIMALSA) per al desenvolupament d'una plataforma logística intermodal a les Terres de l'Ebre.

El Logis Ebre té prevista la seva ubicació a l'entorn del sector d'activitats econòmiques de l'estació de mercaderies de l'Aldea, en una zona de valor altament estratègic, amb unes connexions amb les infraestructures de comunicació immillorables: autopista AP-7, futura autovia A-7, carretera C-42, connexió al corredor del Mediterrani ferroviari, a 70 quilòmetres del port de Tarragona i a 15 i 65 quilòmetres, respectivament, dels aeroports de les Terres de l'Ebre (actualment en estudi) i de Reus. En aquest sentit, respon al doble objectiu del Govern de la Generalitat d'impulsar el transport ferroviari de mercaderies i de potenciar el creixement econòmic de les comarques de l'Ebre.

No obstant això, la localització definitiva està encara per determinar, ja que el projecte té una sèrie de condicionants, com ara el nou traçat de la variant de la carretera N-340, que talla longitudinalment tot el sector previst inicialment.

Aquesta nova estació es preveu que disposi d'una via de recepció i una zona de moll de càrrega i descàrrega, que permeti l'arribada de trens de gran longitud i que estigui connectada amb la xarxa ADIF a través de l'actual línia en direcció a Tortosa.

Lligat a aquesta actuació estratègica per a les Terres de l'Ebre, atesa la seva proximitat i la potència de l'actuació, es troba el polígon industrial Catalunya sud, actualment en fase de desenvolupament.

Es tracta d'una actuació en la que la superfície disponible total és de més de 250 hectàrees, l'objectiu principal de la qual és preparar sòl industrial urbanitzat en condicions i a preu de cost, amb tots els serveis necessaris, amb tipologies d'edificació i de parcel·lació que permeten l'establiment d'un ventall ampli de tipologies industrials, per tal d'afavorir la implantació de nova indústria i la renovació de la ja existent a l'entorn.

El polígon industrial Catalunya sud es troba a cavall dels termes municipals de Tortosa i l'Aldea, i queda limitat per la carretera C-42 al sud-est, pel camí del Ranxero al nord i pel barranc dels Pixadors a l'oest. Aquesta ubicació confereix al polígon unes condicions d'accessibilitat excel·lents ja que té al sud la sortida de l'autopista AP-7, al sud-est la carretera C-42 que uneix les poblacions de Tortosa i l'Aldea, i pel nord confrontarà amb la futura autovia A-7.

La xarxa industrial de les Terres de l'Ebre es completa amb les actuacions de Flix i Gandesa, i amb els nous polígons d'abast plurimunicipal de les Camposines (Terra Alta) i el Molló (la Ribera d'Ebre) previstos al *Programa de sòl* promogut conjuntament pels departaments de Política Territorial i Obres Públiques, i de Medi Ambient i Habitatge, que té com a objectiu cobrir la demanda de sòl per a activitats econòmiques per tal de potenciar la competitivitat del país i contribuir al seu equilibri territorial.

El nou polígon d'activitats econòmiques de les Camposines, al terme municipal de la Fatarella, és un projecte mancomunat en el qual hi participen els municipis de Batea, Bot, Caseres, Corbera d'Ebre, la Fatarella, Gandesa, Móra d'Ebre i Vilalba dels Arcs, i l'Institut Català del Sòl (INCASOL). Es tracta, doncs, d'un sector d'abast supracomarcal, d'unes 50 hectàrees, recolzat a sobre la carretera N-420 i situat en una bona posició respecte els eixos viaris locals. Aquesta actuació evita per una banda la dispersió de petites implantacions industrials alhora que afavoreix les sinèrgies d'agrupació d'activitats en un polígon d'escala adequada a l'impuls industrial que es vol donar a la zona.

El nou sector del Molló, situat als municipis de Móra la Nova i Tivissa i en el desenvolupament del qual també hi participa l'INCASOL, consta d'unes 36 hectàrees i està situat en una posició amb molt bona accessibilitat, entre les carreteres C-12 i C-44; aquesta darrera l'uneix amb l'autopista AP-7.

Com a espais de possible oportunitat futura vinculada a la logística, el Pla inclou tres reserves de sòl de potencial interès estratègic i garanteix que no es destinin a altres usos mitjançant la inclusió dins el sòl no urbanitzable de protecció territorial.

Es tracta d'àrees de sòl amb ubicació estratègica de gran abast territorial, que el Pla preveu dotar d'accessibilitat màxima, situades en tres localitzacions diferents:

- 735 ha en contigüitat amb el polígon industrial Catalunya sud, a banda i banda de la partió entre els termes municipals de l'Aldea i Camarles.
- 150 ha en proximitat del port d'Alcanar, al front portuari dels Alfacs.
- 90 ha a continuació de l'estació de ferrocarril de Móra la Nova, a cavall dels termes municipals d'aquesta població i Garcia.

### 6.3.10. Justificació i prioritització de les noves propostes pròpies del Pla

El Pla, independentment de les actuacions que recull dels plans sectorials, pactes, compromisos o convenis que l'han precedit en el temps i de les que manté del Pla territorial aprovat en 2001, proposa una sèrie de noves actuacions pròpies, que considera necessàries per acabar d'estructurar territorialment l'àmbit de les Terres de l'Ebre.

La relació completa, amb la justificació i prioritització corresponent, és la següent:

- Potenciació del port d'Alcanar dins el sistema portuari català.

Tal com s'expressa a l'apartat 6.3.6, el Pla, que té com a horitzó temporal l'any 2026, fa una aposta ferma i decidida pel paper que hauria de jugar el port d'Alcanar, no només dins l'àmbit territorial de les Terres de l'Ebre, sinó també en el conjunt del sistema portuari català.

Aquesta aposta de futur, independentment del termini de vigència propi i dels d'altres instruments sectorials de planificació, neix d'una reflexió global sobre el sistema portuari de les Terres de l'Ebre.

Tanmateix, ha de comportar la inclusió prèvia en el Pla de ports de Catalunya i la resolució de l'avaluació ambiental corresponent. Les actuacions d'infraestructures associades estan condicionades al desenvolupament del port.

Per tant, independentment del fet que ja s'hagi donat el primer pas, amb l'inici de contactes amb la concessionària actual per tal de trobar fórmules d'optimització del rendiment de les instal·lacions existents a hores d'ara, no se n'estableix cap prioritització temporal.

- Delimitació de tres reserves de sòl de potencial interès estratègic amb vocació logística.

El Pla inclou dins aquesta subcategoria de sòl no urbanitzable de protecció territorial terrenys situats en tres ubicacions diferents: la primera, a cavall dels termes de l'Aldea i Camarles, en contigüitat amb el polígon industrial Catalunya sud, en un punt amb accessibilitat màxima; la segona, en proximitat del port d'Alcanar, al front portuari dels Alfacs; i la tercera, a banda i banda de la partió entre els termes de Móra la Nova i Garcia, a continuació de l'estació de ferrocarril d'aquella població.

En tant que recurs de sòl valuós, el Pla preserva aquestes localitzacions irrepetibles dels usos residencials i d'activitat econòmica convencionals, que tenen altres possibilitats d'ubicació, i d'aquelles operacions conjunturals i sense un interès estratègic provat, per si són necessàries en el futur.

Mentrestant, o si no acaben de ser-ho mai, com a part integrant del sòl no urbanitzable de protecció territorial, resten subjectes a les limitacions que estableix l'article 47 del Text refós de la Llei d'urbanisme (Decret legislatiu 1/2005) i a les condicions que determina el mateix Pla.

Per tractar-se, doncs, de simples reserves, no se n'estableix cap prioritació temporal.

- Construcció de dos nous enllaços de l'autovia A-7 (en estudi) amb la xarxa estructurant primària:
  - Amb la C-12 (en estudi), eix de l'Ebre
  - Amb la T-346, de Santa Bàrbara a Mas de Barberans.

Des del punt de vista territorial, és impensable que a l'encreuament de dues de les tres vies lliures de peatge que tenen una funció més estructurant a les Terres de l'Ebre no hi hagi un enllaç, com tampoc que no el tingui la carretera des de la qual s'ha de produir l'accés a l'aeroport des del sud (en estudi), que, a més, pot ser el primer a fer-se.

L'execució d'aquestes dues actuacions no és independent, sinó que va lligada a la de l'autovia A-7; per tant, no es poden prioritzar de manera separada.

- Construcció de noves vies a la xarxa estructurant secundària:
  - Nova via de connexió entre l'autovia A-7 i la carretera N-340 entre l'Aldea i Camarles
  - Noves vies d'accés (en estudi) a l'aeroport de les Terres de l'Ebre i als aeròdroms d'Arnes i la Ribera d'Ebre.

La connexió entre l'autovia A-7 i la carretera N-340 entre l'Aldea i Camarles, que, majoritàriament, segueix la traça de camins existents i, consegüentment, es planteja com a condicionaments d'aquests, cal tenir-la definida per poder incloure-la en el projecte constructiu de l'A-7. Igualment, cal que totes les instal·lacions aeronàutiques disposin dels accessos corresponents.

L'execució d'aquestes actuacions no és independent, sinó que va lligada a la d'aquelles a les quals donen accés; per tant, no es poden prioritzar de manera separada.

- Construcció de noves vies a la xarxa de vies integrades:
  - Nova via de connexió (en estudi) entre les carreteres C-43 i N-420 a l'est de Gandesa.

Es tracta d'una via d'abast local de connexió amb el polígon industrial de les Planes, al qual li dona accés directe, tant des de la variant sud (en estudi) com des de la traça actual de la N-420, sense passar pel nucli urbà.

En tractar-se d'una via d'abast local, no se n'estableix cap prioritació temporal.

- Condicionament de vies existents a la xarxa estructurant secundària:
  - TV-3406 i TV-3404: Condicionament Sant Carles de la Ràpita - Deltebre.

Aquest itinerari constitueix la via principal de penetració al Delta des de Sant Carles de la Ràpita; per això, el Pla l'inclou dins la xarxa estructurant secundària i, consegüentment, en proposa el condicionament. A més, el tram corresponent a la carretera TV-3404 forma part de l'anell viari del Delta, l'estudi informatiu del qual ja està aprovat.

Per aquesta raó, l'actuació no es pot prioritzar de manera separada.

- Condicionament de vies integrades existents:
  - Condicionament de l'itinerari Garcia - Darmós
  - Condicionament de l'itinerari la Fatarella - Riba-roja d'Ebre
  - TV-7333: condicionament de l'itinerari la Fatarella - Vilalba dels Arcs

- TV-7331: condicionament de l'itinerari la Fatarella - les Camposines
- T-733: condicionament de l'itinerari Ascó - la Fatarella
- TV-7232: condicionament de l'itinerari Batea - Vilalba dels Arcs.

El Pla no proposa el condicionament d'aquestes vies basant-se en criteris quantitius (com el d'intensitats de trànsit), sinó tenint en compte criteris qualitius que responen a la voluntat d'assolir un nivell de qualitat adequat i suficient de les condicions de seguretat i confort dels usuaris, especialment els residents, cosa que s'aconsegueix a través de simples actuacions de rectificació de revolts i millores de ferm.

Un dels objectius bàsics del planejament territorial es dotar tots els ciutadans, independentment del lloc de residència, d'uns mateixos nivells de servei i de qualitat de vida. Per això, aquestes millores esdevenen prioritàries.

