



**AJUNTAMENT D'OLIVA**

**Acta núm. 12/2016**

**SESSIÓ EXTRAORDINÀRIA I URGENT DEL PLE DE L'AJUNTAMENT  
CELEBRADA EL DIA 9 D'AGOST DE 2016.**

**HORA DE COMENÇAMENT: 14.00 HORES  
HORA D'ACABAMENT: 14.30 HORES  
LLOC: SALA DE PLENS DE LA CASA CONSISTORIAL  
CONVOCATÒRIA: PRIMERA**

**ASSISTENTS**

**Sr. ALCALDE:**

DAVID GONZÁLEZ MARTÍNEZ

**Srs. REGIDORS:**

ALEJANDRA TOMÁS DOMENECH  
VICENTE MORERA ROMAGUERA  
SALVADOR LLOPIS IBIZA  
ROSA POUS MARÍ

VICENT CANET LLIDÓ  
ROSANNA MIÑANA MORELL  
ENRIC ESCRIVÁ COTS

CARLOS MENGUAL MANZANARES  
ANA MARIA MORELL GÓMEZ  
ROSA MARIA SORIA ESCRIVÁ

BLAI PEIRÓ SANCHIS  
YOLANDA PASTOR BOLO  
MIREIA FRANCESCA MORERA ALEMANY

ALEJANDRO SALORT RUBIO

JOSÉ SALAZAR CUADRADO

**ABSENTS EXCUSATS:**

VICENTE PARRA SALORT  
HILARIO ROBLES SERRANO  
IMMA IBIZA COTS  
ALFONSO FORRAT ESTÊVEZ  
GABRIEL OLTRA MESTRE

**SRA. SECRETÀRIA:**

ANA MORENO RODILLA

A la ciutat d'Oliva, sent el dia, hora i al lloc indicat a l'encapçalament, es reuneixen sota la presidència que també consta, els membres de la corporació expressats al marge, a l'objecte de realitzar la sessió del Ple de l'Ajuntament, amb el caràcter i convocatòria que també consten; actua com a fedatari públic la secretaria de l'ajuntament.

El Ple es constitueix vàlidament, per complir el terç legal dels seus membres, i assisteix el president i la secretària.

La Presidència declara oberta la sessió, que es desenvolupa d'acord amb el següent **Ordre del Dia**:



**AJUNTAMENT D'OLIVA**

## **PRIMER.- RATIFICACIÓ DEL DECRET DE CONVOCATÒRIA DE SESSIÓ EXTRAORDINÀRIA I URGENT.**

El Ple de l'Ajuntament, per unanimitat dels membres presents, acorda ratificar la convocatòria de la sessió extraordinària i urgent, i en conseqüència continua el desenvolupament de l'ordre del dia.

Acabada la votació, el Sr. alcalde manifesta:

- **Sr. alcalde:** “No ho he explicat perquè fa un moment han tingut vostés Comissió d'Ordenació del Territori i allí s'ha explicat; el caràcter urgent de la sessió és complir amb el termini per tal de presentar les observacions o al·legacions a l'estudi informatiu del projecte del tren de la Costa València-Alacant.”

## **PART I.- PART RESOLUTIVA, ESTUDI, INFORME O CONSULTA.**

### **SEGON.- OBSERVACIONS I AL·LEGACIONS MUNICIPALS A L'ESTUDI INFORMATIU DE LA LÍNIA FERROVIÀRIA VALÈNCIA-ALACANT (TREN DE LA COSTA).**

Informats del dictamen de la Comissió Informativa d'Ordenació del Territori, de data 9 d'agost de 2016, en relació amb l'assumpte de l'epígraf, que diu textualment:

#### **ÚNIC.- ESTUDI INFORMATIU. LÍNIA FERROVIÀRIA VALÈNCIA-ALACANT. (TREN DE LA COSTA). DICTAMEN PROPOSTA DE L'ALCALDIA.**

Prèvia ratificació de la urgència d'aquesta sessió, en la forma prevista en els articles 55, en relació amb el 109, tots dos del Reglament Orgànic Municipal de l'Ajuntament d'Oliva, i amb referència a l'únic punt de l'Ordre del Dia, es dóna lectura a la proposta de l'Alcaldia, de data 8 d'agost de 2016, que es reproduïx en la seua integritat:

#### **“PROPOSTA DE L'ALCALDIA D'OBSERVACIONS MUNICIPALS A L'ESTUDI INFORMATIU DE LA LÍNIA FERROVIÀRIA VALÈNCIA-ALACANT (TREN DE LA COSTA)**

Atès que l'11 d'octubre de 2011, a València, va tindre lloc la signatura del “Protocolo entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Renfe-Operadora y el Ente Gestor de la Red de Transporte y Puertos de la Generalitat (GTP) para el desarrollo de actuaciones del corredor ferroviario denominado Tren de la Costa Valencia-Alicante”.



## AJUNTAMENT D'OLIVA

Atès que amb data 27 de juny de 2016, la Secretaria General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento ha resolt aprovar provisionalment el document “ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)”, i en conseqüència, iniciar el procés d'informació pública i audiència d'administracions de l'esmentat estudi.

Atès que amb data 5 de juliol de 2016, ha tingut entrada en el Registre General de l'Ajuntament ofici del Subdirector General de Planificació Ferroviaria, Jorge Ballesteros Sánchez, així com la separata-extracte de dit Estudi Informatiu pel que fa a l'afecció al terme municipal d'Oliva.

Vist que en l'ofici s'informa a l'Ajuntament que es pot consultar la documentació sencera de l'expedient en la pàgina web habilitada a l'efecte, tot i que no ha estat disponible fins l'11 de juliol de 2016. Igualment, es fa saber que les administracions disposen del termini d'un mes per presentar al·legacions, i els interessats de 30 dies hàbils a contar des de la data de publicació de l'anunci en el Boletín Oficial del Estado.

Atès que el 8 de juliol de 2016 s'ha publicat en el Boletín Oficial del Estado l'inici d'informació pública del document “ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)”.

Considerant que amb data 4 d'agost de 2016, l'alcaldia ha remés ofici a la Secretaria General de Infraestructuras, del Ministerio de Fomento, informant de la presentació d'informe d'observacions per part de l'Ajuntament d'Oliva.

Vistos els informes de l'Arquitecte Municipal, Antonio Salvador Pérez Mengual, i de l'Arquitecte Tècnic Municipal, Juan Ramón Porta Sancho, que consten com a documentació adjunta a la present proposta, la transcripció literal dels quals és la següent:

“Antonio Salvador Pérez Mengual com a arquitecte municipal de l'Excm. Ajuntament d'Oliva, referent a l'assumpte expressat, emet el següent INFORME:

El present informe té caràcter estrictament urbanístic, sense entrar a avaluar els aspectes mediambientals.

L'estudi informatiu planteja dues alternatives:

- Alternativa 2A, que parteix del límit amb el terme municipal de Piles a través de l'antic traçat de la via del tren (actualment via verda-carril bici) fins al punt d'entrada en el casc urbà (portes urbanes de “ferro *corten*” en la glorieta de la rodon a l'entrada a la població des de Piles), travessa el casc urbà per l'antic traçat de la via del tren (a través del “Passeig d'Oliva”, plantejant una estació de trens en la mateixa “Plaça de l'Estació” i continuant pel carrer d'Antonio Mestre Sanchis), eixida del casc urbà mitjançant prolongació d'aquest traçat fins a aconseguir la rodon a de distribució cap al Camí de l'Aigua Blanca, Polígon el Brosquil, nacional N-332, i Camí Vell de Dénia. A partir d'aquesta rodon a, el traçat coincideix amb l'alternativa 2B; continuant en paral·lel a la nacional 332 pel costat nord-est, creuant la dita nacional a l'altura de la finalització del polígon industrial Jovades fins a trobar l'autopista AP-7, transcorrent, a partir d'aquesta trobada, al costat de la mateixa pel seu costat nord-est i fins a aconseguir el límit del terme municipal amb Dénia.
- Alternativa 2B, difereix de l'anterior en tant que, des del mateix límit amb el terme municipal de Piles, abandona l'antic traçat de la via del tren seguit fins a aquest punt des de Gandia (actualment via verda-carril bici), desviant-se en direcció esta per envoltar el casc urbà pel nord-



## AJUNTAMENT D'OLIVA

est (planteja una estació de trens a uns tres-cents metres més al nord-oest des del Passeig de Francisco Brines en el “Camí del Pont de Bolo”), creuant la “carretera a la platja d'Oliva” uns dos-cents metres més al nord-est des de l'encreuament del passeig de Francisco Brines amb el “Camí Pont de Bolo” / Travessera de Sant Roquet”, fins a aconseguir la rodona de distribució cap al Camí de l'Aigua Blanca, polígon el Brosquil, nacional N-332, i Camí Vell de Dénia. A partir d'aquesta rodona el traçat d'aquesta alternativa és coincident amb el de l'alternativa 2A.

Quant a l'alternativa 2A:

- Es planteja una estació de trens a la “Plaça de l'Estació”. Es desconeix el seu disseny, però s'hauria de tindre en compte que aquesta estació no pot suposar un obstacle físic a la continuïtat del Passeig d'Oliva, des del Passeig de Joan Fuster (primer tram del Passeig d'entrada al casc urbà des de Piles) fins a l'últim tram, conformat pels carrer “Antonio Mestre Sanchis” i el passeig “Gregori Maians i Ciscar”, en el Sector 15 “Monges Clarisses”. Al contrari, el disseny d'aquesta estació s'hauria de plantejar com un dels seus objectius principals, servir de nexa articulador que done plena continuïtat a un bulevard amb vocació d'eix principal conformador de la trama urbana de l'eixample d'Oliva.
- El seu pas pel casc urbà es planteja soterrat mitjançant un “FALS TÚNEL”. No es mostra el seu disseny (una secció a escala adequada es troba a faltar) desconeixent-se en què consisteix. És important que el disseny de l'element construït que constitueix el traçat del tren al seu pas pel casc urbà garanteixi que no es produeixen sorolls i/o vibracions que puguin afectar a les condicions d'habitabilitat dels habitatges: es tracta d'un túnel de doble volta de formigó o per ventura d'una via a diferent nivell oberta superiorment?
- Aquest traçat es planteja a través del vial principal (de 30 metres d'ample) de la Unitat d'Actuació núm. 11 de l'Àrea Poble. Seria convenient conèixer la programació temporal prevista per a la construcció de la via del tren, de manera que aquest ajuntament pogués coordinar l'execució de la urbanització de l'esmentada unitat d'actuació amb la corresponent a la de la via del tren.
- El traçat, a la seua eixida del casc urbà (Sector 15 Monges Clarisses), continua per sòl afectat pel Pla Parcial Sector “Espai d'Oci”, el qual es troba inicialment aprovat pel Ple de l'Ajuntament i pendent de la seua aprovació definitiva (si és el cas) per la Comissió Territorial d'Urbanisme. No obstant el traçat de la via de ferrocarril és compatible amb l'ordenació de l'esmentat Pla Parcial. Novament seria important conèixer la programació temporal de l'execució de la via del tren, en aquest tram.

Quant a l'alternativa 2B:

- Es planteja una estació de trens a uns tres-cents metres més al nord-oest des del Passeig de Francisco Brines en el “Camí Pont de Bolo”. La seua localització es troba solapada amb la Subestació Elèctrica d'Iberdrola existent en l'actualitat, la qual és susceptible d'ampliació en superfície per poder satisfer demandes potencials.
- El traçat, a l'eixida de l'estació de tren, afecta sòl afectat pel Pla Parcial Sector Camí al Mar 2, el qual es troba definitivament aprovat per la Comissió Territorial d'Urbanisme (CTU de data 27 de gener de 2012; BOP 23 de juny de 2012). El seu traçat és completament incompatible amb l'ordenació urbanística de l'esmentat sector.

En ambdues alternatives:

- El traçat, quan aconsegueix la rodona de distribució cap al Camí de l'Aigua Blanca, Polígon el Brosquil, nacional N-332, i Camí Vell de Dénia, no té en compte el “Projecte de traçat previst



## AJUNTAMENT D'OLIVA

per a la connexió sud d'Oliva, fase 1 de la variant de la Safor, Carretera Nacional N-332"; doncs aquest últim preveu una eixida directa i connexió al Camí Vell de Dénia des d'una gran rodona de connexió situada en l'entrada sud al casc urbà. En aquest punt, l'Estudi Informatiu planteja un viaducte PK 6+820 (de 200 metres de longitud) i a continuació contínua mitjançant talús fins a recuperar la cota del terreny. La connexió plantejada pel traçat de l'eixida sud de l'autopista anteriorment descrita és incompatible amb el talús plantejat pel Ferrocarril de la Costa. Probablement siga necessari perllongar en longitud el viaducte.

- El traçat del tren no té en compte la nova llotja de "La Gallinera", ja construït, doncs no apareix dibuixat en els plànols aportats. És pel que no s'ha previst cap viaducte que pugui solucionar el seu pas pel mateix.
- El traçat del tren transcorre al costat de la carretera nacional N-332 al seu pas al costat del polígon industrial Jovades (així com als Sectors Industrials 4 i 17, encara pendents de la seua ordenació urbanística). En aquest cas, aquest traçat suposa un obstacle més afegit davant la futura projecció i execució d'un accés a diferent nivell (tal com ve exigint la Demarcació de Carreteres) a aquests sectors industrials.

És el que he d'informar segons el meu més saber i entendre. Oliva, 21 de juliol de 2016. Antonio S. Pérez Mengual. Arquitecte Municipal"

"Juan R. Porta Sancho, Arquitecte Tècnic Municipal en relació amb l'assumpte anteriorment indicat, havent revisat la informació aportada que va tindre entrada a l'Ajuntament d'Oliva el 5 de juliol de 2016 i va ser registrada amb el núm. 7398, amb assumpte: Expedient d'Informació Pública i Audiència de el "ESTUDI INFORMATIU DE LA LÍNEA FERROVIÀRIA VALÈNCIA-ALACANT (TREN DE LA COSTA)", i llegit l'informe del Sr. Arquitecte Municipal de data 21 de juliol de 2016 i com a complementari d'ell, realitza el següent **INFORME:**

La resolució de data 27 de juny de 2016, de la Secretaria General d'Infraestructures és, fonamentalment, per a l'aprovació provisional de L'ESTUDI INFORMATIU DE LA LÍNEA FERROVIÀRIA VALÈNCIA-ALACANT (TREN DE LA COSTA) (d'ara endavant EI) i inici del **procés d'informació pública i audiència**, indicant-se, que la informació pública ho és també als efectes mediambientals, per la submissió de l'actuació que ens ocupa al procediment d'Avaluació d'Impacte Ambiental.

Procedirem, per tant, a realitzar les següents observacions:

1. En primer lloc, cal indicar que en l'EI es fa un **RECONeixement** implícit de la necessitat d'atendre a la població d'Oliva, mitjançant un **servei públic de transport** ja que s'indica que el servei ferroviari que se li dona a la població d'Oliva és un servei de Rodalies, i d'aquesta manera, s'entén que aquest servei obeeix a raons que excedeixen de forma evident de les anàlisis purament tècniques i econòmiques.
2. Una vegada establerta la necessitat de la prolongació de les Rodalies a la població d'Oliva procedim a realitzar observacions relacionades amb les diferents alternatives plantejades en l'EI:
3. L'EI planteja dues solucions al seu pas per la població d'Oliva; una d'elles, la denominada Alternativa 2A, localitza l'estació al centre del casc urbà; l'altra, l'Alternativa 2B, la localitza en l'exterior del mateix. Ambdues alternatives tenen, com a



## AJUNTAMENT D'OLIVA

fase anterior, l'execució d'una estació provisional, que no es concreta ni té reflex gràfic en l'EI, sent l'única referència a la mateixa la dels treballs de la GV, en què se situava a l'extrem nord del casc urbà. A l'apartat de conclusions de la Memòria de l'EI s'indica que l'estació d'Oliva estarà en servei dins de la Fase I, en 2017.

4. En l'EI les alternatives són analitzades sota els següents objectius: funcional, afeccions, ambiental i econòmic. Dites objectives, es valoren i ponderen, donant com a resultat que l'Alternativa 2B presenta una millor valoració final. Cal indicar que aquesta alternativa, segons aquest estudi presenta una millor puntuació “...a causa exclusivament del seu menor cost...” ja que en la resta dels objectius és superior l'alternativa 2A.
5. Analitzats els objectius de les alternatives, cal ressenyar que en l'Annex núm. 9, a l'apartat 2.2.12.1, s'indica respecte a l'alternativa 2B el següent: “L'estació no es considera viable ja que les fuites conjugades...”; i en la valoració d'aquests objectius es puntuava més aquesta alternativa que l'Alternativa 2A, quan sembla incongruent que si en el mateix estudi es diu que és inviable, per a la longitud de 400 m, tinga una puntuació major.
6. D'altra banda, l'alternativa exterior, 2B, es proposa sobre un terraplé d'entre 3 i 4 metres d'altura mitjana, la qual cosa no sembla adequat en l'entorn quasi urbà pel qual discorre el traçat.
7. Això ens porta a indicar que s'hauria d'analitzar amb major profunditat i detall els condicionants de les alternatives estudiades.
8. Pel que fa a l'Estudi de Demanda, caldria dir que requeriria d'una major profunditat per poder confirmar els avantatges i inconvenients de la ubicació en el casc urbà o als afores, ja que sembla lògic pensar que el nombre d'usuaris serà major amb l'estació en el casc urbà que als afores, per la localització. Aquest fet ve reforçat per la possible utilització del servei de Rodalies en trajectes comarcals, ja que Gandia pot ser un gran centre d'atracció de viatgers per ferrocarril en la mesura que aquests eviten l'ús del cotxe. Si els usuaris es veuen obligats a accedir a l'estació en vehicle, com seria el cas de la ubicació exterior, la funció de Rodalies del tren per a les localitats properes deixaria de ser interessant, i per tant dissuasoria de l'ús del ferrocarril, per la pèrdua de temps i incomoditats a causa del canvi de transport, per la qual cosa es voria reduïda la demanda en cas d'allunyar l'estació del casc urbà. A més, cal considerar que la localització exterior obliga a l'execució d'un gran aparcament per als usuaris del tren, amb el cost d'execució, manteniment i explotació del mateix, a més de la pròpia ocupació de sòl.
9. Respecte a la inundabilitat, ja que la infraestructura travessa transversalment totes les línies de flux principals del terme municipal (fins i tot les de la comarca de la Safor) és imprescindible tenir-la molt en compte. És cert que l'EI considera, com és preceptiu, el Pla d'Acció Territorial sobre Prevenció del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana (PATRICOVA), però cal indicar ací que, amb data 7 de març de 2014, va ser aprovat, per Resolució del Director General d'Avaluació Ambiental i Territorial de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi ambient, l'**Estudi d'Inundabilitat en el terme municipal d'Oliva (València)** (d'ara endavant EI Oliva), d'acord amb el que es disposa en el PATRICOVA, en el qual es determina la nova cartografia de risc d'inundació que



## AJUNTAMENT D'OLIVA

afecta al terme municipal d'Oliva, per tant, d'obligada observança doncs el seu nivell de detall és superior fins i tot al del vigent PATRICOVA. Les cartografies de risc, tant del PATRICOVA com de l'EI Oliva, indiquen clarament l'afecció actualitzada del risc d'inundació sobre l'actuació prevista. Procedeix assenyalar ací que l'EI Oliva s'ha realitzat considerant finalitzades les obres compreses en el projecte “Obres de laminació i millora del drenatge de la conca de la rambla de la Gallinera”, que AcuaMed està realitzant a Oliva, per la qual cosa sí es coneix el risc d'inundació real, i que aquestes obres, actualment en execució, no apareixen reflectides en l'EI, concretament l'encreuament de la infraestructura sobre els nous canals de la Rambla Gallinera i Canal Est.

10. De l'observança concreta de la cartografia de risc de l'EI Oliva s'aprecia que l'actuació prevista queda afectada per diferents nivells de risc (principalment 3, 4 i 6) i molt especialment la solució 2B. Per tant, s'ha de considerar de forma significativa, tant en fase de construcció, com en fase d'exploració la incidència del risc d'inundació sobre la infraestructura projectada, conforme al que es disposa en el PATRICOVA, i al plasmat en la cartografia del risc de l'EI Oliva.
11. L'EI no considera, en cap de les seues alternatives, el manteniment de la via verda Oliva-Gandia. Aquesta infraestructura ha vingut a resultar imprescindible en la comunicació intercomarcal i supracomarcals per a les modalitats de mobilitat a peu i amb bicicleta. Tant és així que l'Ajuntament d'Oliva està tractant en aquests moments de recuperar l'antiga via del ferrocarril, en el tram comprès entre el principal casc urbà i la fita amb el terme municipal de Dénia, per construir una via verda que permeta les connexions entre els nuclis urbans de la costa i d'aquests amb el nucli principal (precisament el que ha de contenir l'estació d'Oliva), la connexió amb el Parc Natural del Marjal Pego Oliva, i la connexió amb la Comarca de la Marina.

Tots aquests aspectes porten a considerar que seria interessant la creació d'un grup de treball Ministeri-Generalitat-Ajuntament que analitze amb major detall, concreció i rigor, les diferents alternatives d'ubicació de l'estació d'Oliva.

Per tot l'exposat, cal concloure que en l'anàlisi de la Fase I, que és la fase que recull l'arribada del Tren de la Costa a Oliva, no solament s'haurien de considerar els paràmetres tècnics i econòmics, sinó també els de **caràcter social i de servei públic** i que complisquen millor amb els objectius i interessos dels ciutadans. Però independentment quina solució definitiva es prenga, el que queda clar és que la població d'Oliva, ha de tindre al més aviat possible una estació que preste el Servei de Rodalies, encara que siga de manera provisional, i que la ubicació definitiva, s'hauria d'estudiar amb major detall i concreció considerant fonamentalment raons de servei públic i social, i no només amb paràmetres econòmics tècnics. És el que hem d'informar als efectes oportuns. Oliva, 4 d'agost de 2015. Arquitecte Tècnic Municipal. Juan R. Porta Sancho”

Per tot això, es proposa al Ple l'adopció dels següents **ACORDS**:

**Primer.-** L'Ajuntament d'Oliva formula les següents observacions al document “ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LÍNEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)”:



## AJUNTAMENT D'OLIVA

1. L'Estudi Informatiu ha de prioritzar la necessitat social i de servei públic de la connexió ferroviària sobre els paràmetres exclusivament financers, de manera que s'explícite clarament que la finalitat principal del Tren de la Costa és la de servir als interessos dels ciutadans, tot garantint a la població d'Oliva el servei de transport públic amb la resta de municipis del seu entorn, mitjançant un servei de Rodalies, sense perjudici de la possibilitat d'altres tipus de serveis de transport ferroviaris. El tren de la Costa, i més concretament les fases 1 i 2 que connecten Gandia-Oliva-Dénia, és un element clau per al futur desenvolupament d'Oliva i dels municipis veïns, perquè suposa un gran impuls a nivell econòmic i social, promovent el turisme, el comerç, la mobilitat sostenible de les persones, la cultura i el patrimoni.
2. En l'Estudi Informatiu es plantegen dos solucions de traçat al seu pas pel terme municipal d'Oliva: l'Alternativa 2A, que preveu l'estació dins del casc urbà, al Parc de l'Estació, i en conseqüència, el traçat soterrat per dins del casc urbà; i l'Alternativa 2B, que preveu l'estació fora del casc urbà, a l'altura del Camí Pont de Bolo, on hui en dia està la Subestació Eléctrica d'Iberdrola, i conseqüentment, amb traçat extern. Les alternatives són analitzades en funció d'objectius funcionals, afeccions, ambientals i econòmics, donant com a resultat que l'Alternativa 2B presenta millor valoració final. S'ha d'indicar que el factor principal per a la millor puntuació de l'Alternativa 2B ha estat el menor cost econòmic, i que en la resta d'objectius és superior l'Alternativa 2A. Efectivament, comptar amb una estació dins del casc urbà d'Oliva, i poder accedir a peu al servei de transport de rodalies tindrà efectes positius sobre la demanda, sobre la millora de la mobilitat local i intercomarcal, a més d'un impacte social positiu.
3. L'estació definitiva prevista en l'Alternativa 2B (Fase 2), grafiada en els plànols al nord-oest del Passeig Francisco Brines, a l'altura del Camí Pont de Bolo, es solapa amb l'actual Subestació Eléctrica d'Iberdrola, la qual és susceptible d'ampliació per tal d'atendre l'augment de la la demanda.
4. El traçat de l'Alternativa 2B al seu pas pel terme municipal d'Oliva és incompatible amb l'ordenació urbanística del Pla Parcial Sector Camí al Mar 2, aprovat per la Comissió Territorial d'Urbanisme (BOPV del 23 de juny de 2012).
5. El traçat de l'Alternativa 2B, al seu pas pel terme municipal d'Oliva, comporta la generació de terraplens d'entre 3 i 4 metres d'altura, els quals generen una afecció major en quant a la inundabilitat, que la solució proposada en l'Alternativa 2<sup>a</sup>, incrementant el risc d'inundació de forma significativa.
6. Tant en l'Alternativa 2A com en l'Alternativa 2B, es preveu l'execució d'una estació provisional en la Fase 1 que no apareix grafiada ni concretada en l'Estudi Informatiu, sent l'única referència a la mateixa els treballs previs de la Generalitat Valenciana, que la situen al nord del casc urbà.
7. El disseny i la ubicació de l'estació definitiva d'Oliva prevista en l'Alternativa 2A, al Parc de l'Estació, no ha d'impedir la continuïtat de la trama urbana del Passeig d'Oliva, de manera que possibilite i reforce la seua funció de boulevard, com a eix principal d'articulació de la trama urbana del eixample de la ciutat.
8. El fals túnel pel casc urbà, previst en l'Alternativa 2A, garantirà que no es produïsquen vibracions ni sorolls que puguen afectar negativament a les condicions d'habitabilitat dels habitatges de l'entorn.
9. Tant en l'Alternativa 2A com en l'Alternativa 2B no s'ha tingut en compte el traçat del projecte "Variante de la Safor Fase 1. Tramo connexió sur de Oliva". El traçat de la connexió plantejada entre l'AP7 i la N-332 és incompatible amb el talús plantejat per les dos alternatives, incompatibilitat que podria solucionar-se amb una prolongació del viaducte previst en l'Estudi Informatiu.





## AJUNTAMENT D'OLIVA

10. Tant en l'Alternativa 2A com en l'Alternativa 2B no s'ha tingut en compte el nou llit de la Rambla Gallinera, la construcció del qual va tindre lloc en 2012. En no aparéixer grafiat en cap plànol de l'Estudi Informatiu, no s'ha previst cap viaducte per salvar els nous canals ja existents de la Rambla Gallinera.
11. Tant l'Alternativa 2A com l'Alternativa 2B suposen un obstacle per a la futura projecció i execució de l'accés a diferent nivell, des de la N-332, que exigeix la Demarcación de Carreteras en la Comunidad Valenciana per donar accés als Sector Industrials 4, 12 i Jovades. Factor que haurà de ser tingut en compte en la redacció del projecte constructiu de la Fase 2 del Tren de la Costa.
12. Cap de les dos alternatives escollides en l'Estudi Informatiu preveu el manteniment de la via verda Oliva-Gandia. Esta infraestructura ha esdevingut imprescindible en la comunicació intercomarcal i supracomarcal per la mobilitat a peu i en bicicleta. Tant és així que l'Ajuntament d'Oliva està tractant de recuperar l'antiga via del ferrocarril, en el tram comprès entre el nucli urbà i el límit amb el terme municipal de Dénia, per construir una via verda que permeta la connexió entre les comarques de la Safor i la Marina Alta. Per tant, le projecte constructiu haurà de preveure la restitució de dita via verda.
13. Pel que fa a la inundabilitat, atès que la infraestructura travessa transversalment totes les línies de fluxe principals del terme municipal (fins i tot les de la comarca de la Safor) és imprescindible tenir-la molt en compte. L'Estudi Informatiu considera, com és preceptiu, el Pla d'Acció Territorial sobre Prevenció del Risc d'Inundació a la Comunitat Valenciana (PATRICOVA), però cal indicar que, amb data 7 de març de 2014, va ser aprovat, per Resolució del director general d'Avaluació Ambiental i Territorial de la Conselleria d'Infraestructures, Territori i Medi Ambient, "l'Estudi d'inundabilitat en el terme municipal d'Oliva (València)", d'acord amb el que disposa el PATRICOVA, en el qual es determina la nova cartografia de risc d'inundació que afecta el terme municipal d'Oliva. Per tant, dita cartografia és d'obligada observança, ja que el seu nivell de detall és superior fins i tot al del vigent PATRICOVA.

**Segon.-** L'Ajuntament d'Oliva sol·licita al Ministerio de Fomento l'execució de l'Alternativa 2A, amb traçat i estació per dins del casc urbà, per ser la millor des del punt de vista de la mobilitat, la de menor l'impacte ambiental, l'única compatible amb el planejament urbanístic del municipi i perquè suposa una reducció considerable de la durada del trajecte al seu pas per Oliva.

**Tercer.-** L'Ajuntament d'Oliva insta al Ministerio de Fomento a la redacció del projecte constructiu de la Fase 1 i la seua execució, per donar compliment a allò establert en les conclusions de l'Estudi Informatiu, en el qual s'indica que la connexió entre Gandia i Oliva estarà en servei en 2017.

**Quart.-** L'Ajuntament d'Oliva insta al Ministerio de Fomento i a la Generalitat Valenciana a la posada en funcionament de la Comissió mixta de seguiment, tal com estableix l'estipulació sisena del *Protocol per al desenvolupament d'actuacions del Tren de la Costa*, que ambdues administracions signaren a València, l'11 d'octubre de 2011, i en el seu cas, a consultar a l'Ajuntament d'Oliva abans de l'aprovació del Projecte Constructiu de les fases 1 i 2.

**Cinqué.-** Donar trasllat dels acords al Ministerio de Fomento –Subdirecció General de Planificació Ferroviaria de la Secretaria General de Infraestructuras-, i Conselleria d'Habitatge,



## AJUNTAMENT D'OLIVA

Obres Públiques i Vertebració del Territori –Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat-.”

Obert el torn d'intervencions es produeixen les que a continuació s'indiquen:

- **Sr. alcalde:** “S’ha explicat en la Comissió d’Ordenació del Territori, per part del president, primer tinent d’alcalde, i regidor de Planificació. L’11 d’octubre es va signar el protocol del tren de la costa, entre el Ministeri de Foment i la Generalitat Valenciana; estava previst que en novembre de 2015 tinguérem l’estudi informatiu; ha tardat vuit mesos. És important que el tinguem, i ja el tenim. Va entrar per registre d’entrada el 5 de juliol d’enguany. I com s’ha explicat en la comissió, l’estudi planteja, en la separata d’Oliva, dues solucions tècniques al pas del tren per la nostra ciutat. Una denominada 2A i l’altra denominada 2B. La 2A passa pel mig del casc urbà, amb un traçat soterrat i una estació al centre de la ciutat. I la solució 2B planteja un itinerari vorejant cap a l’est el casc urbà i una estació a l’altura del que coneguem com el quilòmetre o Pont de Bolo. Aqueixes són les dues diferències principals entre una alternativa i l’altra. Les observacions n’hi ha de conjuntes a les dues solucions, i altres concretes a cadascuna de les dues. La primera observació conjunta és que s’ha de concretar, o demanem que concreten, l’estació provisional que es farà; com sabem, el projecte es divideix en quatre fases, la fase 1 és el desdoblament Cullera – Gandia i l’allargament fins a Oliva; la fase 2 és passar Oliva i arribar fins a Dénia, i després les fases 3 i 4 són les que se centren en la part d’Alacant. Aqueixa estació provisional que ha d’anar en la fase 1, no sabem exactament on va; l’única referència que tenim és l’estudi previ que va fer la Generalitat, que la marcava al nord del nostre casc urbà, entre la carretera de Piles i la N-332. Per tant, en aqueixa observació es demana un major grau de concreció. També es demana que no només es tinga en compte el criteri financer a l’hora de valorar la viabilitat del projecte del tren de la costa, sinó també altres criteris com ara l’econòmic, pel que fa a promoció econòmica que suposaria tindre la connexió ferroviària, i també les qüestions socials. També s’adverteix que les dues alternatives, en eixir d’Oliva se solapen, en el traçat, amb l’última rodona de connexió prevista entre l’autopista AP7 i la carretera N332; això té fàcil solució que és allargar el viaducte per evitar el solapament. També es parla que no s’han tingut en compte les noves canalitzacions a conseqüència del projecte de canalització i laminació de la rambla de la Gallinera, i per tant això també s’adverteix que s’ha d’incloure en el futur projecte constructiu viaductes per salvar aqueixos canals de la rambla de la Gallinera. Tampoc es té en compte la cartografia local d’inundabilitat; per a l’estudi informatiu s’ha tingut en compte el PATRICOVA, però com recorden vostés, en 2014 la Generalitat va aprovar la cartografia d’inundabilitat per al terme municipal d’Oliva i per tant s’adverteix també que s’ha de tindre en compte. No es preveu tampoc la restitució de la via verda, allò que popularment coneguem com a carril bici, i per tant també demanem aqueixa restitució. I també s’adverteix que la solució, tant la 2A com la 2B, al sud del nostre casc urbà tenen afeccions sobre l’entrada als sectors Jovades, Sector 4, i Sector 17, tots sectors industrials, a les



## AJUNTAMENT D'OLIVA

entrades que projecta o que ens exigeix la Demarcació de Carreteres de l'estat. Pel que fa a l'alternativa 2A el que es demana és que el fals túnel que s'ha de construir, que va soterrat, que es tinga en compte la qüestió que no genere vibracions i sorolls a les vivendes; i també que l'estació prevista al Parc de l'Estació no impedisca la continuïtat del passeig i que no impedisca l'articulació d'Oliva al voltant del passeig. Pel que fa a l'alternativa 2B hi ha dues observacions; una, que és incompatible amb el nostre planejament, perquè travessa el Sector 2 Camí al Mar; això no està previst, és un sector que està aprovat el planejament, el travessa i això no està previst i per tant és incompatible amb l'ordenament i la planificació, i en segon lloc és l'opció més perjudicial per a la qüestió de la inundabilitat, ja que plateja un terraplé d'entre tres i quatre metres d'altura, que travessaria per l'est tot el terme municipal, i això faria un efecte barrera. No cal dir tampoc que l'opció per la qual sempre s'havia decantat aquesta corporació municipal, per raons òbvies, era d'una estació al centre de la nostra ciutat i poder agarrar el tren a peu, com passa a altres ciutats, com ara Gandia. Les propostes d'acord se centren en això, a determinar i decidir quina és la proposta que tria l'Ajuntament d'Oliva, que en aquest cas seria la 2A, la de l'estació en el centre del casc urbà. També es demana a la conselleria, i a l'estat, que d'una vegada per totes posen en funcionament la comissió mixta de seguiment, prevista en el protocol en 2011, i que mai s'ha reunit, i que compten amb l'Ajuntament d'Oliva a l'hora de redactar el projecte constructiu, per les afeccions que pugua tindre, i sobretot que redacten el projecte constructiu per poder arribar a 2017 amb les obres licitades, tal com s'estableix en les conclusions del mateix estudi informatiu. Tot això es basa en informes tècnics, de l'arquitecte municipal i de l'arquitecte tècnic municipal. I com saben vostés ha estat votat per unanimitat per tots els grups polítics, al si de la Comissió d'Ordenació del Territori.”

- **Sr. Salazar Cuadrado:** “Simplement dir, vosté ho ha explicat molt bé, i en la comissió, com era d'esperar, i davant els informes i suggeriments que presenten els tècnics municipals, diguem-ne que estava més clar que l'aigua, mai millor dit. Pensem que la solució 2A és la més adequada per tot el que vosté acaba d'explicar; i no vam incidir en els informes, que estan perfectament detallats, i crec, com indiquen els tècnics, l'opció més adequada i la que més interessa a la nostra població és la 2A. Per tant votaré a favor, com ja ho he fet en la Comissió d'Ordenació del Territori.”
  
- **Sr. Peiró Sanchis:** “En primer lloc, com a president de la Comissió Municipal d'Ordenació del Territori vull agrair a tots els grups municipals el fet que hagen donat suport, per unanimitat, a aquestes al·legacions. Considere que projectes com aquest l'ajuntament, independentment que cada grup municipal tinga els seus plantejaments, hem d'anar agarrats de la mà. Dir tres coses únicament. No sé si el ministeri li interessa el tren de la costa; a Oliva sí, a Dénia també, i pensem que a Gandia també. Crec que és una tasca nostra, de l'Ajuntament d'Oliva, fer-nos valdre davant el ministeri i que d'una vegada per totes, tant que es parla en la televisió i premsa de fer una altra forma de fer política, jo entenc que en plantejar el projecte, si es planteja, de la fase 1 i de la fase 2, és molt important, però molt important, el



## AJUNTAMENT D'OLIVA

tema de la comissió mixta de treball; i en aqueixa comissió mixta de treball l'Ajuntament d'Oliva té molt a dir; el territori, encara que sembla que no, és nostre, és del nostre poble, el coneixem nosaltres; sabem quines són les millors opcions, no sé si més barates o més cares, però millor, per tema de sostenibilitat, per tema de seguretat, per tema mediambiental, per tema urbanístic, ningú millor que nosaltres, l'Ajuntament d'Oliva, coneixem millor quin és el projecte que s'ha de fer. Per tant jo sí que demane a la corporació que anem tots units a exigir aqueix trajecte, aqueix tram primer i segon, tots de la mà, i sobretot a la vista del que hem comprovat en aquest estudi informatiu. No té massa sentit que es plantege el traçat sense tindre en compte ni la Gallinera, ni l'eixida sud, que per cert pertanyen al mateix ministeri, són els mateixos i sembla que ni se n'adonen que hi ha una sèrie d'infraestructures afectades pel traçat; ho desconeixen, no existeix, no saben ni quina és la situació actual, el 2016, del nostre poble. Jovades, els accessos a Jovades ens els exigeixen a diferent nivell, i ells, a l'hora de fer el trajecte, ni tan sols ho preveuen. Són coses, no sé com qualificar-les, tan sense sentit; jo demane això, que aqueixa comissió mixta ens fem valdre, ens la treballem la corporació, seiem i li fem entendre al ministeri que el projecte és necessari per a Oliva i per a la comarca, per a les dues comarques, la Marina i la Safor. Però que no té cap sentit que facen un projecte sense escoltar a l'Ajuntament d'Oliva, perquè coneixem el nostre territori, i vulguin o no, encara que està clar que per interès públic, i tot, el territori és nostre, i el coneixem nosaltres; coneixem el PATRICOVA; ells ni se n'han adonat de les afeccions o efectes que podria tindre aqueix talús o els tres o quatre metres d'alçada en la via fèrria. Per tant, nosaltres votarem a favor d'aquestes al·legacions, que s'envien al ministeri, però sí que demanem des del Grup Projecte-Ciudadans, que en aquest tema concret, si ens ho creiem nosaltres i lluitem per aquest projecte, el podrem traure endavant; però sempre els vint-i-un regidors agarrats de la mà.”

- **Sr. Mengual Manzanares:** “Poc més a dir que el que han comentat vostés, com a portaveus dels distints grups polítics. Aquest grup, com no pot ser d'altra forma, sempre que vinguin propostes en relació a la carretera, o al tren, o les distintes infraestructures que ens duen les administracions, tant l'autonòmica, com l'estatal, com sempre ha passat en aquesta corporació i en aquest ajuntament, tots els grups polítics, tots els regidors, anirem de la mà per sumar i per intentar aconseguir aquest deute històric que tenen les diferents administracions amb el municipi d'Oliva. Primer agrair al Departament d'Urbanisme, i als tècnics de la casa, per la premura, la velocitat i la qualitat de les al·legacions per portar a terme aquest informe que ha vingut des del ministeri. Hi ha una cosa que ha comentat el Sr. Peiró; evidentment el terreny no hi ha ningú que el conega més que els ciutadans d'Oliva i l'Ajuntament d'Oliva; però no entenc com és possible que es facen aquests errors en informe que arriben de gent especialitzada, en un ministeri; puc entendre que no estiga la ronda Sud, perquè com estem encara en període de treball d'aquest enllaç, que se'ls passara per alt, i més en la situació que estan patint en el ministeri de falta de govern, però no entenc el tema de la rambla de la Gallinera, no entenc el tema del PATRICOVA, perquè el PATRICOVA no és que l'hem de conèixer nosaltres, ells també; no parlem d'un pla específic d'Oliva, estem parlant de tot el territori



## AJUNTAMENT D'OLIVA

valencià, per tant no entenc la falta de treball, o la falta de qualitat en el treball que s'ha portat a terme a través d'aquest informe. Simplement sumar-nos aquest grup a qualsevol proposta que es faça des d'aquest govern, i va més enllà, no només en al·legacions, no només en tasques administratives, sinó com li agrada al Sr. Salort, amb manifestacions, o qualsevol tipus d'acte que present aquest govern, no tinguen cap dubte que aquest grup, el Partit Socialista, estarà al seu costat recolzant, no sols com a regidors sino cm a ciutadans del nostre poble. Perquè no crec que només els vint-i-un estem d'acord; estaran d'acord els 27.000 habitants del nostre municipi, que ja està bé que les distintes administracions, siguen del color polític que siguen, es burlen dels nostres ciutadans.”

- **Sra. Pous Marí:** “Com no pot ser d'altra forma, el Partit Popular també estarà recolzant el projecte del tren, que és una cosa beneficiosa per al nostre poble. Però evidentment s'haurà de treballar molt, i molt bé, perquè hi ha moltes cosetes; no només allò de la rambla de la Gallinera, que supose que hauran tingut en compte, o no ho hauran tingut en compte, però imagine que això com que és un primer pla que es fa i envien a cadascun dels pobles, després cada poble harem de detallar-ho tot i donar la nostra opinió de tot el que nosaltres pensem que es pot fer per ajudar-los i que el projecte siga el millor possible. Evidentment el recolzarem.”

El Ple de l'Ajuntament, per unanimitat dels assistents, acorda aprovar el dictamen i en conseqüència eleva les propostes que conté a la categoria d'acord del Ple de l'Ajuntament.

Acabada la votació es produeix la següent manifestació:

- **Sr. alcalde:** “Demà mateix es trametrà el certificat de l'acord, i esperem que vaja el més ràpidament possible la redacció del projecte constructiu.”

I no havent més assumptes a tractar, el senyor president alça la sessió a l'hora assenyalada a l'encapçalament; de tot el que ha ocorregut i de les intervencions emeses s'estén aquesta acta, cosa que, com a secretària, certifique, amb el vist i plau del senyor president.

Vist i plau  
El president