



AJUNTAMENT D'OLIVA
(VALÈNCIA)

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".

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 Planificación 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:



AJUNTAMENT D'OLIVA
(VALÈNCIA)

“Antonio Salvador Pérez Mengual como arquitecto municipal del Excmo. Ayuntamiento de Oliva, referente al asunto expresado, emite el siguiente INFORME:

El presente informe tiene carácter estrictamente urbanístico, sin entrar a evaluar los aspectos medioambientales.

El estudio informativo plantea dos alternativas:

- alternativa 2A, que parte del límite con el término municipal de Piles a través del antiguo trazado de la vía del tren (actualmente vía verde-carril bici) hasta el punto de entrada en el casco urbano (puertas urbanas de “hierro corten” en la glorieta de la redonda de entrada a la población desde Piles), atraviesa el casco urbano por el antiguo trazado de la vía del tren (a través del “Paseo de Oliva”, planteando una estación de trenes en la misma “Plaça de l’estació” y continuando por la calle Antonio Mestre Sanchis), salida del casco urbano mediante prolongación de dicho trazado hasta alcanzar la redonda de distribución hacia el Camí de l’Aigua Blanca, Polígono el Brosquil, nacional N-332, y Camí Vell de Denia. A partir de dicha redonda, el trazado coincide con la alternativa 2B; continuando en paralelo a la nacional 332 por el lado noreste, cruzado dicha nacional a la altura de la finalización del polígono industrial Jovades hasta encontrar la autopista AP-7, transcurriendo, a partir de dicho encuentro, junto a la misma por su lado noreste y hasta alcanzar el límite del término municipal con Denia.
- alternativa 2B, difiere de la anterior en cuanto que, desde el mismo límite con el término municipal de Piles, abandona el antiguo trazado de la vía del tren seguido hasta dicho punto desde Gandía (actualmente vía verde-carril bici), desviándose en dirección este para rodear el casco urbano por el noreste (plantea una estación de trenes a unos trescientos metros más al noroeste desde el Paseo Francisco Brines en el “Camí Pont de Bolo”), cruzando la “carretera a la playa de Oliva” unos doscientos metros más al noreste desde el cruce del paseo Francisco Brines con el “Camí Pont de Bolo” / Travessera de Sant Roquet”, hasata alcanzar la redonda de distribución hacia el Camí de l’Aigua Blanca, Polígono el Brosquil, nacional N-332, y Camí Vell de Denia. A partir de dicha redonda el trazado de esta alternativa es coincidente con el de la alternativa 2A.

En cuanto a la alternativa 2A:

- se plantea una estación de trenes en la “Plaza de l’Estació”. Se desconoce su diseño, pero debiera tenerse en cuenta que dicha estación no puede suponer un obstáculo físico a la continuidad del Paseo de Oliva, desde el Paseo Joan Fuster (primer tramo del Paseo de entrada al casco urbano desde Piles) hasta el último tramo, conformado por las calle “Antonio Mestre Sanchis” y el paseo “Gregorio Mayans y Ciscar”, en el Sector 15 “Monjas Clarisas”. Al contrario, el diseño de dicha estación debiera plantearse, como uno de sus



AJUNTAMENT D'OLIVA
(VALÈNCIA)

objetivos principales, servir de nexo articulador que diese plena continuidad a un boulevard con vocación de eje principal conformador de la trama urbana del ensanche de Oliva.

- Su paso por el casco urbano se plantea soterrado mediante un “FALSO TUNEL”. No se muestra su diseño (una sección a escala adecuada se echa en falta) desconociéndose en qué consiste. Es importante que el diseño del elemento construido que constituya el trazado del tren a su paso por el casco urbano garantice que no se produzcan ruidos y/o vibraciones que puedan afectar a las condiciones de habitabilidad de las viviendas: ¿se trata de un túnel de doble bóveda de hormigón o acaso de una vía a diferente nivel abierta superiormente?
- Este trazado se plantea a través del vial principal (de 30 metros de ancho) de la Unidad de Actuación nº11 del Área Pueblo. Sería conveniente conocer la programación temporal prevista para la construcción de la vía del tren, de manera que este Ayuntamiento pudiese coordinar la ejecución de la urbanización de la mencionada unidad de actuación con la correspondiente a la de la vía del tren.
- El trazado, a su salida del casco urbano (Sector 15 Monjas Clarisas), continua por suelo afectado por el Plan Parcial Sector “Espai d’Oci”, el cual se encuentra inicialmente aprobado por el Pleno del Ayuntamiento y pendiente de su aprobación definitiva (si es el caso) por la Comisión Territorial de Urbanismo. No obstante el trazado de la vía de ferrocarril es compatible con la ordenación del mencionado Plan Parcial. Nuevamente sería importante conocer la programación temporal de la ejecución de la vía del tren, en ese tramo.

En cuanto a la alternativa 2B:

- se plantea una estación de trenes a unos trescientos metros más al noroeste desde el Paseo Francisco Brines en el “Camí Pont de Bolo”. Su localización se encuentra solapada con la Subestación Eléctrica de Iberdrola existente en la actualidad, la cual es susceptible de ampliación en superficie para poder satisfacer demandas potenciales.
- El trazado, a la salida de la estación de tren, afecta suelo afectado por el Plan Parcial Sector Camí al Mar 2, el cual se encuentra definitivamente aprobado por la Comisión Territorial de Urbanismo (CTU de fecha 27 de enero de 2012; BOP 23 de junio de 2012). Su trazado es completamente incompatible con la ordenación urbanística del mencionado sector.

En ambas alternativas:

- El trazado, cuando alcanza la redonda de distribución hacia el Camí de l’Aigua Blanca, Polígono el Brosquil, nacional N-332, y Camí Vell de Denia, no tiene en cuenta el



AJUNTAMENT D'OLIVA
(VALÈNCIA)

“Proyecto de trazado previsto para la conexión sur de Oliva, fase 1 de la variante de la Safor, Carretera Nacional N-332”; pues este último prevé una salida directa y conexión al Camí Vell de Denia desde una gran redonda de conexión situada en la entrada sur al casco urbano. En ese punto, el Estudio Informativo plantea un viaducto P.K. 6+820 (de 200 metros de longitud) y a continuación continua mediante talud hasta recuperar la cota del terreno. La conexión planteada por el trazado de la salida sur de la autopista anteriormente descrita es incompatible con el talud planteado por el Ferrocarril de la Costa. Probablemente sea necesario prolongar en longitud el viaducto.

- El trazado del tren no tiene en cuenta el nuevo cauce de “La Gallinera”, ya construido, pues no aparece grafiado en los planos aportados. Es por lo que no se ha previsto ningún viaducto que pueda solucionar su paso por el mismo.
- El trazado del tren transcurre junto a la carretera nacional N-332 a su paso junto al polígono industrial Jovades (así como a los Sectores Industriales 4 y 17, todavía pendientes de su ordenación urbanística). En este caso, dicho trazado supone un obstáculo más añadido ante la futura proyección y ejecución de un acceso a diferente nivel (tal y como viene exigiendo la Demarcación de Carreteras) a dichos sectores industriales.

Es cuanto he de informar según mi más saber y entender.

Oliva a 21 de julio de 2016
Antonio S. Pérez Mengual
Arquitecto Municipal”

“Juan R. Porta Sancho, Arquitecto Técnico Municipal con relación al asunto de anteriormente indicado, habiendo revisado la información aportada que tuvo entrada en el Ayuntamiento de Oliva el 5 de julio de 2016 y fue registrada con el nº 7398, con asunto: Expediente de Información Pública y Audiencia del “ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA)”, y leído el informe del Sr. Arquitecto Municipal de fecha 21 de julio de 2016 y complementariamente a este, realiza el siguiente



AJUNTAMENT D'OLIVA
(VALÈNCIA)

INFORME:

La resolución de fecha 27 de junio de 2016, de la Secretaría General de Infraestructuras es, fundamentalmente, para la **aprobación** provisional del ESTUDIO INFORMATIVO DE LA LINEA FERROVIARIA VALENCIA-ALICANTE (TREN DE LA COSTA) (en adelante E.I.) e inicio del **proceso de información pública y audiencia**, indicándose, que la información pública lo es también a los efectos medioambientales, por el sometimiento de la actuación que nos ocupa al procedimiento de Evaluación de Impacto Ambiental.

Procederemos, por tanto, a realizar las siguientes observaciones:

1. En primer lugar, hay que indicar que en el E.I. se hace un **RECONOCIMIENTO** implícito de la necesidad de atender a la población de Oliva, mediante un **servicio público de transporte** ya que se indica que el servicio ferroviario que se le da a la población de Oliva es un servicio de Cercanías, y de esta manera, se entiende que dicho servicio obedece a razones que exceden de forma evidente de los análisis puramente técnico-económicos.
2. Una vez establecida la necesidad de la prolongación de las Cercanías a la población de Oliva procedemos a realizar observaciones relacionadas con las distintas alternativas planteadas en el E.I.:
3. El E.I. plantea dos soluciones a su paso por la población de Oliva; una de ellas, la denominada Alternativa 2A, localiza la estación en el centro del casco urbano; la otra, la Alternativa 2B, la localiza en el exterior del mismo. Ambas alternativas tienen, como fase anterior, la ejecución de una estación provisional, que no se concreta ni tiene relejo gráfico en el E.I., siendo la única referencia a la misma la de los trabajos de la GV, en que se situaba al extremo norte del casco urbano. En el apartado de conclusiones de la Memoria del E.I. se indica que la estación de Oliva estará en servicio dentro de la Fase I, en 2017.
4. En el E.I. las alternativas son analizadas bajo los siguientes objetivos: funcional, afecciones, ambiental y económico. Dichos objetivos, se valoran y ponderan, dando como resultado que la Alternativa 2B presenta una mejor valoración final. Hay que indicar que esta alternativa, según dicho estudio presenta una mejor puntuación “... *debido exclusivamente a su menor coste...*” ya que en el resto de los objetivos es superior la alternativa 2A.
5. Analizados los objetivos de las alternativas, hay que reseñar que en el Anejo nº 9, en el apartado 2.2.12.1, se indica respecto a la alternativa 2B lo siguiente: “*La estación no se*



AJUNTAMENT D'OLIVA
(VALÈNCIA)

considera viable ya que los escapes conjugados... ”; y en la valoración de esos objetivos se puntúa más esta alternativa que la Alternativa 2A, cuando parece incongruente que si en el propio estudio se dice que es inviable, para la longitud de 400 m, tenga una puntuación mayor.

6. Por otro lado, la alternativa exterior, 2B, se propone sobre un terraplén de entre 3 y 4 metros de altura media, lo cual no parece adecuado en el entorno cuasi urbano por el que discurre el trazado.
7. Esto nos lleva a indicar que debería analizarse con mayor profundidad y detalle los condicionantes de las alternativas estudiadas.
8. En lo que respecta al Estudio de Demanda, habría que decir que requeriría de una mayor profundidad para poder confirmar las ventajas e inconvenientes de la ubicación en el casco urbano o en las afueras, ya que parece lógico pensar que el número de usuarios será mayor con la estación en el casco urbano que a las afueras, dada la localización. Este hecho viene reforzado por la posible utilización del servicio de Cercanías en trayectos comarcales, ya que Gandía puede ser un gran centro de atracción de viajeros por ferrocarril en la medida que éstos eviten el uso del coche. Si los usuarios se ven obligados a acceder a la estación en vehículo, como sería el caso de la ubicación exterior, la función de Cercanías del tren para las localidades próximas dejaría de ser interesante, y por tanto disuasoria del uso del ferrocarril, por la pérdida de tiempo e incomodidad debidas al cambio de transporte, por lo que se vería reducida la demanda en caso de alejar la estación del casco urbano. Además, hay que considerar que la localización exterior obliga a la ejecución de un gran aparcamiento para los usuarios del tren, con el coste de ejecución, mantenimiento y explotación del mismo, además de la propia ocupación de suelo.
9. Respecto a la inundabilidad, puesto que la infraestructura atraviesa transversalmente todas las líneas de flujo principales del término municipal (incluso las de la comarca de la Safor) es imprescindible tenerla muy en cuenta. Es cierto que el E.I. considera, como es preceptivo, el Plan de Acción Territorial sobre Prevención del Riesgo de Inundación en la Comunitat Valenciana (PATRICOVA), pero cabe indicar aquí que, con fecha 7 de marzo de 2014, fue aprobado, por Resolución del Director General de Evaluación Ambiental y Territorial de la Conselleria de Infraestructuras, Territorio y Medio Ambiente, el “**Estudio de Inundabilidad en el término municipal de Oliva (Valencia)**” (en adelante E.I. Oliva), de acuerdo con lo dispuesto en el PATRICOVA, en el que se determina la nueva cartografía de riesgo de inundación que afecta al término municipal de Oliva, por tanto, de obligada observancia pues su nivel de detalle es superior incluso al del vigente PATRICOVA. Las cartografías de riesgo, tanto del PATRICOVA como del E.I. Oliva, indican claramente la afección actualizada del riesgo



AJUNTAMENT D'OLIVA
(VALÈNCIA)

de inundación sobre la actuación prevista. Procede señalar aquí que el E.I. Oliva se ha realizado considerando finalizadas las obras comprendidas en el proyecto “Obras de laminación y mejora del drenaje de la cuenca de la rambla de la Gallinera”, que AcuaMed está realizando en Oliva, por lo que si se conoce el riesgo de inundación real, y que dichas obras, actualmente en ejecución, no aparecen reflejadas en el E.I., concretamente el cruce de la infraestructura sobre los nuevos canales de la Rambla Gallinera y Canal Este.

10. De la observancia concreta de la cartografía de riesgo del E.I. Oliva se aprecia que la actuación prevista queda afectada por distintos niveles de riesgo (principalmente 3, 4 y 6) y muy especialmente la solución 2B. Por tanto, debe considerarse de forma significativa, tanto en fase de construcción, como en fase de explotación la incidencia del riesgo de inundación sobre la infraestructura proyectada, conforme a lo dispuesto en el PATRICOVA, y a lo plasmado en la cartografía del riesgo del E.I. Oliva.
11. El E.I. no considera, en ninguna de sus alternativas, el mantenimiento de la vía verde Oliva-Gandía. Esta infraestructura ha venido a resultar imprescindible en la comunicación intercomarcal y supracomarcal para las modalidades de movilidad a pie y en bicicleta. Tanto es así que el ayuntamiento de Oliva está tratando en estos momentos recuperar la antigua vía del ferrocarril, en el tramo comprendido entre el principal casco urbano y el linde con el término municipal de Denia, para construir una vía verde que permita las conexión entre los núcleos urbanos de la costa y de estos con el núcleo principal (precisamente el que debe contener la estación de Oliva), la conexión con el Parque Natural del Marjal Pego Oliva, y la conexión con la Comarca de la Marina.

Todos estos aspectos llevan a considerar que sería interesante la creación de un grupo de trabajo Ministerio-Generalitat-Ayuntamiento que analice con mayor detalle, concreción y rigor, las distintas alternativas de ubicación de la estación de Oliva.

Por todo lo expuesto, hay que concluir que en el análisis de la Fase I, que es la fase que recoge la llegada del Tren de la Costa a Oliva, no solo deberían considerarse los parámetros técnicos y económicos, sino también los de **carácter social y de servicio público** y que cumplan mejor con los objetivos e intereses de los ciudadanos. Pero independientemente de que solución definitiva se tome, lo queda claro es que la población de Oliva, debe tener cuanto antes una estación que preste el Servicio de Cercanías, aunque sea de manera provisional, y que la ubicación definitiva, debería estudiarse con mayor detalle y concreción considerando fundamentalmente razones de servicio público y social, y no sólo con parámetros económico-técnicos.



AJUNTAMENT D'OLIVA
(VALÈNCIA)

Es cuanto hemos de informar a los efectos oportunos

Oliva, 4 de agosto de 2015

Arquitecto Técnico Municipal
Fdo. 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)”:

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.



AJUNTAMENT D'OLIVA
(VALÈNCIA)

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 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 2A, 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 possibilita i reforça la seua funció de boulevard, com a eix principal d'articulació de la trama urbana de l'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 puguin 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 conexión 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.
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.



AJUNTAMENT D'OLIVA
(VALÈNCIA)

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 Sectors 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 comerques de la Safor i la Marina Alta. Per tant, el 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.



AJUNTAMENT D'OLIVA
(VALÈNCIA)

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 –Subdirección General de Planificación Ferroviaria de la Secretaría General de Infraestructuras-, i Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori –Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat-.

Oliva, 8 d'agost de 2016

L'alcalde

David González Martínez