

PMUS



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE - PMUS DE MANUEL 2022 - 2026

DIE - DOCUMENTO INICIAL ESTRATÉGICO

JUSTIFICACIÓN DE PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO

AJUNTAMENT DE MANUEL

PLAÇA CURA PASCUAL VIDAL, 11

46660 MANUEL (VALENCIA)



**Ajuntament
de Manuel**

EVALUACION AMBIENTAL

Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del texto refundido de la Ley de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje. Artículo 52. Inicio del procedimiento. Solicitud de inicio de la evaluación ambiental y territorial estratégica.

| INDICE | PAGINA |
|--|--------|
| 1.- LOS OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE ACTÚA. | 4 |
| El PMUS recoge el conjunto de actuaciones encaminadas a: | 5 |
| Situación Actual: | 5 |
| Situación Futura: | 6 |
| 2.- ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DEL PLAN QUE SE PROPONE. | 7 |
| 1.2 Alternativa 0: Ausencia de planificación | 8 |
| 1.3 Alternativa 1: Desarrollo del PMUS de Manuel | 9 |
| 3.- DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MANUEL | 10 |
| 4.- DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE DE MANUEL ANTES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD. | 11 |
| 4.1.- CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA. | 11 |
| 4.2.- CONSUMO ENERGÉTICO. | 11 |
| Estrategia energética del PMUS. | 12 |
| 4.3.- EVALUACIÓN AMBIENTAL Y BALANCE ENERGÉTICO SIN IMPLANTACIÓN DEL PMUS. | 12 |
| 4.4.- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA | 15 |
| 5.- EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO. | 17 |
| 5.1.- EVALUACIÓN AMBIENTAL Y BALANCE ENERGÉTICO UNA VEZ IMPLANTADO EL PMUS. | 19 |
| 6.- INCARDINACIÓN EN LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA Y SU INCIDENCIA EN OTROS INSTRUMENTOS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL O SECTORIAL. | 21 |
| 6.1.- LEY DE MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD VALENCIANA | 21 |
| 6.2.- PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MANUEL | 22 |
| 6.3.- ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (ETCV). | 23 |
| 6.5.- LEY DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y PAISAJE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (LOTUP) | 24 |
| 6.6.- PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN EN LA COMUNIDAD VALENCIANA (PATRICOVA). | 24 |
| JUSTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO | 25 |
| a) LA MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA | 25 |



| INDICE | PAGINA |
|---|--------|
| b) RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS. | 26 |
| c) MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, COMPENSAR, CUALQUIER EFECTO NEGATIVO IMPORTANTE EN EL MEDIO AMBIENTE Y EN EL TERRITORIO, QUE SE DERIVE DE LA APLICACIÓN DEL PLAN O PROGRAMA, ASÍ COMO PARA MITIGAR SU INCIDENCIA SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO Y SU ADAPTACIÓN AL MISMO. | 26 |
| d) DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN. | 26 |
| EQUIPO REDACTOR Y COLABORADORES | 27 |

| FECHA | DIE – DOCUMENTO INICIAL ESTRATEGICO – PMUS MANUEL |
|------------|--|
| 24/05/2022 | ELABORACIÓN Y REDACCIÓN DEL DOCUMENTO – DIE |
| 24/05/2022 | ENVIO POR SEDE ELECTRONICA AL AYUNTAMIENTO DE MANUEL |

1.- LOS OBJETIVOS DE LA PLANIFICACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA PROBLEMÁTICA SOBRE LA QUE ACTÚA.

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible – PMUS de Manuel tiene como principal objetivo la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía a partir de actuaciones relacionadas con la movilidad urbana. Para conseguirlo, se atenderá a criterios que garanticen su sostenibilidad.

Geográficamente Manuel está situado en la Comunidad Valenciana, provincia de Valencia y en la comarca de la Ribera Alta.

Por su término municipal atraviesa el río Albaida, con una extensión total de 6,05 km. Limita al norte con Sant Joanet; al oeste, con Senyera y Castellón; al este, con L'Énova y La Pobla Llarga, y al sur, con Xàtiva.

Situado a una altura de 63 metros sobre el nivel del mar. La altura está referida al centroide: punto que se encuentra lo más centrado posible en el núcleo poblacional principal del municipio.

La superficie del término es plana y se eleva por el sur del término municipal, por la parte oriental penetra la Sierra Valiente, pequeña elevación de 129 metros de altitud y el río Albaida cruza el término de sureste a noroeste, y en su margen izquierda se alcanzan los cerros de las Salinas, la altura máxima de 109 m.

Las zonas de Las Salinas y de la Sierra de Valiente están calificadas en el Plan de Acción Territorial Forestal de la Comunidad Valenciana (PATFOR) están declaradas de potencialidad bioclimática con productividad notable y de alta diversidad.

El municipio de Manuel está situado al sur de la comarca de La Ribera Alta. Se encuentra próximo a algunos municipios importantes como es Xàtiva, situada a unos 9 kilómetros, Carcaixent y Alzira (capital de la comarca). Además, se encuentra a 6 kilómetros de una de las grandes vías de comunicación como es la autovía A-7.

Las principales vías de entrada al municipio

- Acceso al núcleo urbano por la CV-41 Xàtiva-Alzira por C/ F. Rodríguez de La Fuente
- Acceso al núcleo urbano por la CV-41 Alzira-Xàtiva por C/ F. Rodríguez de La Fuente
- Acceso al núcleo urbano a través de la CV-41 a través de la calle del Ángel
- Acceso al núcleo urbano desde la CV-562 dirección Senyera-Manuel
- Acceso al núcleo urbano desde L'Énova por la calle Abat
- Acceso al núcleo urbano desde Barxeta y polígono industrial CV-577

La población actual (INE 2021) es de 2.452 habitantes. El número de habitantes era de tendencia alcista desde 2000 hasta 2008 donde con 2.693 fue el pico máximo, en los años siguientes hay altos y bajos, desde el año 2019 la población ha ido creciendo poco a poco.

EI PMUS recoge el conjunto de actuaciones encaminadas a:

- Potenciar el desplazamiento por medio de modos activos (a pie o en bicicleta) y la utilización del transporte público (tren y autobús) en el ámbito interurbano.
- Promover el uso racional del vehículo privado como medio de transporte.
- Fomentar la intermodalidad y el trasvase de usuarios del vehículo privado a medios de transporte sostenible (modos activos y transporte público).
- Garantizar la accesibilidad universal, suprimiendo las barreras en los desplazamiento que realizan las personas con movilidad reducida.
- Garantizar la preservación del patrimonio natural, paisajístico y cultural del término municipal.

Las principales consecuencias de aplicación del PMUS son:

- La reducción de emisiones contaminantes y ruido.
- La utilización de recursos energéticos más eficientes y sostenibles.

Situación Actual:

En Manuel no existe un sistema de transporte urbano interno, Manuel no cuenta actualmente con estación propia de tren en su término, ya que el 10 de julio de 2009 se cerró. Todos sus servicios ferroviarios fueron derivados hacia la nueva estación de L'Énova-Manuel situada al sur de L'Énova por donde discurre el trazado ferroviario, se encuentra a 3 km del centro de Manuel. El trayecto es de unos 4-5 minutos en coche y unos 20 minutos a pie, el servicio depende de ADIF.

Hay servicio de autobús desde Manuel al Hospital Lluís Alcanyis de Xàtiva, con un viaje de ida a las 08.30 h y uno de vuelta a las 13.00 h. Está considerando insuficiente por gran parte de los vecinos y vecinas de Manuel. El servicio está gestionado por una empresa privada de autobuses.

La movilidad es continua y los flujos de personas y mercancías no se autolimitan por las fronteras administrativas. Esto hace necesario contemplar la movilidad urbana en un contexto más amplio y conseguir la integración del presente Plan en planes de carácter supramunicipal que marcan la estrategia territorial y de transporte a nivel regional.

Para dotar de consistencia al presente plan, deben tenerse en cuenta todas aquellas particularidades que caracterizan la movilidad del municipio. Para ello, es fundamental entender las relaciones entre este y su entorno, por tanto, Manuel necesita transporte público eficiente para poder reducir los desplazamientos con vehículos privados.



Situación Futura:

La movilidad de los vecinos y las vecinas de Manuel, así como los visitantes que acuden a él para realizar cualquier gestión o trabajar puede variar de manera notable, ya que:

La Conselleria de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio ha aprobado el nuevo proyecto de servicio público de transporte de viajeros CV-112 Xàtiva Nord tras el proceso de información pública donde han presentado propuestas ayuntamientos, entidades y empresas, según publica el Diario Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV).

La concesión CV-112 Xàtiva Nord tiene como objeto la prestación del servicio público de transporte de viajeros por carretera regular entre los municipios de La Canal de Navarrés, La Costera y La Ribera Alta con Xàtiva, donde se encuentran los principales servicios públicos como el hospital Comarcal Lluís Alcanyís, el centro de especialidades médicas, la Agencia tributaria y el Instituto Nacional de la Seguridad Social.

Todos los vehículos adscritos al contrato cumplirán con la directiva europea de accesibilidad y otras características establecidas en la ley de Accesibilidad Universal al Sistema de Transportes de la Comunidad Valenciana; deberán estar homologados y cumplir con la normativa vigente en el momento de su adscripción.

Asimismo, los vehículos estarán equipados con un moderno Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), basado en sistemas de localización geoposicionada por satélite, y comunicaciones de datos de última generación, que proporcionará en tiempo real la información requerida por la Dirección General de Obras Públicas, Transporte y Movilidad.

El nuevo servicio permitirá hasta 24 expediciones diarias entre Xàtiva y los pueblos de las comarcas de la Ribera Alta, Costera y Canal de Navarrés mejorando la oferta de conexiones.

El municipio de Manuel está incluido dentro de las líneas 2 y 3 del servicio.

LÍNEA 2, CÁRCER - XÀTIVA

- L-2a, Càrcer - Xàtiva (desde Cotas a demanda)

Longitud media (por sentido): 20,60 km.

Itinerario de ida: Cotes – CV-560 – Càrcer – Alcàntera de Xúquer – CV-560 – C/Polígono Residencial R2 – Beneixida – A-7 – CV-560 – Castelló – CV-5641 – CV-5642 – Senyera – CV-562 – **Manuel** – CV41 – Hospital Lluís Alcanyís – CV-645 – N-340 – Xàtiva.

Itinerario de vuelta: Xàtiva – Carretera de Alzira – CV-41 – Hospital Lluís Alcanyís – CV41 – **Manuel** – CV-562 – Senyera – CV-5642 – CV-5641 – Castelló – CV-560 – A-7 – Beneixida - C/ Polígono Residencial R2 – CV-560 – Alcàntera de Xúquer – Càrcer – CV-560 – Cotes.

Línea 3, ANTELLA – XÀTIVA

Longitud media (por sentido): 28,25 km.

Itinerario de ida: Antella – CV-557 – Gavarda la Vella – CV-557 – Gavarda – CV-557 – CV-558 – CV-560 – Alcántara de Júcar – Cárcer – Alcántara de Júcar – CV-560 – C / Polígono Residencial R2 – Beneixida – A-7 – CV-560 – Castelló – CV-5641 – CV-5642 – Senyera – CV-562 – **Manuel** – CV-41 – Hospital Lluís Alcanyís – CV-645 – N340 – Xàtiva.

Itinerario de vuelta: Xàtiva – Carretera de Alzira – CV-41 – Hospital Lluís Alcanyís – CV41 – **Manuel** – CV-562 – Senyera – CV-5642 – CV-5641 – Castelló – CV-560 – A-7 – Beneixida - C/ Polígono Residencial R2 – CV-560 – Alcántara de Júcar – Cárcer – Alcántara de Júcar – CV-560 – CV-558 – CV-557 – Gavarda – CV-557 – Gavarda la Vella – CV-557 – Antella.

2.- ALCANCE, ÁMBITO Y POSIBLE CONTENIDO DE LAS ALTERNATIVAS DEL PLAN QUE SE PROPONE.

El ámbito de aplicación del presente Plan de Movilidad queda limitado al término municipal de Manuel, el cual consta de una superficie total de 6,05 km² y una población de 2.452 (INE 2021) habitantes censados.

La población estacional máxima es una estimación de la población máxima que soporta Manuel. En el cálculo se incluyen las personas que tienen algún tipo de vinculación o relación con el municipio, ya sea porque residen, trabajan, estudian o pasan algún período de tiempo en él. Los datos son publicados anualmente por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, en colaboración con las Diputaciones Provinciales. La última estimación fue de 3.886 personas.

La estrategia de movilidad planteada permite incidir sobre el reparto modal actual y la tendencia que este tendría sin la puesta en marcha de las medidas aquí definidas.

El objetivo final será, por tanto, actuar sobre el reparto modal con la finalidad de mejorar el impacto social, económico y medio ambiental del sistema de movilidad.

Los principales objetivos de este cambio son:

- **Potenciar los desplazamientos no motorizados**, mediante la fidelización y potenciación de los actuales Itinerarios peatonales y la potenciación de la bicicleta y nuevos sistemas de desplazamiento, como son los patinetes.
- **Potenciar de forma importante los servicios de transporte público y colectivo Interurbanos**, mediante la conciencia de la utilización del vehículo compartido o transporte público para realizar desplazamiento habituales, como desplazarse al trabajo o de ocio a las poblaciones más cercanas.
- **Fomentar el uso de la bicicleta**, para su uso recreativo y desplazamiento para ir a las zonas industriales.

Los PMUS deben incluir:

- Un análisis de los parámetros esenciales que definan la movilidad en el momento en el que se formulen, los objetivos en relación con su evolución a medio y largo plazo y aquellas determinaciones necesarias para alcanzar dichos objetivos.

- La definición de parámetros y objetivos señalados en el punto anterior se acompañará de los indicadores que se estimen pertinentes en relación con el volumen total de desplazamientos y su reparto modal, y los niveles asociados de consumos energéticos, ocupación del espacio público, ruido y emisiones atmosféricas, particularizando las de efecto invernadero. La evolución de estos últimos parámetros tenderá a su reducción progresiva de acuerdo con los ritmos y límites que reglamentariamente se establezcan en relación con el desarrollo de las políticas energéticas y ambientales.

- Las determinaciones de los planes de movilidad se extenderán al diseño y dimensionamiento de las redes viarias y de transporte público, a las infraestructuras específicas para peatones y ciclistas, a las condiciones de seguridad y eficacia para la circulación peatonal y ciclista, al sistema de estacionamiento y a los aspectos de la ordenación urbana relevantes a la hora de determinar aspectos cuantitativos y cualitativos de la demanda de transporte, tales como las densidades urbanísticas, la integración de usos, la localización de servicios y otros usos atractores de transporte, y otros semejantes.

En el PMUS de Manuel, se ha trabajado el municipio en el ámbito general, pero diferenciando los problemas de movilidad en la zona alta del municipio donde es más difícil el acceso tanto a las personas, como a vehículos por la orografía de las calles, además que se hace complicado la aplicación de soluciones en cuanto a movilidad se refiere, también se ha trabajado en el ámbito de las zonas verdes y zonas de valor ambiental y paisajístico, así como las zonas industriales.

El PMUS, recoge dos alternativas respecto al desarrollo del PMUS.

1. Alternativa 0: Ausencia de planificación urbana.

2. Alternativa 1: desarrollo del PMUS de Manuel.

1.2 Alternativa 0: Ausencia de planificación

En esta alternativa hay que acudir, necesariamente, al actual modelo de planificación, cuyas características se pueden sintetizar en los siguientes puntos.

- La ausencia de una planificación de movilidad a escala local supone una utilización masiva del vehículo privado en trayectos urbanos de corto recorrido, de los cuales gran parte son por motivos laborales o de ocio.

- El desarrollo urbanístico se ha apoyado, tradicionalmente, en calles, sendas y caminos existentes. Con ello se ha configurado un modelo de asentamientos un tanto anárquico,

con vías de escasa anchura en las que la convivencia entre peatón y el vehículo privado resulta complicada.

- En la actualidad, existe una infrautilización de los recursos de movilidad sostenible, como son los modos activos y el transporte público. Todo ello es debido al escaso desarrollo de una infraestructura que permita que los ciudadanos puedan desplazarse utilizando estos medios (por ejemplo, no dispone de transporte o conexión con la estación de tren de cercanías, la red ciclista cuenta con múltiples discontinuidades, no existen conexiones con equipamientos importantes, la accesibilidad peatonal en algunas calles es dificultosa por la falta de vados para realizar la transición de acera a acera).

En consecuencia, es previsible que el desarrollo del plan actual sin una estrategia de movilidad empeore de forma paulatina la situación a nivel municipal, dificultando aún más la relación entre el peatón y el usuario del vehículo privado e impidiendo cumplir con los objetivos de sostenibilidad marcados por la UE y por el propio plan.

Ello limita la revalorización del patrimonio cultural, turístico, paisajístico o ambiental del municipio de Manuel.

1.3 Alternativa 1: Desarrollo del PMUS de Manuel

La redacción del PMUS de Manuel supone la posibilidad de concretar las necesidades para el desarrollo sostenible de la movilidad en el municipio y dotar al mismo de todas aquellas infraestructuras que den respuesta a sus necesidades presentes y futuras.

El PMUS, además, debe constituirse como elemento integrador en el Plan General de Ordenación Urbanística del municipio (PGOU)

En cuanto a la movilidad interna, se debería de consolidar la conectividad entre el casco urbano y los diferentes asentamientos poblacionales con la estación de FF.CC., que permitirá una rápida conexión con los principales polos atractores de movilidad a nivel supramunicipal (Valencia, Alzira, Carcaixent y Xàtiva). Además de la puesta en marcha del servicio de autobuses CV-112 Xàtiva Nord, que enlazaría y ofrecería un buen Servicio con el Hospital Comarcal Lluís Alcanyis a la ciudadanía de Manuel.

La infraestructura de transporte público deberá ser capaz de dar respuesta a las necesidades de la población en cuanto a frecuencias de paso, duración de los recorridos, accesibilidad e información se refiere.

En muchos núcleos urbanos y municipios se pretende desarrollar un modelo de ciudad basado en la implantación de supermanzanas, que se desarrollará en diferentes fases. En el caso de Manuel no se pretende aplicar esta solución ya que desde cualquier punto del municipio se puede acceder a cualquier otro, como máximo diez minutos caminando, en el caso de Manuel la pacificación del tráfico se debe conseguir con trabajo de concienciación ciudadana, haciendo ver a los vecinos y las vecinas, la

facilidad que supone poder realizar trayectos dentro del municipio, sin necesidad de utilizar el vehículo a motor.

Por otro lado, se pretende poner de relieve el importante valor paisajístico del municipio, así como la promoción de la Vía Verde, por lo que desde el plan de movilidad deberá abordar aquellas estrategias que faciliten la aproximación de la ciudadanía a dichas zonas por medio de modos de transporte sostenible (a pie o en bicicleta).

Como consecuencia de la aplicación del PMUS, el municipio puede conseguir la reducir la utilización de los vehículos privados contaminantes por el interior del municipio y en los desplazamiento a las zonas industriales, deportivas y naturales, adecuándose a los requerimientos de la Ley de Movilidad de la Comunitat Valenciana - LMCV.

3.- DESARROLLO PREVISIBLE DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MANUEL

El Ayuntamiento de Manuel remitirá a la Conselleria de Medio Ambiente una solicitud de inicio de la evaluación ambiental estratégica, acompañada de la versión inicial del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y del presente Documento Inicial Estratégico.

El desarrollo del plan se hará a diferentes escalas. Por un lado, el Ayuntamiento de Manuel ejecutará las acciones que sean de su competencia, que son las actuaciones a realizar exclusivamente en el interior de la población.

Por otro lado, se buscará consenso y apoyo para que otras administraciones tanto del mismo rango, ayuntamientos de poblaciones colindantes, como de rango superior, Diputación de València y las distintas Consellerias, que planifiquen actuaciones en orden a la mejora de las comunicaciones de Manuel con las poblaciones más próximas, que las vecinas y los vecinos de Manuel tienen como destino para realizar las distintas gestiones.

Una vez recibida la declaración ambiental estratégica, se emitirá la aprobación definitiva del PMUS de Manuel que se publicará en el Boletín Oficial de la Provincia de Valencia.

Tras dicha aprobación, y en función de la prioridad establecida en el PMUS para cada actuación, se pondrán en marcha las diversas medidas establecidas en la planificación aprobada.

Los plazos establecidos según la priorización de las medidas son los siguientes:

- Corto plazo: 1-2 años de la aprobación del plan.
- Medio plazo: 2-5 años de la aprobación del plan.
- Largo plazo: 5-10 años de la aprobación del plan.

Dichas medidas conllevarán actuaciones de índole física: reordenación del tráfico, ampliación y mejora de las zonas de estacionamiento, adecuación de itinerarios

peatonales, carriles bici-viandantes, etc, así como actuaciones de gestión: coordinación con otras administraciones.

4.- DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN DEL MEDIO AMBIENTE DE MANUEL ANTES DE LA APLICACIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD.

Con la implantación de los PMUS se busca la mejora de los impactos negativos del transporte en el consumo energético, el clima, la contaminación acústica, la calidad atmosférica, los problemas de congestión de tráfico y los impactos económicos de los crecientes volúmenes de transporte urbano.

4.1.- CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA.

Un elevado volumen de tráfico se traduce en altos niveles de concentración de óxidos de nitrógeno y partículas en las calles, lo que provoca con frecuencia que se superen los niveles permitidos por la legislación vigente. En la mayor parte de las ciudades el tráfico es el principal responsable del estado de contaminación atmosférica en el entorno urbano, y, por tanto, la principal variable de control en cualquier programa de gestión.

Este parámetro además tiene una gran correlación con las magnitudes meteorológicas: viento, temperatura.

En el desarrollo del PMUS se estiman las emisiones de CO², para el cálculo de las emisiones relacionadas con el transporte, generadas por vehículos privados, es necesario estimar el número de vehículos-kilómetros recorridos con el núcleo urbano Manuel. Se ha partido de los datos del portal estadístico de la GVA donde encontramos el censo de Conductores. Titulares de permisos vigentes de conducción 1.570 personas (último dato oficial), a partir de los datos de consumo de los vehículos privados y se cuantifica la disminución de emisiones en los diferentes escenarios de implantación de este.

El consumo de los vehículos privados se estima en función de la intensidad de tráfico en el interior de la población mediante la realización de encuestas en las que se determina el uso del vehículo privado por parte de la población, tanto la frecuencia de uso como el motivo de éste (desplazamientos en el interior de la población o fuera de la población).

4.2.- CONSUMO ENERGÉTICO.

El incremento del consumo de energía es un problema global de solución local.

Las previsiones de la AIE (Agencia Internacional de la Energía) para el año 2050 indican que el consumo asociado al transporte se duplicará a pesar de incorporar en sus análisis los avances tecnológicos esperados en eficiencia energética y en intermodalidad.

Una parte muy importante de la ratio de consumo total del transporte se destina a los desplazamientos urbanos y metropolitanos sobre todo cuando se realizan en coche, el

reto pues a nivel urbano está en conjugar, de manera equilibrada, las necesidades de movilidad con la posibilidad de atender estas necesidades de forma más sostenible.

Estrategia energética del PMUS.

El análisis de las repercusiones del PMUS de Manuel en el consumo energético asociado se enmarca en la propia motivación del plan, que es la consecución de la mejora de la movilidad y la progresiva reducción del consumo energético asociado, reestructurando los modos de transporte y por lo tanto la reducción de la demanda energética y la disminución de las emisiones asociadas a los distintos carburantes.

Con la propuesta se pretende evitar, en la medida de lo posible, el consumo de energía, optimizar la eficiencia energética del transporte e incorporar fuentes de energía más sostenibles.

- Evitar el consumo de energía reduciendo el uso de medios de transporte convencionales, como es el vehículo privado, en favor del uso de medios no motorizados, potenciando la figura del peatón. Además, se complementa con una red de vías ciclistas y áreas de velocidad limitada.
- Optimizar la eficiencia energética del transporte mediante la creación de vías principales de tráfico motorizado y promoción y adecuación de aparcamientos periféricos disuasorios, con mayor eficacia en los tiempos de transporte.

En el desarrollo del PMUS se cuantifica el ahorro de consumo energético en los diferentes escenarios de implantación de éste. Esta cuantificación se realiza en función de la reducción efectiva de tráfico motorizado con combustibles convencionales.

4.3.- EVALUACIÓN AMBIENTAL Y BALANCE ENERGÉTICO SIN IMPLANTACIÓN DEL PMUS.

En este apartado se resume el cálculo de las emisiones de CO², NO_x, HC y PM en el año horizonte (2030) en el caso que no se implantasen las medidas indicadas en el PMUS, de acuerdo con la metodología reflejada en éste.

A continuación, se calcula la cantidad emitida de cada uno de los contaminantes a partir de los vehículos por km obtenidos y los datos proporcionados en la tabla de elaboración propia, sobre las cantidades de contaminantes que emiten cada clase de vehículos.

Para el cálculo de las emisiones relacionadas con el transporte, generadas por vehículos privados, es necesario estimar el número de vehículos-kilómetros recorridos con el núcleo urbano Manuel. Se ha partido de los datos del portal estadístico de la GVA, con los datos del Ministerio del Interior donde encontramos el censo de Conductores. Titulares de permisos vigentes de conducción 1.570 personas (ultima dato oficial).



En la encuesta online de movilidad general se ha obtenido los siguientes resultados:

- El 57 % de la población se desplaza fuera de Manuel cada día y el 92 % de ellos lo hace en coche o furgoneta.
- El otro 43 % realiza viajes internos, de los cuales el 35 % de ellos realiza los desplazamientos en coche.

Para los desplazamientos principales al exterior (fuera Manuel), se ha supuesto un recorrido medio tomando como origen el centro del municipio y hasta la periferia del municipio, siendo una distancia de 0,7 km, lo que es un recorrido de 1,4 km/día teniendo en cuenta la ida y vuelta.

Para estas personas que hacen un desplazamiento fuera Manuel, también realizan otro desplazamiento secundario por dentro del municipio y en un 41% de los casos en coche. Por este desplazamiento secundario se ha tomado como origen el centro del casco urbano y hasta la mitad de la periferia del municipio. Siendo la distancia 0,35 km. Ida y vuelta 0,7 km

Para los desplazamientos internos se ha tomado como origen el centro del casco urbano y hasta la mitad de la periferia del municipio. 0,35 km y contante ida y vuelta 0,7 km

En todos los casos se supone que se realizan todos los días de la semana.

El objeto de este punto es definir y calcular las emisiones relacionadas con el transporte en Manuel, las cuales en los vehículos a motor se miden en unidades de masa por longitud (g/km).

Los agentes contaminantes considerados para el cálculo han sido los listados a continuación y se han clasificado según grupos:

Precusores del ozono:

- CO: Monóxido de carbono. NO_x: Monóxido de nitrógeno. COVNM: Compuestos orgánicos volátiles a excepción del metano

Gases de efecto invernadero:

- CO₂: Dióxido de carbono. CH₄: Metano. N₂O: Óxido nitroso.

Acidificadores:

- SO₂: Dióxido de azufre. NH₃: Amoniaco

Y la metodología de cálculo empleada ha sido la siguiente:

Las emisiones de contaminantes de una categoría de vehículos en un tramo y en un periodo de tiempo, son igual al producto de emisión asociado a la categoría, por el número de vehículos de dicha categoría que circulan por el tramo, por la longitud del tramo.

Siendo la fórmula la siguiente:

Emisiones por periodo de tiempo [g] = Factor de emisión según tipo de combustible [g/km] x Número de vehículos por kilometraje recorrido [vehículo-km]

Metodología desarrollada por la Agencia Europea de Medio Ambiente y el programa EMEP (Programa Europeo de Evaluación y Control del Convenio de Ginebra sobre Contaminación Transfronteriza a Larga Distancia)

EMEP: European Monitoring and Evaluación Programme

CORINAIR: Coordinación de la Información ambiental de las emisiones al aire.

<https://www.ine.es/DEFIne/es/concepto.htm?c=4786&op=30084&p=1&n=20>

| Tipología de vehículo | Vehículo*km (día) | CO(g) | NOx(g) | HC(g) | PM(g) | CO ² (g) |
|-----------------------|-------------------|-----------------|----------------|------------------|-----------------|---------------------|
| Diésel | 771 | 0,204 | 0,551 | 0,051 | 0,05 | 181,6 |
| Gasolina | 755 | 2,394 | 0,314 | 0,186 | 0,02 | 194,2 |
| Total (g/día) | | 1.964,75 | 661,89 | 179,75 | 53,65 | 286.634,6 |
| Total (Tn/día) | | 0,0019 | 0,00066 | 0,0001797 | 0,000053 | 0,2866 |
| Total (Tn/año) | | 0,7171 | 0,241 | 0,065 | 0,019 | 104,62 |

El resultado de las emisiones anuales de CO² que genera el tráfico en el municipio es de **104,60 Toneladas de CO²/año**.

Evolución del parque de vehiculos en Manuel desde el año 2010 al 2021

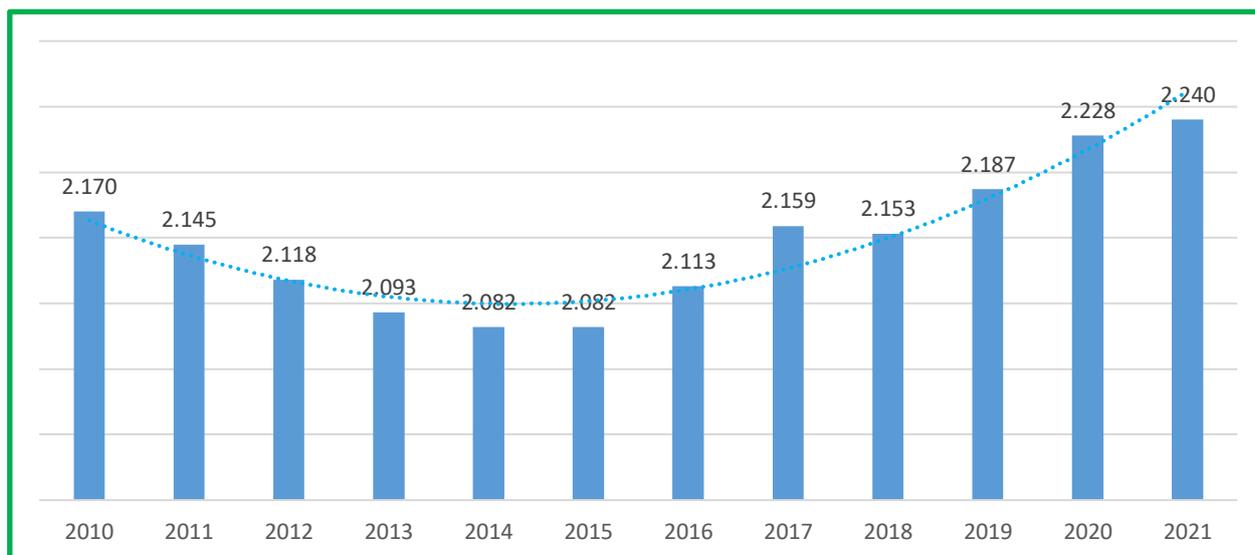


Tabla y grafica de elaboración propia con datos de vehículos del Ministerio del Interior

Teniendo en cuenta la tendencia y la evolución de vehiculos en los últimos cuatro años y el número de permisos de conducir en el municipio de Manuel.

En la alternativa cero de no aplicación del plan, suponemos que se mantendrán los repartos entre modos de transporte actuales indicados anteriormente, con lo cual en un escenario futuro el cálculo de las emisiones sería:

| AÑO | VEHICULOS ESTIMADOS | KILOMETROS | tCO2/día |
|------|---------------------|------------|----------|
| 2022 | 2.240 | 1.570 | 0,2866 |
| 2023 | 2.269 | 1.588 | 0,2903 |
| 2024 | 2.298 | 1.609 | 0,2941 |
| 2025 | 2.328 | 1.629 | 0,2979 |
| 2026 | 2.358 | 1.651 | 0,3018 |
| 2027 | 2.389 | 1.672 | 0,3057 |
| 2028 | 2.420 | 1.694 | 0,3097 |
| 2029 | 2.451 | 1.716 | 0,3137 |
| 2030 | 2.485 | 1.738 | 0,3178 |

Tabla de elaboración propia basada en un aumento del 1,3% anual en el parque de vehículos y permisos de conducir.

4.4.- CONTAMINACIÓN ACÚSTICA.

El transporte es considerado uno de los principales focos de contaminación acústica en las zonas urbanas.

El término «contaminación acústica» hace referencia al ruido (entendido como sonido excesivo y molesto), provocado por las actividades humanas (tránsito, industrias, locales de ocio, aviones, entre otros) que produce efectos negativos sobre la salud auditiva, física y mental de los seres vivos.

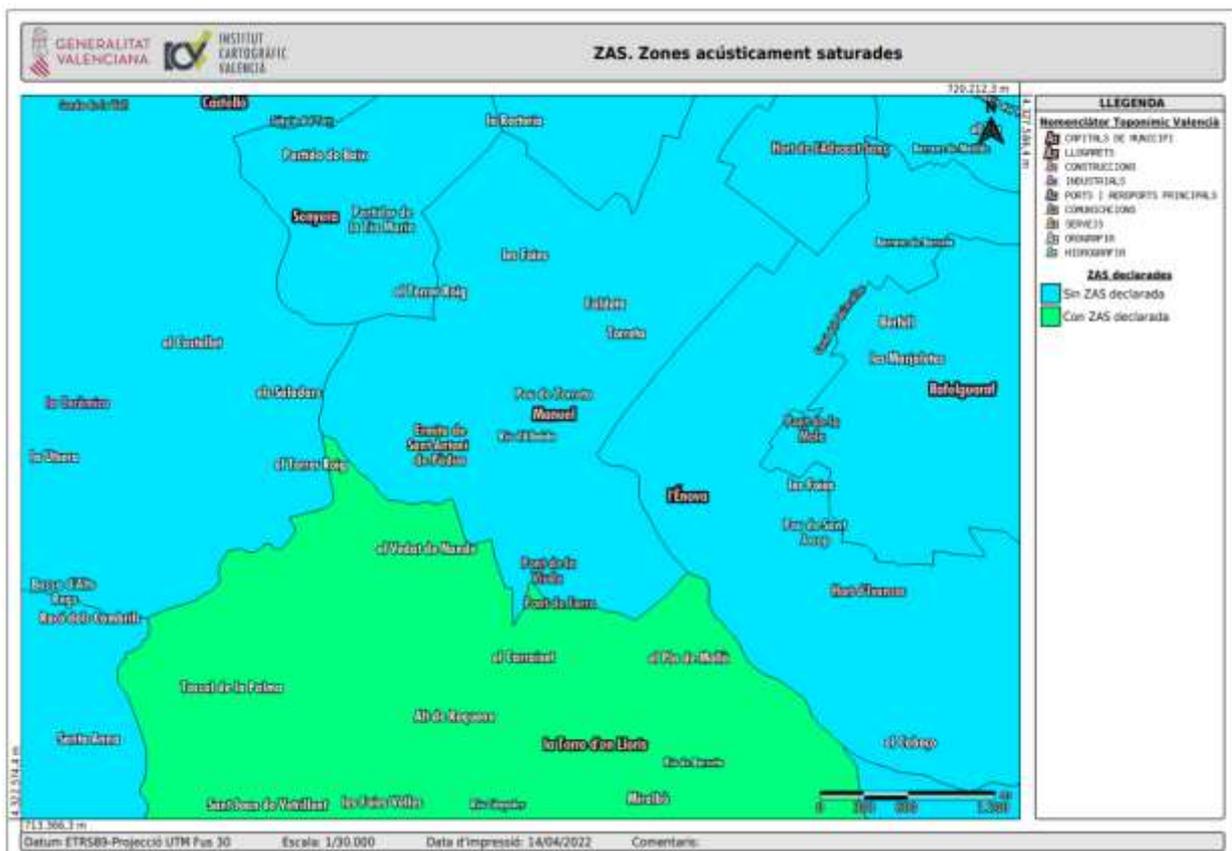
Los vehículos de motor son los causantes del 80% de la contaminación acústica, mientras que la actividad industrial representa un 10%, el ferrocarril un 6% y el ocio en torno a un 4%.

Manuel no está en la obligación de la realización de un PAM (Plan Acústico Municipal) ya que no tiene más de 20.000 habitantes. Los planes acústicos municipales tienen por objeto la identificación de las áreas acústicas existentes en el municipio en función del uso que sobre las mismas exista o esté previsto y de sus condiciones acústicas, así como la adopción de medidas que permiten la progresiva reducción de sus niveles sonoros para situarlos por debajo de los previstos en la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalidad, de Protección Contra la Contaminación Acústica.

Tampoco está declarada como ZAS (Zona Acústicamente Saturada) de acuerdo con lo establecido en el artículo 28 de la Ley 7/2002, de 3 de diciembre, de la Generalidad Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica, son Zonas Acústicamente

Saturadas aquellas en las que se producen unos elevados niveles sonoros debido a la existencia de numerosas actividades recreativas, espectáculos o establecimientos públicos, a la actividad de las personas que los utilizan, al ruido del tráfico en estas zonas así como a cualquier otra actividad que incida en la saturación del nivel sonoro de la zona.

Así, serán declaradas zonas acústicamente saturadas aquellas en las que, aunque cada actividad individualmente considerada cumpla con los niveles establecidos en la referida ley, se sobrepasan dos veces por semana durante tres semanas consecutivas o, tres alternas en un plazo de 35 días naturales, y en más de 20 dB(A), los niveles de evaluación por ruidos en el ambiente exterior establecidos en la tabla 1 del anexo II de la Ley 7/2002 de 3 de diciembre, de la Generalidad Valenciana, de Protección contra la Contaminación Acústica. El parámetro a considerar será LA, eq,1h durante cualquier hora del período nocturno y LA, eq,14h para todo el período diurno.



Mapa extraído del <https://visor.gva.es/>

5.- EFECTOS PREVISIBLES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE Y SOBRE LOS ELEMENTOS ESTRATÉGICOS DEL TERRITORIO, TOMANDO EN CONSIDERACIÓN EL CAMBIO CLIMÁTICO.

Dada la naturaleza del PMUS y la formulación de sus objetivos, así como la naturaleza de las líneas estratégicas indicadas en él y las medidas derivadas de estas últimas, el impacto ambiental derivado de su aplicación va a ser, por principio en la elaboración de un PMUS, positivo.

De manera mayoritaria, los impactos del PMUS van a provenir de la reducción del uso del vehículo privado, normalmente a favor del transporte público colectivo, vehículo compartido o del uso medios de transporte no motorizados: a pie, bicicleta, así como la fuerte acogida que está teniendo entre las nuevas generaciones los vehículos eléctricos, los patinetes y bicicletas eléctricas.

Además, existen otros impactos que son de naturaleza variada, siempre positiva por propia definición de los objetivos.

Entre los principales efectos ambientales asociados al cambio climático y derivados del transporte, destaca en primer lugar, la contaminación atmosférica. Las emisiones de agentes contaminantes (NOx) y de gases de efecto invernadero (CO²) derivados del uso de vehículos, ha generado en los últimos años una gran preocupación debido a su aumento progresivo. La puesta en marcha de actuaciones encaminadas a reducir el uso de vehículos privados supondrá una reducción de la contaminación atmosférica, no solo a nivel de emisiones contaminantes, sino también de ruido, ya que el transporte es considerado uno de los principales focos de contaminación acústica en las zonas urbanas.

Por otro lado, el ahorro en el consumo de combustibles fósiles y su sustitución por otras modalidades de transporte (a pie, bicicleta, patinetes y vehículos eléctricos.) permitirán reducir el impacto negativo que supone el uso de este recurso no renovable. De manera global, todos estos impactos positivos repercuten en la calidad de vida de la ciudadanía, no solo por la mejora de la calidad atmosférica, si no por el fomento de hábitos de vida más saludables entre la población, como es andar o ir en bicicleta.

Todo ello supondrá una mejora tanto del bienestar, como de la salud de las personas, lo que repercutirá en la salud y la economía de manera positiva y global de toda la sociedad.

La contaminación del aire representa un grave problema de higiene del medio ambiente, que afecta a los habitantes de los países en desarrollo y desarrollados. Los residentes de las ciudades donde hay niveles elevados de contaminación atmosférica padecen más enfermedades cardíacas, problemas respiratorios y cánceres de pulmón que quienes viven en zonas rurales donde el aire es más limpio.

Según datos de la OMS se calcula que en el mundo suman 1,3 millones las personas que mueren en un año a causa de la contaminación atmosférica urbana; más de la mitad de esas defunciones ocurren en los países en desarrollo.

Tras las medidas llevadas a cabo en el presente PMUS, teniendo en cuenta el nuevo reparto modal procederemos a calcular las emisiones producidas por los vehículos de Manuel mediante los datos de consumo y emisiones de los vehículos que extraemos de la información facilitada por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía – IDAE, así como la información obtenida de las encuestas realizadas a la ciudadanía de Manuel y la información obtenida en nuestro trabajo de campo, obteniendo la reducción de las emisiones respecto a estado actual.

El dióxido de carbono (CO²), que se produce en la combustión de todos los combustibles fósiles, es el principal gas de efecto invernadero. España figura en el sexto lugar en el cómputo total de emisiones de CO² entre los países de la UE-28.

Pero hay otros elementos que actualmente se utilizan como medida, para valorar la calidad del Aire, como son:

- CO – Monóxido de Carbono
- NO_x – Dióxido de Nitrógeno
- NO – Monóxido de Nitrógeno
- PM₁₀ – Partículas Sólidas y líquidas que son inferiores a 10 micras
- PM_{2,5} – Partículas Sólidas y líquidas que son inferiores a 2,5 micras

La Generalitat Valenciana, en el ejercicio de sus competencias establecidas en la normativa autonómica y estatal, cuenta con un instrumento eficaz que le permite realizar un seguimiento de los niveles de los contaminantes atmosféricos más importantes en las principales áreas urbanas e industriales, extendiendo este control a la totalidad de la Comunidad Valenciana: la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica.

El Decreto 161/2003, de 5 de septiembre, del Consell de la Generalitat, designa al organismo competente para la evaluación y gestión de la calidad del aire ambiente en la Comunidad Valenciana y crea la Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica.

La Consejería de Agricultura, Medio Ambiente, Cambio Climático y Desarrollo Rural realiza estudios anuales sobre la calidad del aire en toda la Comunidad Valenciana divididas por sectores, Manuel se encuentra situada en la Zona ES1009: JÚCAR – CABRIEL (Área Costera)

La Red Valenciana de Vigilancia y Control de la Contaminación Atmosférica, a través de las diferentes estaciones que la componen, realiza mediciones en continuo de diferentes parámetros contaminantes como el dióxido de azufre (SO₂), partículas en suspensión

con diámetro inferior a 10, 2.5 y 1 micras (PM10, PM2.5, PM1), dióxido de nitrógeno (NO₂), monóxido de carbono (CO) y ozono (O₃).

5.1.- EVALUACIÓN AMBIENTAL Y BALANCE ENERGÉTICO UNA VEZ IMPLANTADO EL PMUS.

En este apartado se resume el cálculo de las emisiones de CO₂, NO_x, HC y PM y en el año horizonte (2030) en el caso que se implantasen las medidas indicadas en el PMUS, y, de acuerdo con la metodología reflejada en éste, se reduzca el uso del transporte en vehículo privado, reparto modal esperado con disminución del transporte en vehículo privado y aumento de modos más sostenibles.

Después de la implementación de las actuaciones definidas en el PMUS se conseguirá reducir la movilidad en vehículo privado dentro del municipio y la modificación del Reparto modal de los desplazamientos dentro del municipio.

En base al Reparto modal actual visto en la encuesta y tras la implementación de las propuestas, precio de los combustibles, llegada del coche eléctrico se prevé alzar una reducción de los desplazamientos internos en vehículo privado en 20 puntos porcentuales, trasladándose a otros medios de transportes más sostenibles como caminar, bicicleta, patinete.

En base al nuevo Reparto modal, se ha calculado las emisiones que se generarían.

Número de vehículos por kilómetro recorrido/día = $1.570 * (0,57 * 0,92 * 1,4 + 0,57 * 0,21 * 0,7 + 0,43 * 0,15 * 0,7) = 1.354,75 \text{ vehículo} * \text{km/día}$

Número de vehículos por kilómetro recorrido/día.

En un escenario futuro el cálculo de las emisiones sería:

| Tipología de vehículo | Vehículo*km (día) | CO(g) | NOx(g) | HC(g) | PM(g) | CO ² (g) |
|-----------------------|-------------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|---------------------|
| Diesel | 663 | 0,204 | 0,551 | 0,051 | 0,05 | 181,6 |
| Gasolina | 649 | 2,394 | 0,314 | 0,186 | 0,02 | 194,2 |
| Total (g/día) | | 1688,95 | 569,09 | 154,524 | 46,13 | 246.436,6 |
| Total (Tn/día) | | 0,0016 | 0,00056 | 0.00015 | 0,000046 | 0,2464 |
| Total (Tn/año) | | 0,6164 | 0,2077 | 0,056 | 0,016 | 89,94 |

El resultado de las emisiones anuales de CO₂ que genera el tráfico en el municipio es de **89,94 Toneladas de CO₂/año**

Por lo tanto, tras la implementación del PMUS de las emisiones anuales de CO₂ se estima que se reducirán sería de un **14,04%**.



En cuanto al alcance de las actuaciones, hay que mencionar que éstas serán acordes a normativa vigente establecida en el PGOU de Manuel. En este sentido, las actuaciones propuestas limitarán a la simple adecuación y/o señalización de itinerarios, sin entrar jamás en ampliación de la plataforma viaria existente. Por estos motivos, se considera que el Plan debe estar sometido a Evaluación Ambiental Estratégica Simplificada.

En el PMUS se realiza un análisis de todas las calles del municipio. El análisis se hace en orden de jerarquía de las calles, primeramente, se analizan los viales de penetración, que son los que a través de ellos se accede al municipio y permiten al tráfico acceder al interior del casco urbano. Posteriormente se analizarán los viales colectores, los definimos como las calles que canalizan el tráfico que provienen de las calles de penetración, estas calles son las que permiten distribuir el tráfico por todo el municipio. Por último, se analizarán el resto de las calles, vías que su función principal es de acceso a los usos ubicados en sus márgenes (viviendas, edificios, bajos comerciales, garajes, etc.)

Para garantizar la accesibilidad a la infraestructura peatonal existente a nivel municipal se deberá adecuar la anchura de las aceras, realizar rebajes en zonas próximas a pasos de peatones, accesos a edificios públicos, las paradas de autobús, etc.

En el PMUS se desarrolla un Plan de accesibilidad que identifica la calidad de los itinerarios actuales para en el medio-largo plazo, actuar sobre ellos mediante la transformación de la sección viaria.

A nivel general los pasos de peatones no todos tienen los vados para poder realizar la transición de acera a acera con la máxima seguridad y de manera accesible.

- Realizar correctamente vados en las aceras.
- Mejorar el estado de la vía pública (agujeros, pendientes, etc).
- Repintar los pasos que tengan necesidades para tener la pintura en buen estado.
- Señalarlos con señales vertical, sobre todo aquellos que se encuentran en vías importantes como las calles de: Félix Rodríguez de la Fuente, C/ del Ángel, Juan Moreno, Zapadores y en todo el entorno escolar.
- Creación de nuevos pasos de peatones.

Fomento de la intermodalidad, aprovechando la proximidad de la estación de tren de cercanías, así como el proyecto de línea de autobús CV-112 Xàtiva Nord, deben de influir de manera muy positiva a la reducción de los desplazamientos de vecinos y vecinas fuera del municipio, y reduciendo con ello las emisiones de contaminantes a la atmosfera.



6.- INCARDINACIÓN EN LA ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA Y SU INCIDENCIA EN OTROS INSTRUMENTOS DE LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL O SECTORIAL.

6.1.- LEY DE MOVILIDAD DE LA COMUNIDAD VALENCIANA.

Los planes de movilidad como figura de planeamiento están descritos en la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat de Movilidad de la Comunidad Valenciana. En particular la Ley tiene como propósito:

- Establecer los criterios generales destinados a promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente.
- Regular los instrumentos de planificación necesarios en orden a alcanzar los objetivos antes señalados.
- Regular el servicio público de transporte terrestre de viajeros y el servicio de taxi.
- Regular las infraestructuras de transporte, así como las logísticas.

Para alcanzar estos objetivos y hacer cumplir los principios enumerados por la Ley de Movilidad, la ley reparte las competencias en temas de movilidad entre la Generalitat y las administraciones locales.

Las competencias municipales en materia de movilidad se centran en:

- La promoción de patrones equilibrados de movilidad urbana, en especial en relación con los desplazamientos a pie y en otros modos no motorizados.
- La planificación, ejecución y mantenimiento de las infraestructuras de transporte urbano.
- La provisión de los servicios de transporte público dentro de los núcleos urbanos (en aquellas ciudades que por ley les corresponda).

La ley describe también las herramientas que la administración pública dispone para alcanzar estos objetivos y conseguir modificar los patrones de movilidad actual hacia patrones más sostenibles.

La ley define cuatro tipos de planes de movilidad:

- Planes municipales de movilidad. Obligatorios para ciudades de más de 20.000 habitantes o para aquellos de población inferior pero dónde el instrumento urbanístico correspondiente prevea alcanzar dicha capacidad residencial o crecimientos superiores al 50% de las unidades residenciales, o del suelo para actividades productivas.
- Planes supramunicipales de movilidad, de ámbito comarcal o metropolitano.
- Planes de movilidad de elementos singulares por su capacidad de generación o atracción de viajes.

- Planes de movilidad de implantaciones singulares preexistentes.

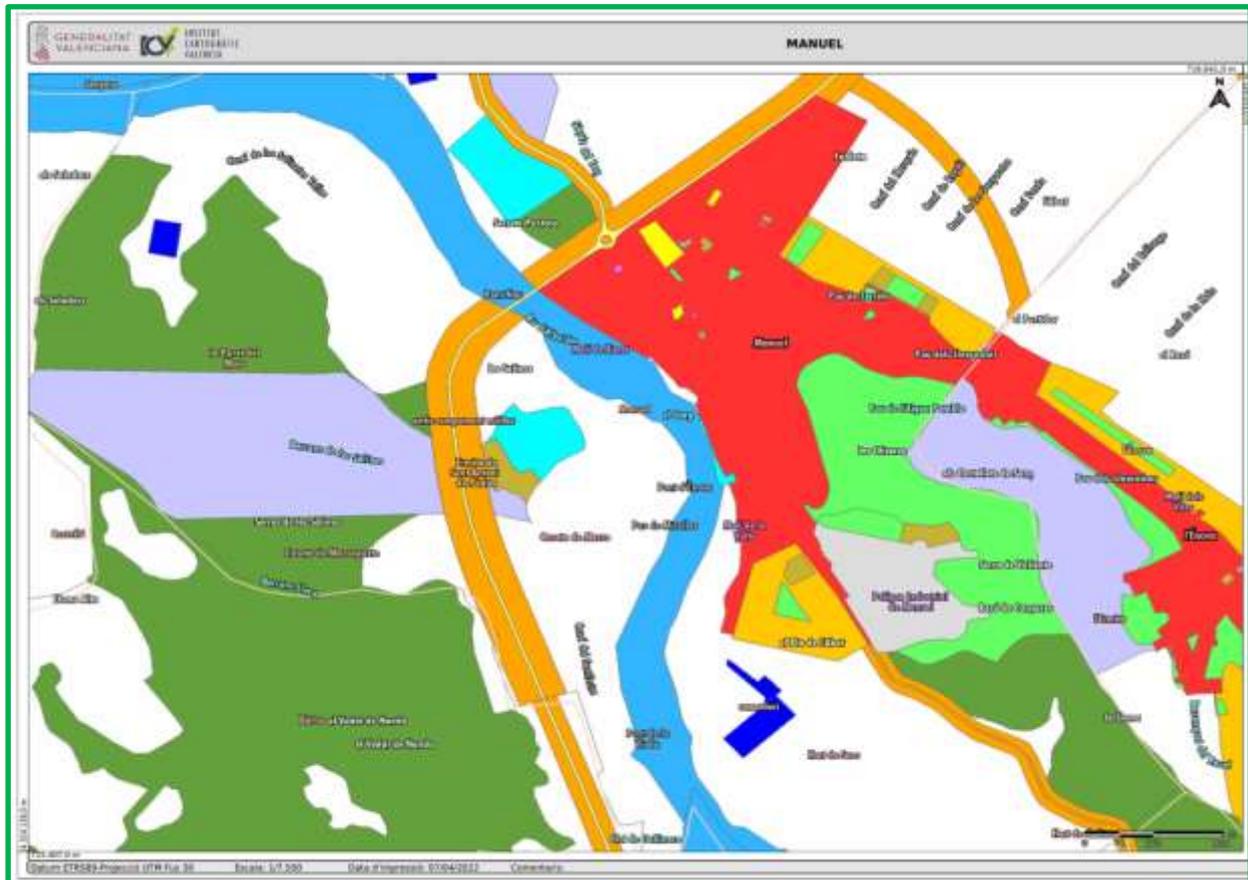
El presente Plan de Movilidad de Manuel se ajustará a las competencias descritas en la Ley de movilidad en lo que atañe a Planes Municipales de Movilidad.

6.2.- PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE MANUEL

NORMAS URBANÍSTICAS TEXTO CONSOLIDADO JULIO 2018

La finalidad de este Plan General es la de establecer, para todo el término municipal de Manuel, su ordenación urbanística estructural con las determinaciones que señala el artículo 17 de la Ley Reguladora de la Actividad Urbanística (Ley 6/1994, de 15 de noviembre, de la Generalidad Valenciana). A tal fin, se determinan, en las presentes normas urbanísticas del Plan General, el régimen urbanístico de la propiedad del suelo y regulación de la actividad de la edificación y, en general, de todos aquellos actos sujetos a licencia según el artículo 242 del Texto Refundido de la Ley sobre el Régimen del Suelo y Ordenación Urbana (RDL 1/1992, de 26 de junio) y las actuaciones de todo orden que por aplicación de las mencionadas Leyes pudiera producir.

Las normas urbanísticas, establecen, pues, la clasificación del suelo y la reglamentación detallada de usos, volúmenes y condiciones para la edificación del término municipal de Manuel. Por lo tanto, se regirán obligatoriamente por estas ordenanzas, la utilización, uso y edificación del suelo en todo el término municipal de Manuel.



Mapa extraído de <https://visor.gva.es/>

6.3.- ESTRATEGIA TERRITORIAL DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (ETCV).

La Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (ETCV) se aprueba por el Decreto 1/2011, de 13 de enero del Consell. Posteriormente se modifica por el Decreto 166/2011, de 4 de noviembre del Consell por el que se modifica el Decreto 1/2011 de 13 de enero del Consell por el que se aprobó la Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana.

La ETCV es el instrumento que define un modelo territorial de futuro para la Comunidad Valenciana con el máximo consenso entre los agentes sociales que operan en el territorio. Es este un modelo que integra políticas sectoriales con proyección territorial tiene en cuenta las amenazas y oportunidades del contexto exterior, fomenta las acciones impulsoras de cambios en el territorio, establece directrices de planificación y gestión para el suelo no urbanizable, y define los ámbitos adecuados para la planificación de ámbito subregional.

La estrategia territorial formula unos objetivos y unos principios directores de la ordenación del territorio vinculantes para el conjunto de las administraciones públicas con ámbito competencial en la Comunidad Valenciana. Para su consecución se formulan unas directrices que se tendrán en cuenta en todas las acciones que incidan en el territorio.

La ETCV consta de una visión territorial, 25 objetivos estratégicos, 500 propuestas, 100 metas evaluadas por indicadores y 1.600 acciones de cambio en el territorio, así como un conjunto de directrices orientadoras del desarrollo urbano y territorial.

En cuanto a la inserción del territorio que nos ocupa en la Estrategia Territorial, Manuel está dentro del Área Funcional de Xàtiva



<https://visor.gva.es/visor/?extension>

De acuerdo con las propuestas estratégicas relativas a la Movilidad, incluidas en el documento “Estrategia Territorial de la Comunidad Valenciana (Objetivo 19.- Garantizar el derecho a una movilidad sostenible)”, y en concreto en la propuesta 19.7.1. Planes de movilidad sostenible, deben realizarse estudios exhaustivos sobre la movilidad cada 10 años con una actualización intermedia cada 5 años.

Por consiguiente, se propone la revisión del documento del PMUS cada 5 años, llevando a cabo una actualización de la información de partida al año horizonte correspondiente, para así actualizar también las nuevas medidas que se estimen adecuadas.

De esta forma se persigue proporcionar al PMUS un carácter dinámico y con suficiente flexibilidad para adaptarse a la evolución del entorno.

6.5.- LEY DE ORDENACIÓN DEL TERRITORIO, URBANISMO Y PAISAJE DE LA COMUNIDAD VALENCIANA (LOTUP)

En la Ley 5/2014, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje de la Comunidad Valenciana (LOTUP) se define la Infraestructura Verde, que incluye, entre otros, la infraestructura verde se extenderá también a los suelos urbanos y urbanizables, comprendiendo, como mínimo, los espacios libres y las zonas verdes públicas más relevantes, así como los itinerarios que permitan su conexión”.

6.6.- PLAN DE ACCIÓN TERRITORIAL SOBRE PREVENCIÓN DEL RIESGO DE INUNDACIÓN EN LA COMUNIDAD VALENCIANA (PATRICOVA).

El Plan de Acción Territorial sobre prevención del Riesgo de Inundación en la Comunidad Valenciana (PATRICOVA) se aprueba por el Decreto 201/2015, de 29 de octubre, del Consell, por el que se aprueba el Plan de Acción Territorial de prevención del Riesgo de Inundaciones en la Comunidad Valenciana.



JUSTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO

a) LA MOTIVACIÓN DE LA APLICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO SIMPLIFICADO DE EVALUACIÓN AMBIENTAL Y TERRITORIAL ESTRATÉGICA.

Tomando como premisa los objetivos generales definidos por la Ley 6/2011, de 1 de abril, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana para los Planes de Movilidad Urbana, el presente PMUS tiene como objetivo principal la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico de competencia del Ayuntamiento de Manuel, priorizando la reducción del transporte individual motorizado en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transporte, desarrollando al mismo tiempo aquellos modos que hagan compatibles la seguridad vial y la defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para las vecinas y los vecinos de Manuel.

Así pues, como ya se ha indicado en este documento, los impactos de esta actuación van a ser positivos, repercutiendo fundamentalmente en la calidad de vida de la población, no solo por la mejora de la calidad atmosférica, sino por el fomento de hábitos de vida más saludables entre la población, como es andar o ir en bicicleta. Todo ello supone una mejora, tanto del bienestar, como de la salud de las personas.

Además, la recuperación del espacio urbano para el peatón supone una mejora en las relaciones entre la población que de este modo tiene un espacio público en el que interactuar, socializar y tiene mayor espacio para la realización de actividades en la calle.

Todo ello redundará en la mejora de condiciones de vida de los ciudadanos.

En el PMUS solamente se prevén actuaciones en suelo urbano.

En este marco de mejora se considera que el PMUS tiene un efecto ambiental de carácter positivo.

Por lo tanto, se solicitará al órgano medioambiental competente que el PMUS, en aplicación del artículo 46.3 sobre planes y programas objeto de la evaluación Ambiental y Territorial

Estratégica de la Ley 1/2019, de 5 de febrero, de modificación Ley 5/2014 de 25 de julio, de ordenación del territorio, urbanismo y paisaje de la Comunidad Valenciana, no se someta a un procedimiento ambiental ordinario, por tratarse de un plan en el que únicamente se prevén actuaciones puntuales de modificación del viario en el núcleo urbano de la población que mejora las condiciones de accesibilidad de los viales en suelo urbano y no cambia la calificación del suelo.

b) RESUMEN DE LOS MOTIVOS DE LA SELECCIÓN DE LAS ALTERNATIVAS CONTEMPLADAS.

Como se ha indicado en apartados anteriores, la elección de la alternativa contemplada en el documento de directrices sometido a evaluación ambiental responde a la necesidad de abordar la mejora medioambiental de la población de Manuel, mejorar la accesibilidad de las zonas urbanas y ofrecer una movilidad y transporte de alta calidad y sostenible, sobre todo en los desplazamientos fuera del municipio, teniendo en cuenta las necesidades de la población.

c) MEDIDAS PREVISTAS PARA PREVENIR, REDUCIR Y, EN LA MEDIDA DE LO POSIBLE, COMPENSAR, CUALQUIER EFECTO NEGATIVO IMPORTANTE EN EL MEDIO AMBIENTE Y EN EL TERRITORIO, QUE SE DERIVE DE LA APLICACIÓN DEL PLAN O PROGRAMA, ASÍ COMO PARA MITIGAR SU INCIDENCIA SOBRE EL CAMBIO CLIMÁTICO Y SU ADAPTACIÓN AL MISMO.

No se contemplan medidas especiales para reducir efectos negativos en el medio ambiente porque el PMUS mejorará las condiciones medioambientales del municipio.

d) DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS PREVISTAS PARA EL SEGUIMIENTO AMBIENTAL DEL PLAN.

Tal como se ha comentado durante la elaboración del Plan, el PMUS de Manuel no tiene efectos negativos sobre el medio ambiente.

Todos las actuación previstos inciden en la línea de reducir el uso del coche potenciando el resto de los modos sostenibles, lo que indica que los efectos previstos del Plan sobre el medio ambiente serán positivos.

En cualquier caso y durante el tiempo de desarrollo e implantación del PMUS, se ha previsto, de forma simultánea a la progresiva implantación de medidas, un plan de seguimiento que permita evaluar los resultados del PMUS de manera que puedan establecerse a tiempo medidas correctoras o modificaciones.

Así el PMUS incorpora un conjunto de indicadores que permitirá determinar los efectos reales de la aplicación de las actuaciones previstas, así como realizar un seguimiento en base a los indicadores y marcadores indicados.

Manuel, 23 de mayo de 2022



EQUIPO REDACTOR Y COLABORADORES

Jose Javier Lopez Bosca - D.N.I. 20410460Z

- Formado en la Asociación Geoinnova - Experto en Movilidad Urbana Sostenible.
- Participante I Congreso Online sobre Movilidad Sostenible (COMUS 2020).
- Participante II Congreso Online sobre Movilidad Sostenible (COMUS 2022).
- Formación en Gestión de Accesibilidad Universal – Federación de municipios y provincias.
- Administrador de Kanals Box, S.L. B-97910558
- Responsable de la elaboración y control de los trabajos del Plan.

Antonio Ruiz Canales – D.N.I. 21497632S

- Doctor Ingeniero.
- Profesor titular Universidad Miguel Hernández de Elche (UMH).
- Profesor en el Departamento de Ingeniería de la Escuela Politécnica Superior de Orihuela (EPSO).
- Experto en eficiencia energética, gestión de recursos hidráulicos y energéticos.
- Gerente de Telenatura EBT, S.L. Empresa de base tecnológica.

Joaquín Mira Hernández – D.N.I. 22984356L

- Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos
- *Colegiado Nº 33.279 del Colegio Oficial de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de España.*

Francisco Javier Cuenca Pérez – D.N.I. 48319502K

- Ingeniero Civil.
- *Colegiado Nº 20064 del Colegio Oficial de Ingenieros de Obras Publicas de Alicante.*
- Experto en planificación, diseño y simulación de operaciones de tráfico.

Francisco López Peñalver – D.N.I. 48458158X

- Ingeniero Técnico de Obras Públicas.
- Experto en planificación y ejecución de proyectos.

Javier López Sancho - D.N.I. 20448519R

- Formación sobre Movilidad Urbana Sostenible Certificado Instituto de Movilidad.
- Master en Eficiencia Energética.
- Técnico Profesional en Educación e Interpretación Ambiental.



MINISTERIO
DE HACIENDA

Certificado visualizado con la hoja de transformación: plantillaCertificate.xsl v20180625

Fecha de Emisión: 2022-05-11 12:12:22

CERTIFICADO DE INSCRIPCIÓN EN EL REGISTRO OFICIAL DE LICITADORES Y EMPRESAS CLASIFICADAS DEL SECTOR PÚBLICO

CERTIFICA que los datos reflejados en este certificado concuerdan fielmente con los inscritos en el Registro Oficial de Licitadores y Empresas Clasificadas del Sector Público a la fecha de su emisión, a los efectos establecidos en el artículo 96.1 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector.

DATOS DE LA ENTIDAD

Nombre/Denominación: KANALS BOX SOCIEDAD LIMITADA

Identificación: NIF: B97910558 (VIES: ESB97910558)

Nacionalidad: ESPAÑA

Capital Social: 3.100,00 euros

DOMICILIO SOCIAL

Vía y Número : C/ LA SENIA 26 BAJO

Código Postal : 46000

Municipio : CANALS

Provincia : VALENCIA

País : ESPAÑA

PROHIBICIONES PARA CONTRATAR

No existen prohibiciones vigentes para contratar.

ORGANO DE ADMINISTRACIÓN

> Administrador : LOPEZ BOSCA, JOSE JAVIER (NIF: 20414860Z)

Número de Protocolo : 558

Fecha de Emisión : 2010-05-03

Cargo : ADMINISTRADOR ÚNICO

Validez Hasta : INDEFINIDO

Notario : ESTEVAN GORDO, RAFAEL

Contenido literal : Idioma Español

ADMINISTRADOR ÚNICO

OBJETO SOCIAL

Fecha de Inscripción : 2021-04-29

LA CONSULTORÍA Y REDACCIÓN DE PLANES DE ACCESIBILIDAD Y TURISMO.

LA CONSULTORÍA Y ELABORACIÓN DE PLANES MUNICIPALES DE IGUALDAD DE GÉNERO, PLANES DE IGUALDAD DE GÉNERO PARA EMPRESAS, PLANES DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE (PMUS).

PLANES DE RESPONSABILIDAD SOCIAL CORPORATIVA.

PLANES DE ACCIÓN POR EL CLIMA Y ENERGÍAS SOSTENIBLES.

SERVICIO TÉCNICO Y MANTENIMIENTO DE MAQUINARIA.

7022.- OTRAS ACTIVIDADES DE CONSULTORÍA DE GESTIÓN EMPRESARIAL.

Y OTROS SERVICIOS INDEPENDIENTES N.C.O.P (PLANES URBANOS DE ACTUACIÓN MUNICIPAL - PUAM, TODO TIPO DE PLANES REFERIDOS AL URBANISMO, TODO TIPO DE PLANES REFERIDOS A TEMAS SOCIALES Y MEDIOAMBIENTALES.)

CÓDIGO CNAE DE LA ACTIVIDAD PRINCIPAL: 8299.

ENTIDAD EMISORA (ROLECE)

Firmante

<https://registrodelicitadores.gob.es/rolece/public/visualizarCertificados.action>

Partner colaborador en la Redacción de Planes:

TELENATURA EBT, S.L. Es una empresa de base tecnológica (EBT) interuniversitaria que aplica las Tecnologías de Información y Comunicaciones (TIC) a la gestión del medio ambiente, los recursos naturales y la agricultura. Nos dedicamos a la elaboración de hardware y software y la prestación de servicios de ingeniería en el ámbito del medio ambiente, los recursos naturales y la agricultura. TeleNatura EBT ha desarrollado una serie de productos y soluciones de aplicación de las TIC al medio ambiente, energía y recursos naturales y agricultura. Combina hardware y software para facilitar las labores de control, gestión y automatización. Se parte de diferentes tecnologías de captura y presentación de datos (fotogrametría, teledetección, sistemas de información geográfica, etc.) con dispositivos de campo (sensores de suelo, planta y clima), actuadores y otros elementos adicionales. Los elementos anteriores intercambian datos mediante sistemas de telecontrol y toda esta información es gestionada por un software que lo integra en un dispositivo. TeleNatura EBT desarrolla dispositivos y aplicaciones "a medida" dependiendo de las necesidades del cliente. Es una spin-off de la Universidad Miguel Hernández de Elche.



Antonio Ruiz Canales
Doctor Ingeniero Agrónomo

telenaturaebt@telenaturaebt.es

Parque Científico Empresarial Edificio Quorum III
Avda. de la Universidad s/n
03202 Elche (Alicante)
Movil +34 649 581 413
Fax +34 966 749 718



**Ajuntament
de Manuel**

I PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE PMUS MANUEL 2022 - 2026



Kanals Box, S.L. B-97910558 C/ La Senia, 26 – 46650 Canals - Valencia