

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible PMUS 2022 – 2026



**Ajuntament
de Manuel**



Subvencionat per:



ELABORAT PER:

KANALS BOX, S.L. B-97910558
C/ LA SENIA, 26 - 46650 CANALS -VALÈNCIA –
Telèfon 690 84 43 47 – 647 65 89 15
administracion@kanalsbox.com

Document impulsat per:

Diputació de València, i l'Ajuntament Manuel

Subvencionat per:

Diputació de València

Elaboració del PMUS:

Kanals Box, S.L.

Coordinador del PMUS:

Jose Javier López Bosca

- Diplomant en Màrqueting
- Tècnic en Gestió Ambiental
- Gestió Accessibilitat Municipal
- Agent d'Igualtat
- Auditor Sistemes Qualitat

Equip Treball de Camp:

Javier López Sancho

- Diplomat PMUS
- Postgrau en Energies Renovables
- Educador Ambiental
- Especialista en tractament de dades

Javier López Bosca

- Diplomat en PMUS
- Diplomat en Accessibilitat Urbana

David Busquets - Projekta

- Expert en Senyalització i Tràfic

Antonio Ruiz Canales – Telenatura

- Doctor Enginyer Agrònom
- Expert en Eficiència Energètica
- Professor Universitat d'Alacant
- Tècnic en senyalització de tràfic

Enquestes Participació Ciutadana

Jose Javier López Bosca

Javier López Bosca



Assessorament sobre Accessibilitat

Charo Rodríguez De Luengo

- Tècnica de l' O.N.C.E.

Equip de Realització:

Kanals Box, S.L.

Tractament de de Fotos y Textos:

Javier López Sancho

Javier López Bosca

Maquetació, Disseny i Impressió:

Jose Javier López Bosca

Javier López Sancho

Copybri

Col·laboracions y agraïments:



Ajuntament Manuel, Policia Local, veïns i veïnes del municipi, Associacions, Empreses, Comerços i resta d'Agents Socials.

Correu específic per canalitzar la informació al Pla de Comunicació i Participació Social:

manuel@pmus.net

Numero per contacte telefònic, WhatsApp i Telegram per canalitzar el Pla de Comunicació i Participació Social:

722 89 75 29

KANALS BOX, S.L.

C/ LA SENIA, 26 – 46650 CANALS (VALENCIA)

Telèfons - 690 84 43 47 – 647 65 89 15



tecnico@pmus.net

Índex	Pàgina
PREÀMBUL – CONCEPTE	5
MARC NORMATIU, ESTRUCTURA I CONTINGUT	6
FASE I: DEFINICIÓ D'OBJECTIUS GENERALS	11
ESTUDIS I PROJECTES CENSATS / PROJECTES I ESTUDIS EN CURS	13
FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC	34
CARACTERÍSTIQUES SOCIOECONÒMIQUES, TERRITORIALS I URBANÍSTIQUES	35
Població activa, activitat econòmica i ocupació	38
Equipaments Manuel i el seu potencial d'atracció	45
Dades de motorització, recollint percentatge de vehicles de baixes emissions	47
Matrius origen-destí desplaçaments quotidians	50
Informació del Pla General d'Ordenació Urbana vigent	56
FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC	60
TRÀNSIT I CIRCULACIÓ	61
Jerarquització de la xarxa viària	61
Inventari del viari, amb estructura i jerarquitzat	69
Carrers amb estructura de Plataforma Única, total o parcial	125
Plaques de carrers	133
Il·luminació Artificial Urbana	135
ZONES INDUSTRIALS	137
ACCESSIBILITAT I MOBILITAT	142
Zones verdes, parcs, instal·lacions esportives	151
Anàlisi de les interseccions	163
Aforament de tràfic	169
INVENTARI D'APARCAMENT	177
TRANSPORT PÚBLIC	185
DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES	189
MOBILITAT A PEU I AMB BICICLETA	194
RUTA SEGURA AL COL·LEGI	200
Mobilitat amb Bicicleta	207
ASPECTES MEDIAMBIENTALS I ENERGÈTICS	209

Índex	Pàgina
Balanç energètic d'emissions CO² i velocitats mitjanes	223
Possible escenari després de la implementació del PMUS (2022-2026)	225
Pla de Mobilitat Urbana Sostenible – PMUS, amb perspectiva de gènere	228
Anàlisi DAFO	234
FASE III. PLA D'ACCIÓ	238
Propostes d'Actuació	240
Cronograma	262
Seguiment del PMUS	264
Indicadors	266
PLA DE COMUNICACIÓ I PARTICIPACIÓ CIUTADANA	270
BIBLIOGRAFIA I FONS DE REFERÈNCIA	275
EQUIP REDACTOR I COL·LABORADORS:	276
ANNEXES	279

DATA	SITUACIÓ I EVOLUCIÓ DE PMUS MANUEL
Març 2020	Reunions amb membres de l'ajuntament per encetar els treballs del PMUS
Març i Abril 2022	Treballs tècnics i de camp per l'elaboració del PMUS. Elaboració i realització d'enquestes digital i presencial.
20-04-2022	Elaboració i enviament inicial per realitzar els ajustos oportuns.
06-05-2022	Reunió a l'Ajuntament de Manuel, per realitzar ajustos.
Maig 2022	Realització d'ajustos i Actualització del PMUS.
09-05-2022	Enviament del PMUS per Seu Electrònica.
Octubre 2023	Realització d'ajustos del PMUS

Actualització novembre 2023

Després de rebre la notificació/comunicació de **GVA-MEDI AMBIENT_PR-2754182** on se sol·liciten algunes modificacions o aclariments en el PMUS de Manuel.

L'empresa KANALS BOX ha fet els canvis que se sol·liciten.

En l'informe de Diputació de València es fa menció a:

Si bien se detallan los principales focos de atracción del municipio en el apartado “Equipaments Manuel i el seu potencial d'atracció”, se deberían examinar en el plan sus condiciones de accesibilidad e identificar las barreras arquitectónicas existentes.

En les pàgines 45 s'ha afegit un nou plano on s'ubiquen els principals equipaments del municipi, en la pagina 46 s'han afegit comentaris respecte a l'accessibilitat de cert equipaments.

Se han elaborado diferentes tipos de encuestas, pero no se da información relativa a la representatividad de la muestra encuestada, ni se incluye la división por edades o sexos.

S'ha refet completament l'anàlisi de l'enquesta i s'han afegit les dades sol·licitades. L'enquesta refeta es troba des de la pàgina 282 a 285

En el apartado de “Inventari del viari, amb estructura i jerarquitzat” (página 69), se realiza una descripción del viario del municipio calle por calle, con texto y fotografías. En este apartado se habla sobre señalización, anchos de acera, estacionamiento de vehículos, barreras arquitectónicas y otras características de las calles, pero no se aportan planos ni información gráfica de forma ordenada que ayude a una comprensión fácil y práctica de la estructura viaria de Manuel.

Des de la pàgina 69 a 132 d'analitzat tots els carrers de Manuel amb ordre de jerarquia e importància, aportant amb mapes de ubicació i gràfics de la secció de cada un d'ells. A banda al principi de cada sector s'especifica amb mapes i es detalla quines vies son de penetració, col·lectores i la resta de carrers.

En la pàgina 201 s'ha afegit un plano amb les amplàries de les voreres per a definir d'una manera clara i visual les millors zones d'accessibilitat.

En la pàgina 144 s'ha afegit un mapa on s'indiquen les principals incidència respecte a guals per a vianants.

En la pàgina 167 s'ha afegit un mapa on s'indiquen les principals interseccions del municipi.

En el apartado “Informació del Pla General d'Ordenació Urbana vigente” se debe recoger la Modificación Puntual nº12 del PGOU de Manuel

En la pàgina 59 s'afegit la modificació sol·licitada.

En la página 169 se recogen datos de aforos en las carreteras CV-41, CV-562, CV- 575 y CV-577, así como de dos puntos en el viario del municipio, pero no se procesa ni se llega a ninguna conclusión a partir de esta información

En la pagina 179 s'han afegit unes conclusions sobre les dades d'aforament exposades al pla. A banda, en cada una de les zones on s'han fet aforaments hi ha comentaries descriptius al respecte.

La propuesta “Creació del camí segur a l'escola”, se proponen actuaciones únicamente en la calle Enric Valor, que da servicio a los itinerarios desde el norte de la población, pero no se identifican y se hacen propuestas concretas en el resto de itinerarios.

En la pàgina 211 s'ha incorporat una descripció per a noves rutes i zones del camí segur a l'escola.

A l'informe es demana millorar les tables de les propostes amb més informació gràfica i pressupostaria.

Des de la pàgina 247 es poden vore les propostes realitzades, en està actualització s'ha millorat la informació de cada una d'elles, afegint ubicacions, mapes i s'ha indicat un pressupost aproximat per a cada una d'elles.

També s'han eliminat algunes propostes generalistes i s'han realitzat propostes més concretes.

Con el objetivo de fomentar la movilidad eléctrica, se recomienda analizar la inclusión de alguna propuesta relativa a la renovación de la flota de vehículos municipales con vehículos eléctricos. Esta propuesta se complementaría con la propuesta 29- "Punto público de recarga para vehículos eléctricos"

Aquesta proposta no s'ha realitzat per part de l'equip que elabora el PMUS perquè l'ajuntament de Manresa ja està renovant la flota municipal amb vehicles elèctrics, i al principi del PMUS a la pàgina 16 ja s'ha inclòs la compra del vehicle elèctric per a la brigada municipal. Entenem que el consistori ja està realitzant està acció.

Sería conveniente recoger todas las propuestas en un cuadro resumen

En la pàgina 271 i 272 es troba el quadre resum de les propostes.

Es demana modificar el temps per a realitzar totes les propostes.

El PMUS s'ha realitzat per a un període de temps de 4 anys tal i com es demana a la memòria per executar-lo. El que si que seria interessant seria realitzar altre PMUS al cap de 4 anys per tractar de avaluar i analitzar les actuacions que s'han realitzat i quines no per tal de reestructurar, planificar i actualitzar les necessitats del municipi i refer de nou les propostes.

En la página 266 "Indicadores", los indicadores propuestos son muy genéricos y únicamente se indica la tendencia de evolución deseada. Deben incluirse indicadores concretos y cuantificables que permitan valorar de forma adecuada el grado de avance del plan. Se deben reflejar los valores iniciales de los indicadores y garantizar que su recolección futura sea factible.

S'han modificat els indicadors tal i com es demana a la resolució. Estan des de la pàgina 275 a la 277.

L'informe indica que es necessària la incorporació al PMUS d'un capítol dedicat a la Infraestructura Verda.

*S'ha ampliat l'apartat **Zones verdes, parcs, instal·lacions esportives** afegint la informació necessària que es sol·licita. Les modificacions es troben des de la pàgina 164 a 166.*

L'informe indica que es necessària la incorporació al PMUS d'un capítol dedicat a les vies pecuàries.

S'ha afegit este capítol al PMUS a la pàgina 215, amb la informació sol·licitada amb una descripció de les vies y un mapa.

PREÀMBUL - CONCEPTE

Recuperar el poble, fer el transport accessible per a tots, disminuir les emissions nocives per a la salut i tindre nivells de seguretat cada vegada més alts, són objectius comuns que han de guiar el desenvolupament de la mobilitat en els pròxims anys, de manera que la Comunitat Valenciana pugua homologar-se en esta matèria amb les regions més avançades del continent que han sabut trobar vies adequades per a unir desenvolupament i qualitat de vida. En poques paraules, es tracta d'avançar cap a un patró més equilibrat de mobilitat en el qual els desplaçaments a peu i amb bicicleta i el transport públic tinguen un paper cada vegada més rellevant tant en el cor dels espais metropolitans com en els àmbits cada vegada més amplis als quals s'estén la mobilitat quotidiana.

L'atenció preferent sobre esta qüestió està especialment en raó tant de l'actual magnitud de les xifres de mobilitat, com de la progressió que aconseguirà en els pròxims anys. D'acord amb estudis solvents, en les pròximes dues dècades els desplaçaments diaris en àrees com les de la Comunitat Valenciana poden duplicar-se. Ens trobem, no tan sols davant la necessitat de solucionar un problema present, sinó amb l'oportunitat de desenvolupar un ventall d'accions preventives en la matèria, tendents al fet que en les pròximes dècades el nostre territori aconseguisca també en qüestions de mobilitat l'alt nivell d'excel·lència en matèria de qualitat de vida i de capacitat de progrés a la que aspira la ciutadania.

El Pla de Mobilitat és l'instrument que concreta, en un àmbit o implantació determinada, els objectius plantejats per la llei, i en particular el gradual progrés cap a patrons més equilibrats de mobilitat, amb participació creixent de les maneres no motoritzades i del transport públic. Es defineixen les accions i estratègies a emprendre amb vista a aconseguir els objectius, servint per a tant de marc de referència a la planificació concreta en matèria de serveis públics de transport, d'infraestructures i de la resta d'accions en relació amb el condicionament de l'espai urbà.

Assisteix a la ciutadania el dret a conèixer i participar en la planificació i regulació en matèria de mobilitat i transport, d'acord amb els instruments previstos en la normativa vigent. Les administracions asseguraran la major divulgació i coneixement possible dels documents aprovats provisionalment o definitivament, mitjançant la utilització de tots els procediments que siguen a la seua mà i especialment mitjançant la seua difusió a través de les xarxes socials.

En els casos que es crega necessari, l'administració formularà una enquesta pública prèvia a l'adopció de les seues decisions en matèria de planificació i regulació. A aquest efecte obrirà un tràmit públic d'inscripció prèvia, després del qual sotmetrà les seues propostes a debat bé de manera directa bé mitjançant mitjans telemàtics. Els resultats de tal procediment seran tinguts en compte per l'administració i la seua acceptació o denegació, que serà en tot cas motivada, s'integrarà en l'expedient corresponent.

Extracte de Llei 6/2011, d'1 d'abril, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana.

(Publicada en el «Diari Oficial de la Generalitat Valenciana» número 6.495, de 5 d'abril de 2011)

MARC NORMATIU, ESTRUCTURA I CONTINGUT

MARC NORMATIU, ESTRUCTURA I CONTINGUT D'UN PLA MUNICIPAL DE MOBILITAT

La llei 6/2011, d'1 d'abril, de Mobilitat de la Comunitat Valenciana defineix el desenvolupament adequat dels Plans Municipals de Mobilitat:

Article 10. Plans Municipals de Mobilitat.

- 1. Els plans municipals de mobilitat inclouran una anàlisi dels paràmetres essencials que defineixen la mobilitat en el moment en què es formulen respecte al principi d'accessibilitat universal, els objectius en relació amb la seua evolució a mitjà i llarg termini i aquelles determinacions necessàries per a assolir aquests objectius. Amb anterioritat a l'aprovació dels plans per part de l'ajuntament, s'haurà de demanar informe previ de l'òrgan competent en matèria de mobilitat de la Generalitat.*
- 2. La definició de paràmetres i objectius assenyalats en el punt anterior s'acompanyarà dels indicadors que s'estimen pertinents en relació amb el volum total de desplaçaments i el seu repartiment modal, i els nivells associats de consums energètics, ocupació de l'espai públic, soroll i emissions atmosfèriques, particularitzant les d'efecte hivernacle. L'evolució d'aquests darrers paràmetres tendirà a la seua reducció progressiva d'acord amb els ritmes i límits que reglamentàriament s'estableixen en relació amb el desenvolupament de les polítiques energètiques i ambientals.*
- 3. Les determinacions dels plans de mobilitat s'estendran al disseny i dimensionament de les xarxes viàries i de transport públic, a les infraestructures específiques per a vianants i ciclistes, a les condicions de seguretat i eficàcia per a la circulació de vianants i ciclista, al sistema d'estacionament i als aspectes de l'ordenació urbana rellevants a l'hora de determinar aspectes quantitatius i qualitatius de la demanda de transport, tals com les densitats urbanístiques, la integració d'usos, la localització de serveis i altres usos atractors de transport, i altres semblants.*

<https://politicaterritorial.gva.es/va/>

Servei de Mobilitat Urbana

Direcció General d'Obras Públiques, Transport i Mobilitat

Ciutat Administrativa 9 d'Octubre, torre 1, Castán Tobeñas, núm. 77

46018 València



**GENERALITAT
VALENCIANA**

Conselleria de Política
Territorial, Obres Públiques
i Mobilitat

L'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible – PMUS, s'ha d'estructurar segons les següents fases:

FASE I: DEFINICIÓ D'OBJECTIUS GENERALS

En aquesta etapa es pretén orientar i limitar l'abast del pla a desenvolupar, ja que a partir dels resultats obtinguts en ella es definiran els objectius generals a perseguir. Per a la seua elaboració serà necessari recopilar i analitzar tota la informació municipal que es trobe disponible en les diferents regidories per a poder proporcionar una visió integral i objectiva de la problemàtica de la mobilitat en el municipi. Per a això serà necessari:

- Recopilar percepció de problemàtica inicial que ha portat a la necessitat de desenvolupar un PMUS.
- Conèixer projectes en curs en l'àmbit municipal.
- Censar estudis existents.

FASE II: ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

El primer pas per a seguir arribats a aquesta fase serà la recollida de dades. S'ha d'obtindre tota la informació possible dels següents punts, ja siga de fonts de dades disponibles com a partir de treballs de camp:

- Característiques socioeconòmiques, territorials i urbanístiques:
 - Població (nombre de persones, famílies, piràmide de població).
 - Població activa, activitat econòmica i ocupació.
 - Equipaments en el municipi i el seu potencial d'atracció (sanitaris, educatius, comercials, d'oci...)
 - Dades de motorització, recollint percentatge de vehicles de baixes emissions.
 - Matrius origen-destino de desplaçaments quotidians per zones de transport en el municipi.
 - Informació del Pla General d'Ordenació Urbana vigent, quant a usos de sòl, capacitats de desenvolupament i previsions de plans futurs, en tramitació o en estudi.
- Característiques generals de la demanda de mobilitat: s'ha de recollir tota la informació existent que permetia caracteritzar la mobilitat, ja siga motoritzada o la ciclista i per als vianants del municipi. També s'han de recollir dades de mobilitat de discapacitats. Com es reflecteix en els punts del paràgraf anterior, és desitjable disposar de la matriu origen-destino de mobilitat en el municipi.
- Trànsit i circulació:
 - Inventari del viari, amb estructura i jerarquitització, sentit de circulació, amplàries de calçada i voreres, usos com a aparcaments en carrer o entrades a aparcaments públics i privats.
 - Informació sobre accessibilitat per als vianants i per a discapacitats.
 - Inventari d'interseccions existents i el seu funcionament.
 - És convenient aportar dades d'aforaments de trànsit, recollint fluxos en hora punta i analitzant composició, índex d'ocupació, etc.

- Inventari d'aparcament en municipi:
 - Estacionament en via pública, distingint entre lliure i regulat si n'hi ha.
 - Aparcaments públics, privats d'ús públic i privats.
 - Estacionaments per a discapacitats: personalitzats, en espais i aparcaments públics i privats.
- Transport públic: s'han de recollir les dades sobre oferta i demanda de transport públic, línies, parades, freqüències, etc.
- Distribució urbana de mercaderies: es recopilaran dades sobre fluxos de mercaderies i relació amb espais de proveïment, problemàtica de càrrega i descàrrega i s'inventariarà espais reservats per a aquesta funció. És convenient detectar el mal ús d'aquests espais.
- Mobilitat a peu i amb bicicleta: existència d'itineraris per als vianants i barreres existents, demanda ciclista actual i potencial, capacitat de viari per a albergar itineraris ciclistes i avaluació de possibles problemes entre vianants i ciclistes.
- Aspectes mediambientals i energètics:
 - Índexs de qualitat ambiental: valors límit horaris de principals paràmetres de contaminants (NOx, PM10, PM2,5, ozó, plom, etc.).
 - Soroll: valors de mesuraments recollits, zones on s'excedeixen límits, etc.
 - Balanç energètic i d'emissions de CO₂ sobre la base d'aforaments, índexs d'ocupació de les diferents maneres i velocitats mitjanes.

Amb el suport de les dades obtingudes i el coneixement dels problemes locals específics es podrà realitzar l'anàlisi de la situació de mobilitat actual, tenint presents els objectius generals prèviament establits. En l'anàlisi de s'haurà de contemplar la perspectiva de gènere i haurà de tindre un enfocament multigeneracional.

Amb això s'haurà d'obtindre un diagnòstic global, que consistirà en una descripció de la problemàtica existent en matèria de mobilitat; diagnòstic que serà expressat en termes de problemes, amenaces, fortaleeses i oportunitats. Els problemes hauran d'estar jerarquitats, relacionats entre si i les seues causes determinades.

FASE III: PLA D'ACCIÓ

En aquesta fase es definiran uns objectius específics, en funció dels objectius generals establits prèviament i una vegada delimitats tots els problemes de mobilitat del municipi a partir del diagnòstic de la fase anterior. Aquesta fase de propostes és la més important del pla de mobilitat, perquè l'execució d'aquestes propostes significa millorar la situació dels ciutadans en relació amb la mobilitat sostenible.

Per a la consecució dels objectius específics es definiran unes estratègies d'acció, que es traduiran en una sèrie de propostes concretes de millora de la mobilitat. És important proposar mesures amb un grau de definició suficient, de tal forma que puguin ser executades sense haver d'esperar que es redacte un altre estudi posterior al pla de mobilitat. Cadascuna d'aquestes propostes s'ha de recollir en una fitxa individualitzada que contindrà les següents dades:

- Descripció de la proposta. Pot ser convenient el suport de plans o croquis per a una bona definició.
- Programació temporal de la proposta: estimació d'inici d'execució i termini.
- Cost total de la inversió.
- Agents a intervindre en l'execució i finançament.

És convenient recollir totes les propostes en un quadre resum, de manera que es pugui tindre una visió global de la programació temporal i del cost tant de cada actuació com del global de les mesures proposades pel pla. Aquestes mesures han de ser viables, per tant, haurien de poder ser finançades en els terminis establits pel pla de mobilitat.

Finalment, es definiran uns indicadors de seguiment que permetran veure com s'executa la implantació del pla, en totes i cadascuna de les accions que es considere. Aquests indicadors han de permetre realitzar una avaluació anual que s'haurà de recollir en un informe municipal sobre el grau d'avanç en les determinacions del pla de mobilitat i sobre la programació/reprogramació de les actuacions previstes per a l'any següent.

FASE I: DEFINICIÓ D'OBJECTIUS GENERALS

FASE I: DEFINICIÓ D'OBJECTIUS GENERALS

NECESSITAT DE DESENVOLUPAR UN PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE – PMUS A MANUEL

El present Pla Municipal de Mobilitat es realitza a petició de l'Ajuntament de Manuel conscienciat de la necessitat de millorar la mobilitat, accessibilitat universal, qualitat ambiental i sonora del municipi.

L'Ajuntament entén el PMUS com una necessitat, per a conèixer l'estat actual del municipi quant a mobilitat, l'estat en el qual es troba en els diferents àmbits com són: L'accessibilitat, protecció del vianant, estat dels vials i la senyalització, qualitat ambiental, tant de l'aire com sonora i a més, conèixer les pautes que segueix la població i la que visita el municipi en matèria de mobilitat.

Els objectius del PMUS, són la millora de les mancances que es troben en els àmbits anteriorment assenyalats, així com oferir alternatives a diversos problemes que pot tindre el municipi en matèria de mobilitat i implementar noves accions per a millorar el municipi.

Un altre dels objectius és fomentar entre els habitants i visitants maneres de mobilitat sostenible, com per exemple moure's a peu o amb bicicleta en desplaçaments dins del municipi, així com la conscienciació per a l'adquisició i ús dels vehicles elèctrics, nets i sistemes ecològics, la utilització de transport públic i restringir gradualment l'ús del vehicle privat dins del nucli urbà.

Els hàbits actuals de mobilitat a la ciutat es caracteritzen per una expansió urbana contínua i una dependència creixent respecte del vehicle privat, produint un gran consum d'espai i energia i uns impactes mediambientals que posen en relleu la necessitat d'aconseguir un sistema de transport urbà ben concebut que siga menys dependents dels combustibles fòssils. Per a aconseguir-ho s'ha d'habilitar recursos, implantar mesures i canviar tendències, la qual cosa fa necessària la conscienciació i implicació de tota la societat i la col·laboració entre diferents administracions per a aconseguir solucions integrals que suposen un canvi en la tendència, cap a la sostenibilitat, en la mobilitat urbana.

Un canvi cap a una Mobilitat Urbana Sostenible, suposarà un estalvi econòmic, social i ambiental quant a:

- Reducció de despeses en carburants fòssils i contaminants.
- Reducció en els problemes de salut de la població, amb la reducció de despeses que això representa.
- Reducció de despeses en el vehicle privat.
- Conservació de la via pública.
- Benefici en la qualitat de vida de la població.
- Reducció en les malalties i molèsties per a la població.
- Reducció en els accidents de trànsit.
- Reducció en el temps de desplaçament, menys embossos.
- Reducció en la contaminació acústica.
- Reducció en l'emissió de contaminants a l'atmosfera.
- Contribuir al canvi climàtic per a millor.
- Canvi de mentalitat per a afavorir el respecte al medi ambient.

ESTUDIS I PROJECTES CENSATS / PROJECTES I ESTUDIS EN CURS

Auditori: Reforma i Adaptació a la Normativa vigent d'Accessibilitat



Es considera prioritari procedir a l'adaptació de l'actual edifici destinat a Auditori Municipal a la normativa vigent, amb motiu d'una actuació de millora que es pretenia realitzar, els tècnics van detectar diverses deficiències tècniques, el que obliga al consistori a tancar l'espai i reformar i adaptar l'espai amb una inversió de 330.000 € del pla d'inversions 20-21.

El Auditori es troba ubicat al C/ Santa Ana, 20 <https://goo.gl/maps/KsG9zMPtZF2RGHsz7>

S'han realitzat les següents actuacions:

Construcció del corredor amb eixida independent des de la caixa escènica fins al carrer Santa Ana, instal·lació contra incendis i construcció de dos sectors, adaptació de la primera planta per a la maquinària de ventilació i el grup electrogen i es realitzaran adaptacions a la normativa d'accessibilitat.

Disposa de:

Projecte d'obra: reforma i adaptació de l'auditori de Manuel. Adaptació a la normativa vigent.

Tots els treballs inclosos en el present projecte s'executaran acuradament, conformement a les bones pràctiques de la construcció, d'acord amb les condicions establides en el Plec de condicions Tècniques de la Direcció General d'Arquitectura, aprovat pel Consell Superior dels Col·legis d'Arquitectes en data 24 d'abril de 1973, i complint estrictament les instruccions rebudes per la direcció facultativa, no podent per tant servir de pretext al contractista la baixa subhasta per a variar l'execució, ni la primera qualitat de les instal·lacions projectades quant als seus materials i mà d'obra, ni pretendre projectes addicionals.

Projecte de sol·licitud de llicència ambiental "Reforma i adaptació de l'auditori municipal a la normativa vigent".

L'objecte del projecte és la definició de les característiques de l'activitat a desenvolupar, de l'edifici existent i conforme al projecte bàsic, la descripció de les seues instal·lacions, repercussió en el medi ambient, condicions de seguretat contra incendis, així com tota la informació rellevant per a l'avaluació de l'activitat des del punt de vista mig ambiental i així obtindre la corresponent llicència ambiental.

Font d'informació:

https://contrataciondelestado.es/wps/portal/!ut/p/b0/04_Sj9CPykssy0xPLMnMz0vMAfljU1JTC3ly87KtUIJLEnNyUuNzMpMzSxKTgQr0w_Wj9KMyU1zLcvQjQ9Ocy5yyfJJTXM1yC40MSysykhLDAm1t9Qtycx0Bn-r88w!!/

Adequació del Bar Serreta



Per l'execució de l'obra s'ha obtingut una subvenció de la Diputació de València, en el marc del Pla d'Inversions 2020-2021, finançant íntegrament l'import del projecte.

Millora de l'accessibilitat en banys i millora de l'eficiència energètica en el bar amb cuina annexa a la piscina municipal de Manuel.

Per a la consecució de la millora de l'accessibilitat i de l'eficiència energètica

de l'edifici, tal com s'ha indicat anteriorment, s'opta per la ubicació d'higiene adaptada en un nou espai, sense modificar els existents, de manera que s'adapten a l'actual normativa d'accessibilitat.

Així mateix, quant a la millora energètica s'opta per la substitució dels equips de climatització i dels elements d'enllumenat de manera que tinga un major rendiment, a més de la instal·lació de panells solars tèrmics per a la producció d'aigua calenta sanitària. També s'han instal·lats plaques solar per la producció d'energia elèctrica.

Finalment s'actua sobre la instal·lació de baixa tensió, així com acabats (pintures), etc.

Respecte a la climatització es desmuntaran 3 dels 5 grups existents, substituint-los per altres dos de millor rendiment. En concret es passarà d'un equip que consumeix 4.7 Kw per a generar 12 Kw tèrmics a un que consumeix 3.7 Kw per a generar 13.8 Kwa tèrmics. L'augment de rendiment per al mateix consum serà del 46%. Addicionalment en la part de ventilació s'instal·larà un recuperador de calor, la qual cosa incrementarà el rendiment general de la instal·lació de climatització.

Quant a l'enllumenat, es passarà d'halògens de 100 w o fluorescents de 48 W a LED de 40 W, per a la mateixa intensitat lumínica, produint-se un increment en l'eficiència superior al 50%.

Per a la producció d'aigua calenta sanitària s'instal·laran dos captadors solars, que aportaren el 68% de l'energia necessària per a disposar d'aigua calenta en el local.

Instal·lació d'una pèrgola bioclimàtica i obres accessibilitat al bany de l'Escoleta.

Ejecución obras

Presupuesto Ejecución Material:	PEM:	26.390,72 €
Beneficio Industrial	6%	1.583,44 €
Gastos Generales	13%	3.430,79 €
Subtotal		31.404,96 €
Iva	21%	6.595,04 €
Presupuesto base licitación:	PBL:	38.000,00 €

Honorarios proyecto

Serán realizados por personal del Ayuntamiento	0,00 €
--	--------

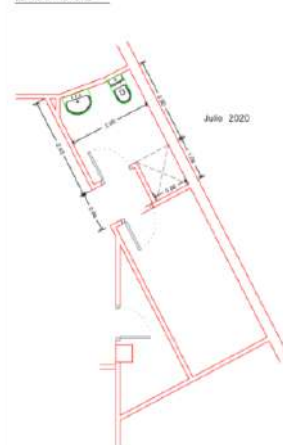
Honorarios dirección obra

Serán realizados por personal del Ayuntamiento	0,00 €
--	--------

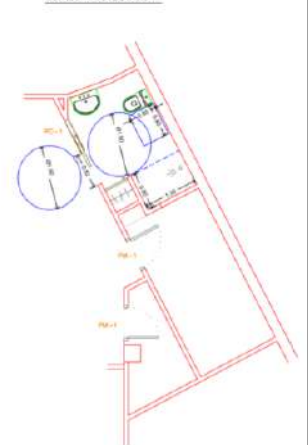
TOTAL PBL + HONORARIOS (con iva)	38.000,00 €
---	--------------------

El PRESUPUESTO PARA CONOCIMIENTO DE LA ADMINISTRACIÓN de las obras de referencia ascienden a la cantidad de TRENTA Y OCHO MIL EUROS.

ESTADO ACTUAL



ESTADO PROYECTADO



Renovació del Saló de Plenaris



Renovació del saló de plens de l'Ajuntament de Manuel, el qual no ha sigut objecte de millores o reforma des d'aproximadament els anys 1960-70.

En línies generals els treballs han comprés la substitució de l'actual revestiment embuatat de les parets per nou contra-barandat de plaques d'algeps (Pladur), incloent rodàpeus, preinstal·lació informàtica (conductes i punts de pressa), canvi de tubs fluorescents a LED, etc.

Presupuesto ejecución material	6874,06
13% Gastos generales	893,63
6% Beneficio industrial	412,44
SUMA	8180,13
IVA 21%	1717,83
PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN	9897,96

Cotxe elèctric per a la brigada municipal



L'Ajuntament de Manuel va rebre una subvenció per a l'adquisició d'un vehicle elèctric i instal·lació d'un punt de recàrrega concedida per la Diputació de València (Medi Ambient).

L'import concedit és de 19.999,99 €.

Mirador al Riu Albaida

L'Ajuntament de Manuel compta amb un terreny en C/ Juan Moreno, 110 destinat a zona d'esplai i oci segons modificació puntual núm. 9 del PGOU.

Aquests terrenys es troben entre mitgeres d'edificacions existents, amb mur de tancament a façana i obert al riu en la seua part posterior (i a una altura superior).

Els terrenys han sigut utilitzats en els últims anys i de manera puntual com a zona d'apilament d'andròmines de la brigada municipal.

S'ha realitzat l'adequació de manera que quede un espai obert que connecte visualment el carrer J. Moreno amb el Riu Albaida i puga ser utilitzat com a zona d'esplai pels veïns en general, per això s'ha portat a terme la demolició del mur davanter, col·locació de barana posterior (Mirador al Riu), adequació del ferm i col·locació d'un punt de llum.

Mirador al rio Albaida – Juan Moreno nº 112



Estat anterior a l'actuació



Actual estat després de l'actuació

Adequació Plaça Juan Moreno

La plaça compta amb arbres plataners d'ombra els quals amb el pas dels anys han trencat i alçat el paviment de formigó imprès existent.

S'ha procedit a la demolició i retirada del paviment actual, amb posterior refí de la rasant i aportació d'arena morterensa que permetrà l'ús per part dels veïns així com el creixement de les arrels dels arbres.

El mirador al riu i l'adequació Plaça Juan Moreno estan incloses en el Pla d'Inversions 20-21 amb un pressupost de 18.860,00 €

Plaza J. Moreno nº 112 – Avda. Estación



Estat anterior a l'actuació



Actual estat després de l'actuació

Estudis per donar solució a la zona de La Serreta

La zona dotacional és la part que correspon a la zona de la piscina i la zona d'hostaleria, una de les solucions que està estudiant-se.



Realitzar un Pla d'Igualtat dels treballadors i treballadores municipals

El Pla d'Igualtat és un document marc de política pública local, amb un compromís de treball per part de la Corporació Municipal en el qual es plasmen les línies polítiques i les accions en matèria d'igualtat, assignant anualment un pressupost específic per àrees per a la seua implementació i desenvolupament. Pressupost aproximat.

Elaboración Plan de Igualdad Interno para el Personal del Ayuntamiento de Manuel – Según información y Memoria adjunta.

<i>PRECIO</i>	<i>BASE IMPONIBLE</i>	<i>I.V.A. (21%)</i>	<i>TOTAL</i>
1.600,00 €	1.600,00 €	336,00 €	1.936,00 €

Reial Decret 901/2020, de 13 d'octubre, pel qual es regulen els plans d'igualtat i el seu registre i es modifica el Reial Decret 713/2010, de 28 de maig, sobre registre i dipòsit de convenis i acords col·lectius de treball.

Remodelació del Poliesportiu Municipal



La zona de petanques i accés al poliesportiu consta d'una zona de jocs infantils, enjardinament, petanques, aparells de gimnàstica a l'aire lliure i la zona d'accés a l'antic camí del campament militar.

En la zona de petanques està deteriorat pel creixement de l'arbratge i assentaments del terreny pel que s'ha de realitzar una nova urbanització d'aquest. L'accés forma part de l'antic accés al campament militar, es va asfaltar tant en la zona del propi camí com en les zones adjacents. S'han produït a

conseqüència de la falta de manteniment i de les arrels dels arbres existents, alçaments i foradades.

Els passejos del jardí de formigó i formigó vist estan fisurats i alçats segons zones.

Instal·lació d'un nou joc infantil, en concret una piràmide de cordes, amb una zona de pavimentació d'absorció d'impactes d'arena, al costat dels jocs ja instal·lats.

D'altra banda, es pretén finalitzar o instal·lar les següents pistes esportives:

- La instal·lació d'un cristall de seguretat en la pista d'esquaix.
- Instal·lar una nova pista de pàdel (sense lluminàries).
- Millora del drenatge de la pista de futbol.

S'amplia la terrassa del bar, amb formigó remolinat.

Condicionament del gual del riu fase II

Finalitzar les obres de condicionament de l'entorn del gual, per facilitar l'accés de les persones al poliesportiu municipal. (Obra pendent d'autorització del C.H.X.) 48.000,00 €



Asfaltat dels camins Faldeta I i Faldeta II

Ja s'han asfaltat els camins Faldeta I i Faldeta II. Les actuacions s'han fet de romanents del pressupost de 2021.

Com a projectes a mitjà i llarg termini és té la previsió d'asfaltar els camins del terme municipal que estan en més males condicions, aollint-se a les distintes subvencions que poden eixir per a aquestes obres. Pressupost 31.000,00 €



Canvi enllumenament públic



Canvi de l'enllumenament públic dels carrers a LED, un sistema més eficient ja que s'estalvia un 80% d'energia en comparació amb les bombetes incandescentes. Subvenció DUS5000

Execució d'una instal·lació solar fotovoltaica

L'Àrea d'energia del consorci de La Ribera, presenta una proposta tècnic-econòmica a l'Ajuntament Manuel amb la intenció de realitzar les tasques d'assistència tècnica a l'Ajuntament de Manuel per dissenyar i executar una instal·lació solar fotovoltaica d'autoconsum a l'edifici de l'Ajuntament i al CEIP Pintor Estruch. Subvenció DUS5000

Amb açò aconseguiran augmentar l'eficiència energètica d'estos edificis, la proposta de futur des de l'ajuntament és aconseguir que tots els edificis municipals puguin ser autosuficients quant a consum elèctric.

Concepte	Descripció	Cost
Assistència tècnica d'instal·lació	- Redacció del projecte/memòria tècnica de disseny; - Assistència en la redacció dels plecs de condicions; - Direcció de l'obra.	
TOTAL (€)		1206 €

Condicionament de un tram de la Via Verda

Des de l'ajuntament està projectant-se una zona d'oci, a manera d'un gran parc, fins que la idea estiga projectada i aprovada, està prevista la instal·lació de xicotetes àrees amb jocs infantils a la vorera de la via verda i un parc de socialització per a gossos. El pressupost per a la realització del parc i la zona de esplai per a gossos és de 160.450 €.



Exemple de tobogan

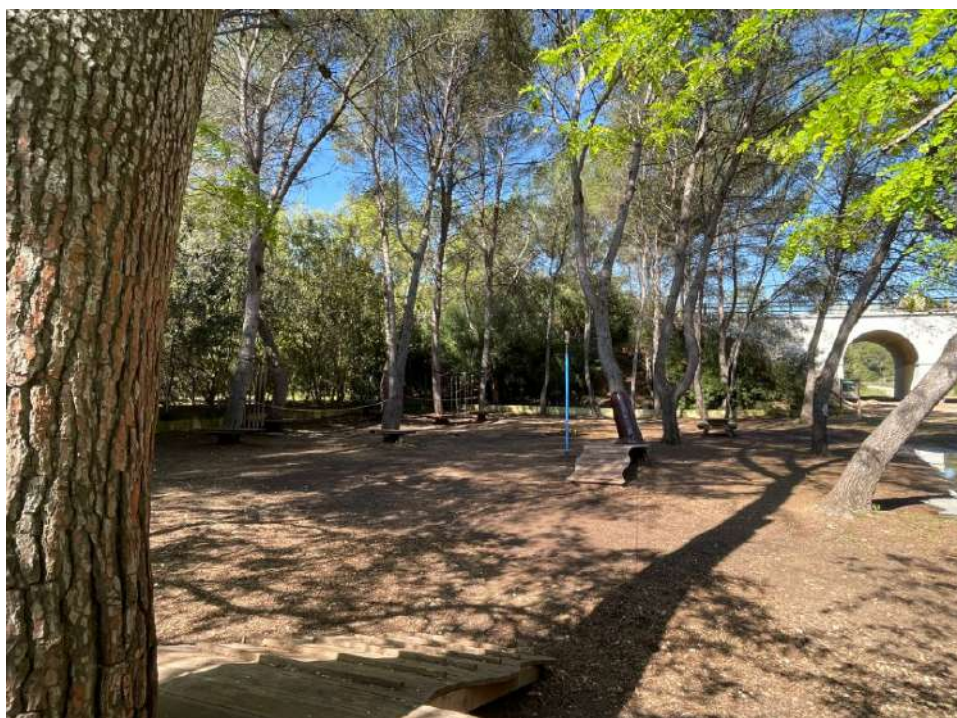
Dins d'aquesta actuació va a realitzar-se la Rehabilitació llavador de la Riba, aquest llavador està molt deteriorat, i ara amb la Via Verda al costat, es vol posar en valor aquest espai, ja que és el que més visibilitat té per part del veïnat i visitants dels quatre que queden al municipi.

Millora de la zona de Les Salines

S'està potenciant tota la zona amb la millora de sendes, senyalització, podes, millorar taules i cadires, arbres, adequació pista forestal, jocs i traure aigua per a una font i un abeurador.

Ja estan adjudicades les obres, es comença a treballar al mes d'abril del 2022.

És tracta d'una subvenció del Reacciona de gestió forestal amb un pressupost d'import sol·licitat de 18.354,42 €, amb una aportació municipal màxima de 3.354,42 €



Construcció d'una passarel·la entre els carrers Desmont i Bona Vista

Passarel·la que comuniqui els dos carrers per tal de facilitar la mobilitat dels veïns i veïnes que viuen en la part alta del municipi. Per tal de donar-li un nou atractiu a aquesta zona, a més de millorar la mobilitat i l'accessibilitat, i crear una nova connexió entre les distintes parts del poble.

Fons d'Inversió 2022-2023



Millora del Carrer Enric Valor

Realitzar un estudi per a definir noves places d'aparcament.

Fons d'Inversió 2022-2023



Es realitzarà un estudi complet, hi ha més informació sobre esta via a l'apartat del Camí Segur al Col·legi.

Passeig fluvial

Projecte pendent d'execució.

Inspiring Green Technology

projar
Group

DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

“Recorrido sobre Río Albaida, Manuel”

OBJETIVOS

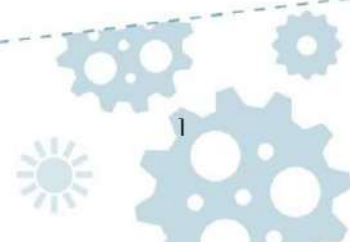
Entre los principales objetivos de la actuación se busca comunicar los dos tramos (TRAMO 1 Y TRAMO 2) de senda existente en el margen izquierdo del río Albaida, a su paso por el municipio de Manuel. Actualmente, la comunicación entre estos dos tramos se encuentra impedida por una zona en la que se localiza una gran cantidad de cañas, y por las fuertes pendientes que caracterizan la zona.

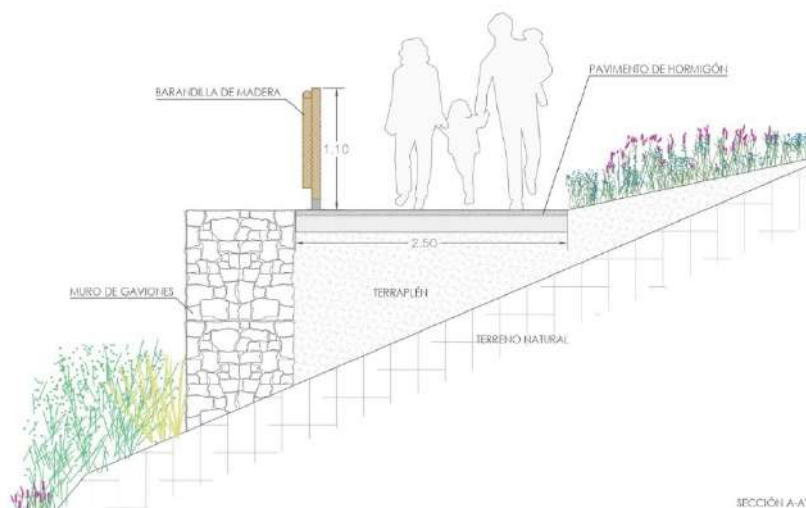
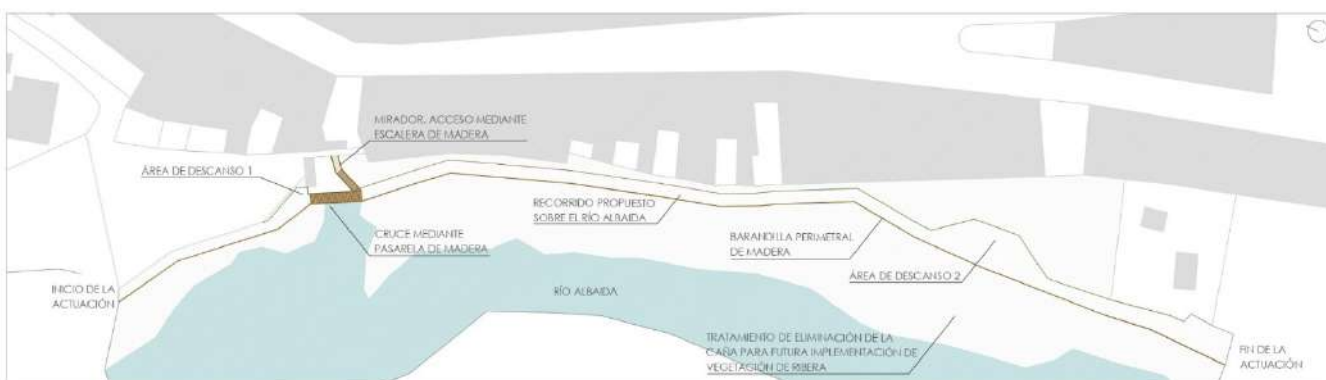
Por otro lado, se pretende satisfacer la demanda creciente de este tipo de sendas para un uso lúdico y de ocio saludable, fomentar la protección del paisaje como activo cultural e identitario, facilitando el acceso, conocimiento y disfrute público. Además, de poner en valor el activo patrimonial que supone el paso y la desembocadura de la acequia Comuna de Enova sobre el municipio de Manuel.



LOCALIZACIÓN Y DESCRIPCIÓN DE LA ACTUACIÓN

Por lo tanto, la actuación consiste en comunicar el punto A con el punto B, creando una senda apta para el tránsito peatonal, con una longitud aproximada de 270 metros.





Millora de carrers del municipi.

Millorar l'accessibilitat per als veïns, així com reasfaltat en les zones afectades. Els carrer que es pretenen millorar són Sant Josep, Sant Antoni, Felix Rodríguez de la Fuente.



Carrer Sant Josep i Carrer Sant Antoni

Carrer Juan Moreno

Realitzar millores en l'accessibilitat que faciliten la transició de vorera a vorera pels passos de vianants per a la gent amb mobilitat reduïda (andadors, carros, cadira de rodes, etc.)



Edificis de Les Salines

Es pretén condicionar els edificis de la zona de les Salines, per a ús d'escolars, famílies, etc., crear un espai, perquè es pugui gaudir d'este magnífic Paratge Natural.

Subvenció Pla Conviure.



Zona de caravanes

Dotar d'una zona de caravanes en Les Salines. Prepara l'espai amb els servicis mínims per poder allotjar un espai de 4-5 caravanes.



Imatge d'exemple

Mòduls illes de reciclatge

Compra de mòduls per tapar les illes de reciclatge. La intenció és millorar la vista de les illes de reciclatge, donant un aspecte més net al poble.



Imatges a mode d'exemple

Finalitzar la Ronda Mont Valent

Completar la prolongació amb el carrer Sant Josep. La ronda a dia de hui està incompleta, i el que es vol fer és unir el carrer Sant Josep amb carrer Abat fins a la ronda d'Ènova.



This aerial photograph shows the town of Sant Vicenç de Montalt, a medieval town in Catalonia, Spain. The town is characterized by its dense, historic architecture and is surrounded by a prominent stone wall. The image highlights the town's layout, including the main street, Carrer de Desmonte, and the surrounding streets, such as Calle Bona Vista and Calle Valiente. The town is situated on a hillside, and the surrounding area is mostly agricultural land.

A photograph of a street scene. On the left, there are parked cars (a grey hatchback, a white car, and a white van) and trees, including a palm tree. A green and white sign is visible. On the right, there is a row of multi-story buildings with balconies. A red polygon is drawn on the sidewalk area, extending from the foreground towards the background, highlighting a specific zone of interest.

Imatge de les obres en marxa – Foro abril de 2022

Connexió Abat Ronda.

Connectar la rotonda, actualment esta tallada, la carretera depèn de la Diputació de València, però aquest tram depèn de l'Ajuntament de Manuel. Amb aquesta acció l'accés al carrer Abat serà molt més còmode i llevarà trànsit dins del municipi, creant noves soluciones quan a la mobilitat urbana es refereix.



Sala Multiusos

L'Ajuntament no disposa d'un edifici per a esdeveniments. S'han estudiat varies opcions per allotjar la sala Multiusos per a que siga la més adequada per al poble en matèria econòmica i còmoda per als ciutadans.

Adequació i remodelació de la Plaça del Sol

L'Ajuntament vol executar una remodelació de la plaça comptant amb l'opinió dels veïns i veïnes de Manuel per tal de millorar aquest espai tan entranyable i important per al poble de Manuel, està considerat el nucli neuràlgic del municipi.

Millora de la infraestructura per als vianants en la part baixa de la plaça.



Pla Urbà d'Actuació Municipal - PUAM

El Pla Urbà d'Actuació Municipal Manuel, és un document de caràcter estratègic local que descriu les línies d'actuació del municipi, amb la finalitat d'incorporar els objectius establerts en l'Agenda 2030 i les prioritats futures respecte a obres i servicis en l'agenda Urbana municipal.

Tot això, ens servirà per a avançar en el disseny d'un municipi més habitable, just, inclusiu, saludable, intel·ligent i sostenible.

Es planteja amb vocació transformadora dels espais i àrees municipals i pretén activar, per al seu desenvolupament, els processos de participació entre la ciutadania i els agents socials per concretar un disseny municipal futur, resultat de la reflexió i acció col·lectiva.

L'estructura per a la realització i elaboració del Pla Urbà d'Actuació Municipal - PUAM, es basa en el contingut indicat i exigit per la Diputació de València, relacionat a continuació:

A. DIAGNÒSTIC PREVI QUE DESCRIU LA SITUACIÓ I EL PUNT DE PARTIDA

a. Anàlisi de l'àrea Urbana:

- i. Anàlisi física, territorial i de l'entorn urbà
- ii. Anàlisi demogràfica i social
- iii. Anàlisi econòmica
- iv. Anàlisi d'infraestructures públiques i recursos existents
- v. Anàlisi mediambiental i energètica
- vi. Anàlisi educativa, sociocultural i esportiva
- vii. Anàlisi de les polítiques públiques existents en matèria d'igualtat, accessibilitat i desenvolupament sostenible.
- viii. Anàlisi d'instruments de planificació existents



b. Problemes i reptes

- c. DAFO: Debilitats i amenaces del municipi, així com les fortaleeses i oportunitats.
- d. Identificació d'àrees d'actuació prioritàries i necessitats del municipi

B. DEFINICIÓ D'OBJECTIUS ESTRATÈGICS I RESULTATS ESPERATS

- a. Objectius generals
- b. Objectius específics
- c. Resultats esperats

C. PLA D'IMPLEMENTACIÓ DEL PLA URBÀ D'ACTUACIÓ MUNICIPAL

- a. Definició de línies d'actuació
- b. Cronograma per al desenvolupament de les diferents línies d'actuació
- c. Seguiment i control

- i. Indicadors de seguiment i avaluació

D. PLA DE PARTICIPACIÓ SOCIAL

Pacte de les Alcaldies pel Clima i l'Energia



Manuel està adherit al Pacte de les alcaldies pel Clima i l'Energia des del 30 de maig de 2016, com a municipi signant es compromet a reduir les emissions de CO₂ en un 40% per a 2030 i augmentar l'eficiència energètica i les energies renovables en un 27%; elaborar un Inventari d'Emissions de Referència (IER); realitzar una Avaluació de Riscos i Vulnerabilitats derivades del

canvi climàtic; presentar el Pla d'Acció per a l'Energia Sostenible en el termini de 2 anys a partir de la signatura oficial del pacte; i presentar, finalment, un informe de seguiment almenys cada 2 anys.

Pel que fa a projectes en curs en matèria de mobilitat en l'àmbit municipal des del consistori s'han signat els compromisos de neutralitat climàtica per a 2050, en el marc del Pacte de les Alcaldies, que dins del mateix hi ha diversos objectius referits a la mobilitat urbana.

Manuel signa els compromisos de neutralitat climàtica per a 2050, en el marc del Pacte de les Alcaldies i amb la resta d'entitats locals, diputacions i ens públics mediambientals de tota Espanya han fet front comú contra el canvi climàtic i s'han adherit als compromisos de neutralitat climàtica fixats per la Unió Europea per a l'horitzó 2050.

Alguns dels objectius són:

1.- EQUIPAMENT I INSTAL·LACIONS MUNICIPALS

- 1.1 GESTOR ENERGÈTIC (TÈCNIC INGENIER INDUSTRIAL)
- 1.2 COMPTABILITAT ENERGÈTICA
- 1.3 AUDITORIES ENERGÈTIQUES EN EDIFICIS MUNICIPALS
- 1.4 QUALIFICACIÓ ENERGÈTICA EN EDIFICIS MUNICIPALS
- 1.5 MANTENIMENT D'EQUIPAMENT I INFRAESTRUCTURES MUNICIPALS
- 1.6 OPTIMITZACIÓ DEL CONSUM DELS EQUIPS INFORMÀTICS
- 1.7 Programa 50/50
- 1.8 PROGRAMA ESCOLES VERDES(50/50 AL COLE)
- 1.9 DIVERSIFICACIÓ A COMBUSTIBLES MÉS EFICIENTS EN CALDERES (EDIFICANT SUBV)
- 1.10 RENOVACIÓ IL·LUMINACIÓ INTERIOR
- 1.11 CONTROL DE PRESENCIA
- 1.12 OPTIMITZACIÓ DE LA DEMANDA EN CLIMATITZACIÓ
- 1.13 INSTAL·LACIONS D'ENERGIA SOLAR FOTOVOLTAICA
- 1.14 INSTAL·LACIONS D'ENERGIA SOLAR TÈRMICA
- 1.15 CAMPANYA DE CONSCIENCIACIÓ SENSIBILITZACIÓ D'EMPLEATS MUNICIPAL
- 1.16 CAMPANYA DE PUBLICACIÓ DE CONSUMS D'EQUIPAMENT MUNICIPAL

1.17 CURSOS DE FORMACIÓ EN MANTENIMENT DE ENERGIA ALS EMPLEATS MUNICIPALS

1.18 CONTRACTACIÓ AMB CRITERIS MEDIAMBIENTALS I D'EFICIÈNCIA ENERGÈTICA. COMPRES EFICIENTS

1.19 COMPRA D'ENERGIA VERDA CERTIFICADA

2.- ENLLUMENAT PÚBLIC

2.1 AUDITORIA D'ENLLUMENAT PÚBLIC

2.2 SUBSTITUCIÓ DE LLUMINÀRIES PER ALTRES MÉS EFICIENTS (SUBV. DUS 5000)

2.3 INSTAL·LACIÓ DE RELLOTGES ASTRONÒMICS

ESTIMACIÓ ECONÒMICA DEL PLA FINS A 2030

3.- TRANSPORT MUNICIPAL

3.1 CURSOS DE CONDUCCIÓ EFICIENT

3.2 SUBSTITUCIÓ DE VEHICLES PER ALTRES MÉS EFICIENTS (SUBV REACCIONA CANVI COTXE BRIGADA I SUBV. DUS 5000 CANVI CAMIÓ)

3.3 PROMOCIÓ DE L'ÚS DE LA BICICLETA I A PEU PER A EMPLEATS MUNICIPALS

3.4 INCORPORACIÓ DE CRITERIS DE VEHICLES MEDIAMBIENTALS EN PLECS DE CONTRACTACIÓ

Projecte EMPOBLAR

És un projecte de la Mancomunitat de La Ribera Alta per tal d'enfortir les capacitats dels municipis de la Ribera Alta per a fer front als reptes demogràfics com la despoblació o l'envelliment, a través d'accions que fomenten una actitud emprenedora entre la població juvenil en sectors emergents.

Els destinataris són els joves (menors de 30 anys) de municipis menors de 5.000 habitants i en municipis de menys de 10.000 habitants que han experimentat una disminució de la població.

PRESSUPOST			
	EMPOBLAR 1: FORMACIÓ	EMPOBLAR 2: CREACIO EMPRESAS	TOTAL
Subvenció ministeri	636.025,82 € (91'89%)	329.976,99 € (91'89%)	966.002,81 € (91'89%)
Aportació ajuntaments	0 €	29.123,01 € (8'11%)	29.123,01 € (2'77%)
Aportació Mancomunitat	56.134,18 € (8'11%)	0 €	56.134,18 € (5'34%)
TOTAL	692.160 € (100%)	359.100 € (100%)	1.051.260 € (100%)

ALTRES PROJECTES:

- ❖ **Adequació 1^a planta de la Biblioteca. 5.159,00 €**
- ❖ **Projecte d'adequació poliesportiu II. 91.606,00 €**
- ❖ **Adequació magatzem de la brigada municipal (Lavabos i vestuaris). 7.775,00 €**
- ❖ **Adequació 1^a planta de la Casa Consistorial. 17.100,00 €**
- ❖ **Torre de vigilància, àrea recreativa de les Salines. 22.000,00 €**
- ❖ **Contenidors RSU cartró i envasos. 42.000,, €**
- ❖ **Adquisició d'un camió elèctric per a la brigada municipal. 50.002,00 €**
- ❖ **Canvi de la climatització de la Casa Consistorial.**

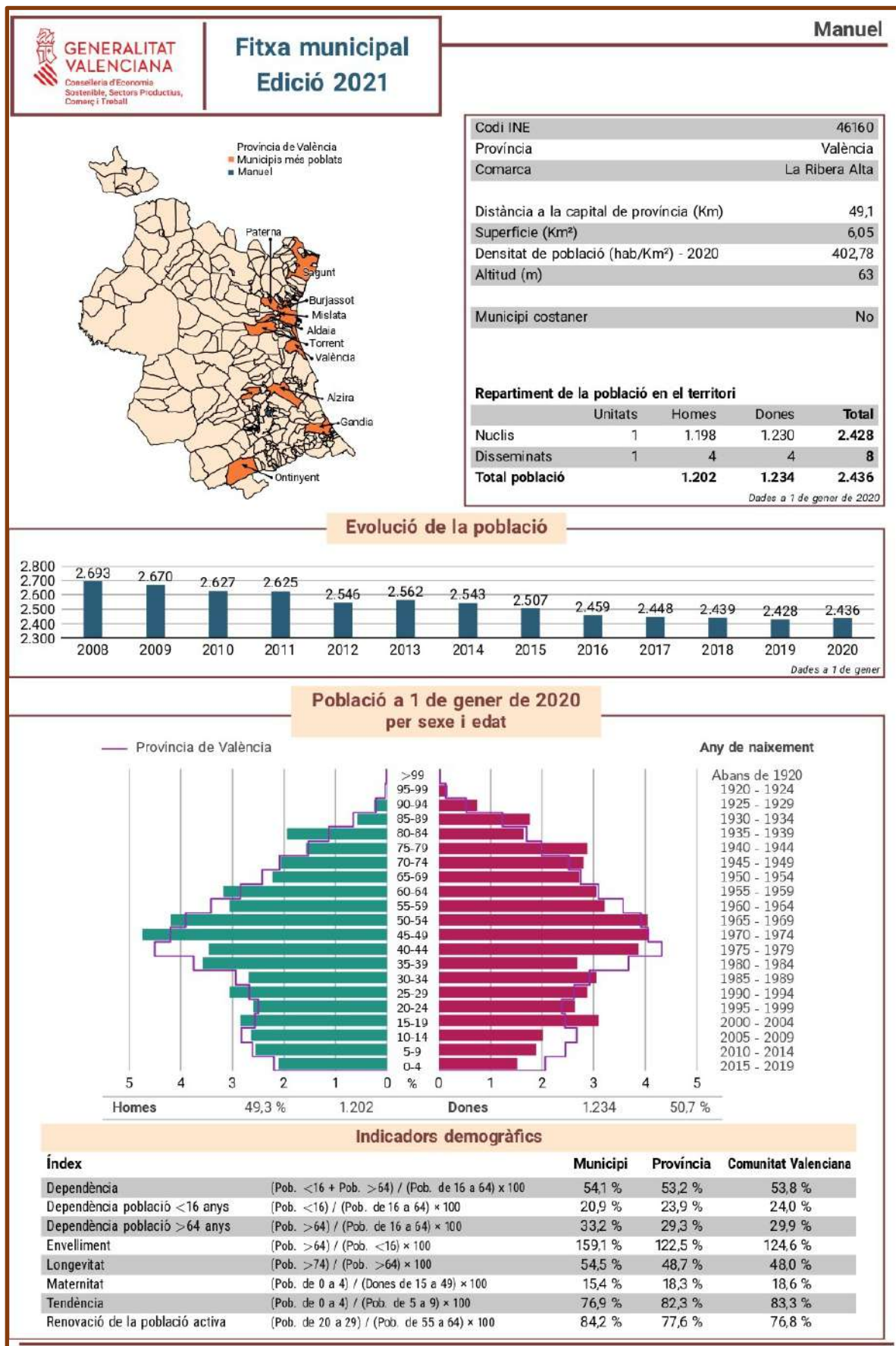
FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

CARACTERÍSTIQUES SOCIOECONÒMIQUES, TERRITORIALS I URBANÍSTIQUES

FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

CARACTERÍSTIQUES SOCIOECONÒMIQUES, TERRITORIALS I URBANÍSTIQUES:

Fitxa municipal extreta del portal estadístic de GVA



Manuel

Població per nacionalitat i sexe 2020



Dades a 1 de gener

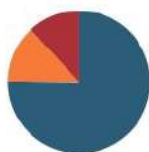
Moviment natural de la població



Dades a 31 de desembre

Variacions residencials

Immigracions per sexe

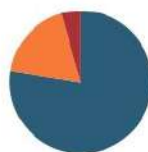


per procedència - 2019

	%
Comunitat Valenciana	75,2
Altra comunitat autònoma	12,9
Estranger	11,9

Dades a 1 de gener

Emigracions per sexe



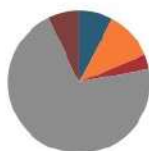
per destinació - 2019

	%
Comunitat Valenciana	77,5
Altra comunitat autònoma	18,0
Estranger	4,5

Dades a 1 de gener

Desocupació registrada

per sexe



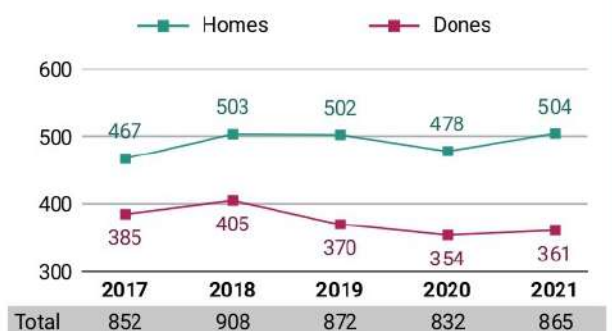
per sector d'activitat - 2021

	%
Agricultura	7,7
Indústria	11,0
Construcció	3,2
Serveis	71,0
Sense activitat econòmica	7,1

Dades a 31 de març

Persones afiliades a la SS

per sexe



Dades a 31 de març

Pensions contributives de la SS - 2019

Pensionistes i import mensual mitjà (€)

	Classe de pensió			
	Total	Jubilació	Viudetat	Altres*
Pensionistes	550	345	115	90
- Homes	268	211	6	51
- Dones	282	134	109	39
Import	868	975	717	655
- Homes	978	1.059	578	693
- Dones	764	842	724	605

* inclou pensions d'incapacitat permanent, d'orfanat, i en favor de familiars

Dades a 31 de desembre

IRPF*

	2015	2016	2017	2018
Titulars	1.366	1.345	1.361	1.388
Declaracions	1.148	1.137	1.159	1.216
Renda bruta/declaració (€)	18.793	19.727	19.650	19.804
Renda disponible/declaració (€)	16.107	16.740	16.755	16.917

* impost sobre la Renda de les Persones Físiques

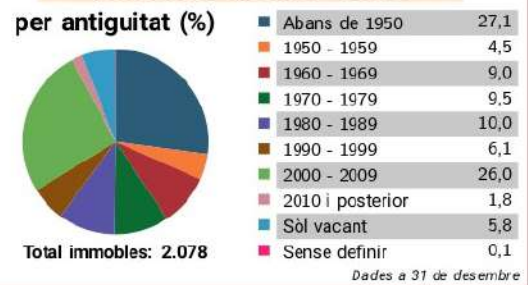
Dades a 31 de desembre

Manuel

Empreses inscrites en la SS



Immables urbans - 2020



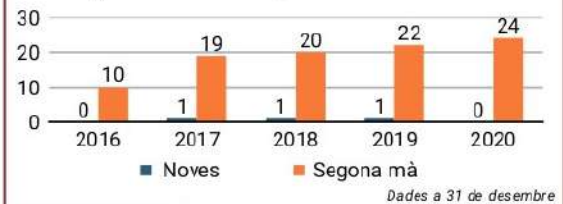
Llicències d'obra concedides

per tipus

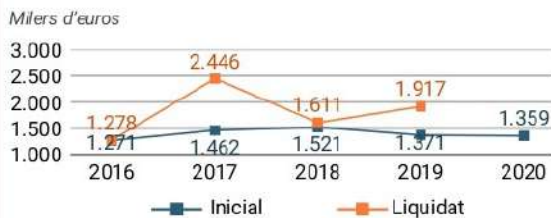


Transaccions immobiliàries

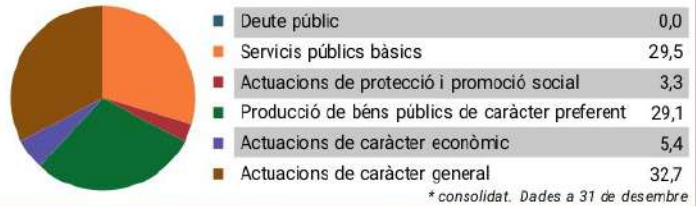
compravendes escripturades de vivendes



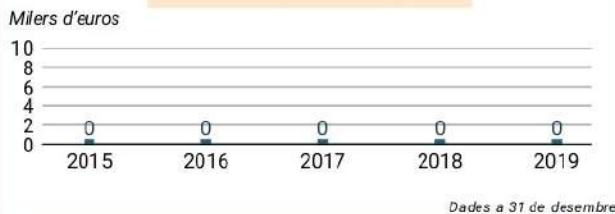
Pressupost municipal de despeses*



per grups de funció - 2020



Deute viu municipal



Oferta turística - 2020

Establiments	Places	Establiments	Places
Hotels	0	Albergs	0
Hostals	0	Pensions	0
Apartaments	0	Restaurants	4
Càmpings	0	Agències de viatge	0
Cases rurals	0	Empres. de turisme actiu	0

Dades a 31 de desembre

Vehicles per tipus i carburant - 2020

	Total	Dièsel	Gasolina	Electr.	Rest
Total	2.228	1.111	1.080	0	37
Turismes	1.381	845	534	0	2
Motocicletes	196	0	195	0	1
Furgonetes i camions	252	223	29	0	0
Autobusos	1	1	0	0	0
Tractors industrials	32	32	0	0	0
Ciclomotors	323	4	319	0	0
Altres	43	6	3	0	34

Dades a 31 de desembre

Empreses actives - 2020*

per sectors d'activitat	desglossament sector serveis
Indústria	8
Construcció	27
Serveis	88
Total	123

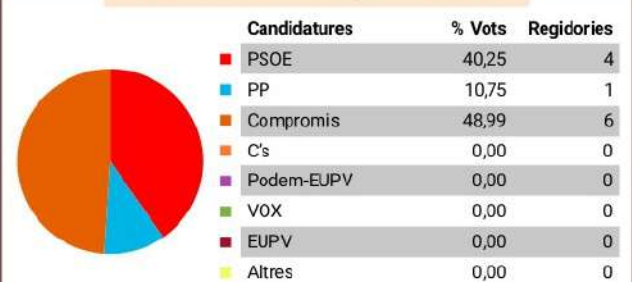
Comerç, transport i hostaleria	49
Informació i comunicacions	-
Activitats financeres i d'assegurances	-
Activitats immobiliàries	-
Activitats professionals i tècniques	-
Educació, sanitat i serveis socials	-
Altres serveis personals	-

* excepte sector primari. Dades del DIRCE a 1 de gener

Superfícies de cultiu - 2019*

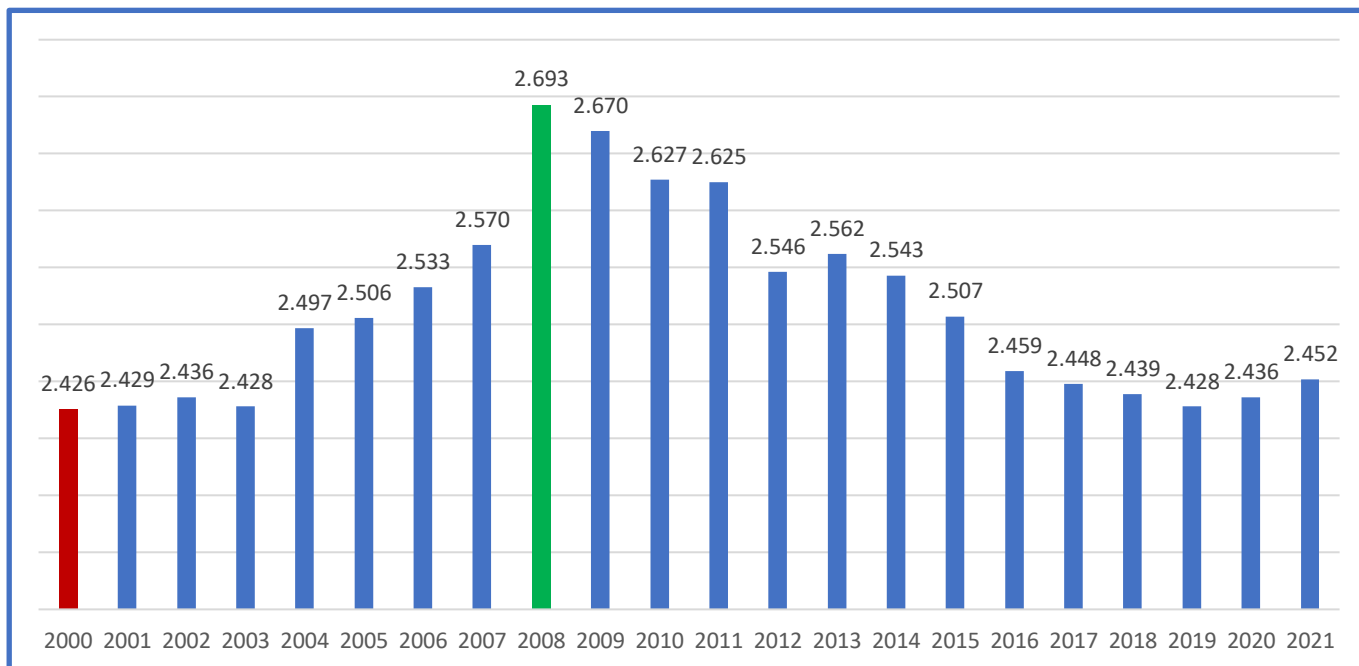


Eleccions municipals - 2019



Població

Evolució de la població de Manuel des de l'any 2000 fins l'any 2021



Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

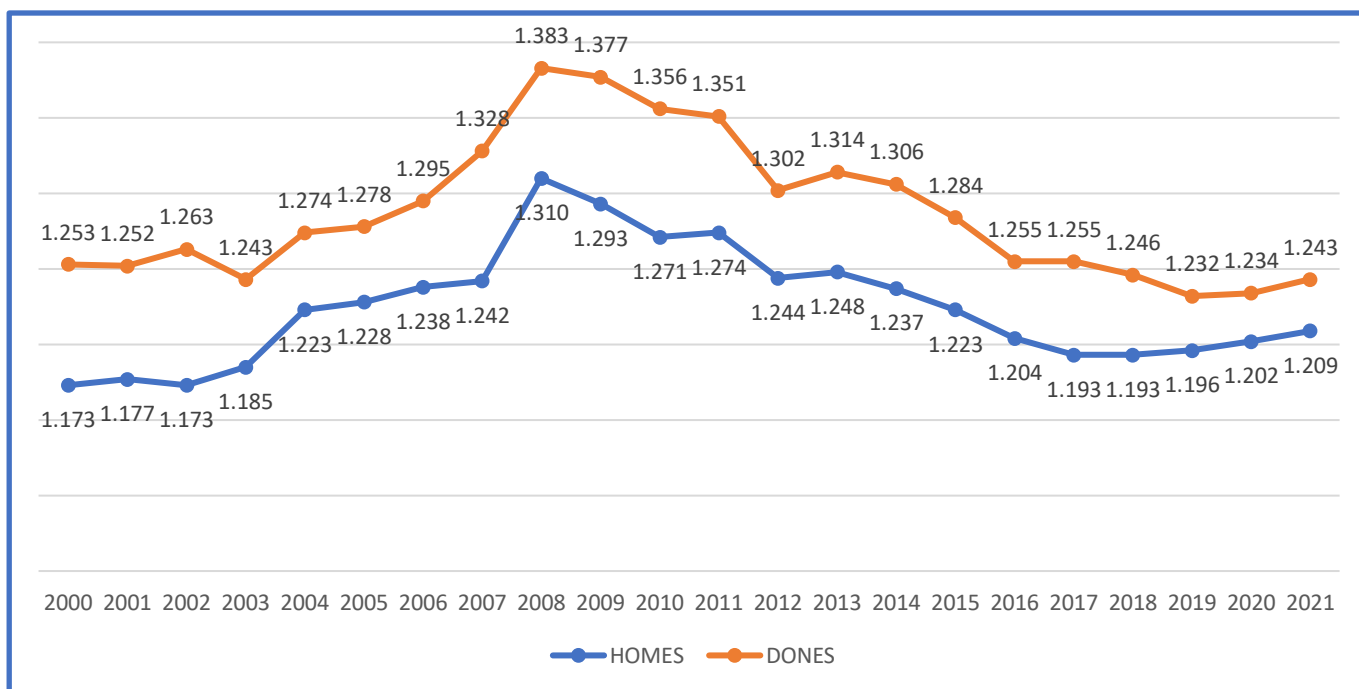
Actualment es situa en 2.452 habitants. El nombre d'habitants era de tendència alcista des de 2000 fins a 2008 on amb 2.693 va ser el pic màxim, els anys següents hi ha alts i baixos, des de l'any 2019 ha anat pujant a poc a poc.

Segons les dades publicades per l'INE procedents del padró municipal de 2021 el 52,61% (1.290) dels habitants empadronats en el Municipi de Manuel han nascut en aquest municipi, el 38,66% han emigrat a Manuel des de diferents llocs d'Espanya, el 32,63% (800) des d'altres municipis de la província de València, el 0,45% (11) des d'altres províncies de la Comunitat Valenciana, el 5,59% (137) des d'altres comunitats autònomes i el 8,73% (214) han emigrat a Manuel des d'altres països.

Evolució i comparativa de la població des de l'any 1996 fins a l'any 2021

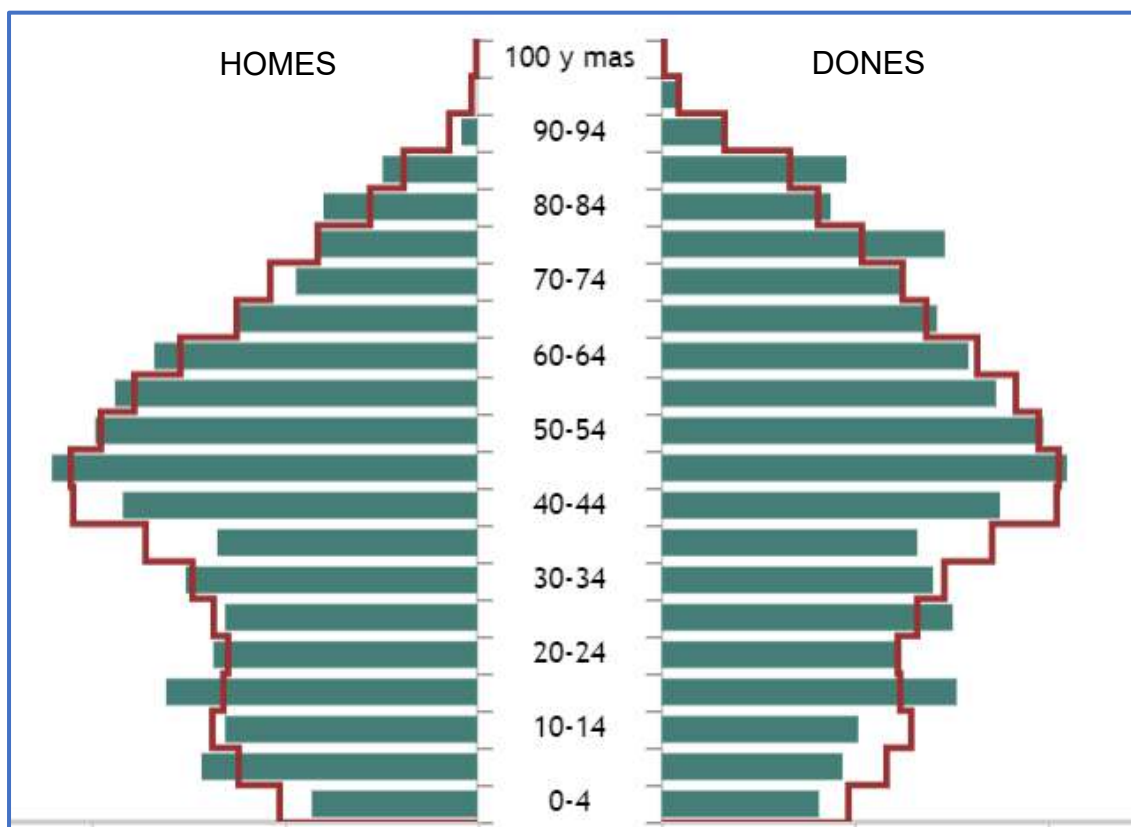
- Disminueixen els habitants nascuts a Manuel, passant del 60,39 % al 52,61 %.
- Augmenten els habitants nascuts a la província de València, passant del 29,95 % al 32,63 %.
- Disminueixen els habitants nascuts a la Comunitat Valenciana, passant de l'1,24 % al 0,45 %.
- Disminueixen els habitants nascuts a la resta d'Espanya, passant del 6,39 % al 5,59 %.
- Augmenten els habitants nascuts en altres països, passant del 2,03 % al 8,73 %.

Evolució de la població per grups de dones i homes. Des de l'any 2000 fins l'any 2021



Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

Des de l'any 2000 el grup de dones ha estat superior sempre al d'homes, seguint la mateixa línia d'evolució, l'última estadística de l'any 2021 hi ha 34 dones més que homes.



Gràfic extret de la pàgina de l'Institut Nacional d'Estadística (INE)

El nombre total d'homes és de 1.209 i el de dones 1.243. S'observa que el tram on més nombre de persones hi ha, és el compres entre 45 a 55 anys, coincident amb el denominat "Baby Boom".

Hi ha un problema d'envelliment de la població que és vora agreujat en els pròxims anys, ja que la quantitat de persones menors de 30 anys és més xicoteta que la de més de 30 anys.

Manuel – Indicadors Demogràfics
Padró 2021: 2.452 habitants

INDICADOR	2010	2021
Taxa de dependència	56,40	54,30
Taxa de dependència de la població menor de 16 anys	25,80	21,10
Taxa de dependència de la població major de 64 anys	30,50	33,20
Índex d'envelliment	118,20	157,60
Índex de longevitat	53,20	54,90
Índex de maternitat	20,40	15,40
Índex de tendència	84,80	70,70
Índex de renovació de la població activa	121,50	78,90

Taula d'elaboració pròpia amb dades extretes del Banc de dades de GVA

Les dades de la taula fan referència als indicadors demogràfics, són molt importants per tal de fer una valoració, poder contemplar dins del PMUS la perspectiva de gènere a més de tindre una visió multigeneracional.

Cal tindre en compte l'índex de dependència i l'índex d'envelliment, a Manuel els índexs són alts, també es comparen amb la mitjana de la província de València i la de la Comunitat Valenciana.

	Manuel	Comarca	Província	Comunitat
Majors de 64 anys (%)	21,53	18,94	19,40	19,69
Índex de dependència (%)	54,31	53,53	53,10	53,78

Taula d'elaboració pròpia amb dades extretes del Banc de dades de GVA

L'índex de dependència de les persones majors de 64 anys està per damunt de la comarca, la província i la comunitat.

L'índex de dependència general i el d'envelliment està per davall de la mitjana comarcal, provincial i comunitària.

La població està envellint i cada vegada és més dependent, per tant, la necessitat de tindre un municipi més accessible es fa cada vegada més necessari, ja que les persones majors són les que més necessiten carrers i voreres en bones condicions, cal tindre en compte que les dones majors són cada vegada més dependent i necessiten l'ajuda d'altres persones per poder desenvolupar les activitats del seu dia a dia.

Cal millorar la qualitat de vida de les persones majors, impulsant mesures de prevenció i promoció de la salut, en l'àmbit de la mobilitat i prenent en consideració els diferents recursos comunitaris que contribuïsqen a un envelliment actiu i saludable.

Cens de Vivendes a Manuel

Total de vivendes familiars - 2011 (núm.)	1.555
Vivendes principals - 2011 (núm.)	979
Vivendes secundàries - 2011 (núm.)	238
Vivendes buides - 2011 (núm.)	338
Total vivendes col·lectives - 2011 (núm.)	0

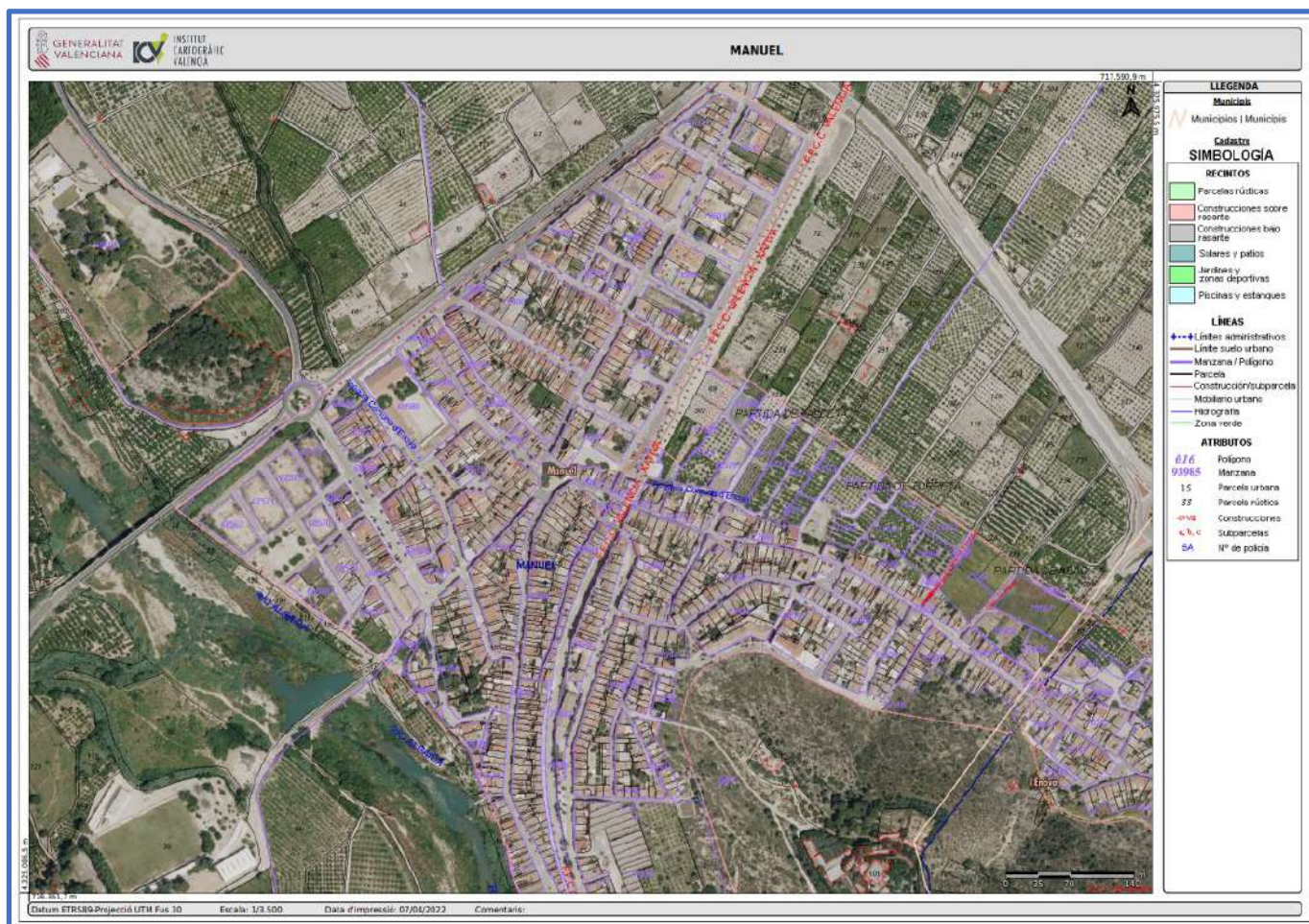
Taula extreta de l'INE (l'elaboració del cens de vivendes es fa cada 10 anys), esta correspon a les dades de l'any 2011

Últim informe del Banc de Dades Territorial. Cens de Població i Habitatges

Font: Institut Nacional d'Estadística (INE)

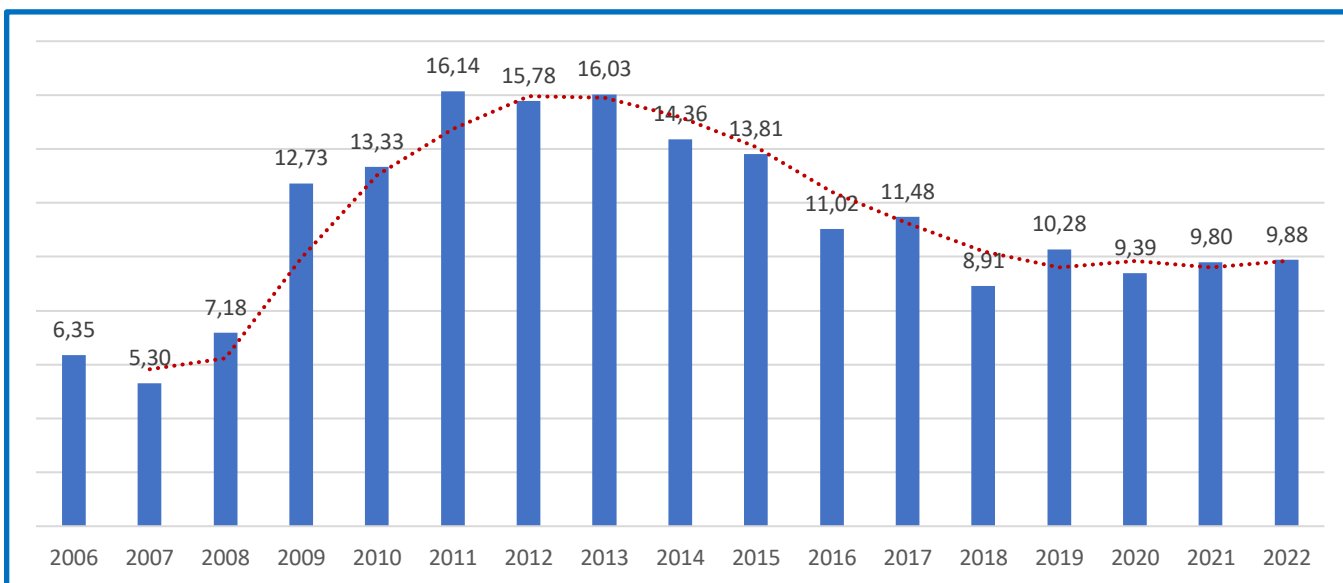
Al any 2021 va començar l'elaboració d'un nou cens

https://www.ine.es/censos2021/censos2021_perspectiva.html



Població activa, activitat econòmica i ocupació

Dades de la taxa de desocupació registrada des de l'any 2006 fins l'any 2022

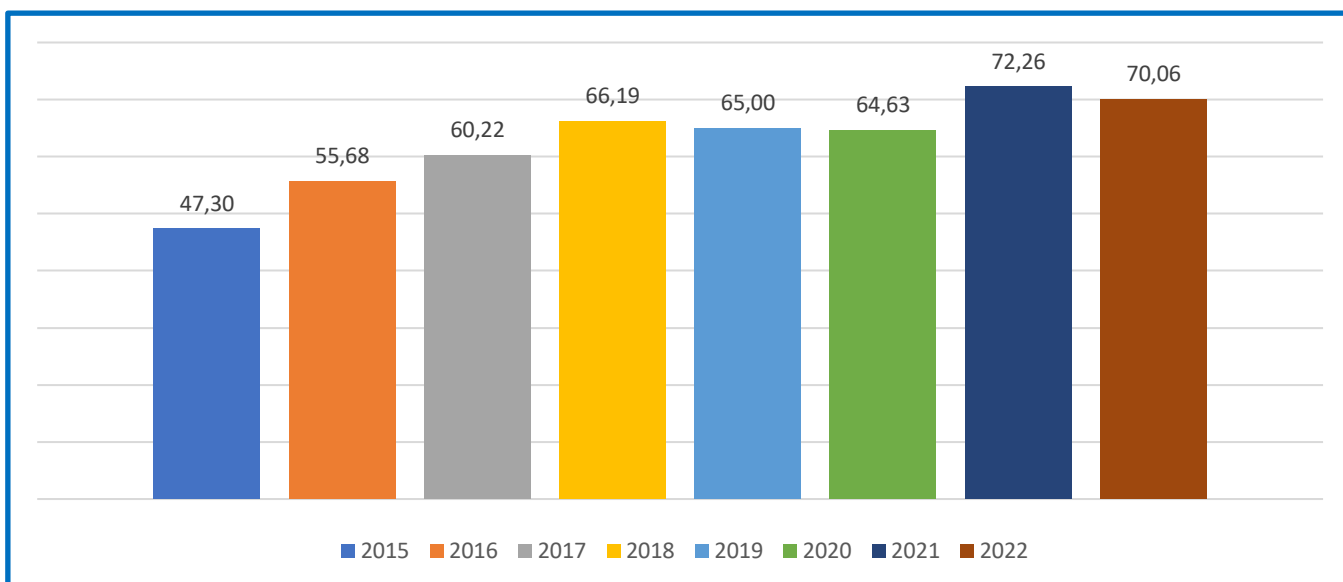


Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA- Comparativa a març de cada any

Abans de la crisi de 2008 es va arribar a tindre una taxa d'atur 5,30%, en l'època més dura de la crisi es va arribar a una taxa màxima d'atur del 16,14%, en els anys posteriors a 2013 la tendència ha sigut a la baixa, amb un xicotet repunt en 2017, els últims dos anys la taxa esta mantinguen-se entorn al 9,80%

A març de 2022 les dones representen més del 70,00% de les persones aturades.

Dades de l'indicador desocupació registrada en dones.



Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

La comparativa en anys anteriors és molt roïn quant a l'ocupació de les dones, l'any 2015 la taxa de desocupació va ser del 47,30% a partir d'ací va anar augmentat fins a arribar a més del 70%.

Afiliats a la seguretat social en Manuel

Total d'afiliats - 31/12/2021 (persones)		609
Taxa d'afiliació - 31/12/2021 (%)		38,52
Règim General - 31/12/2021 (%)		64,04
Règim General. Sistema Especial Llar - 31/12/2021 (%)		<5
Règim General. Sistema Especial Agrari - 31/12/2021 (%)		15,60
Règim Especial. Treballadors Autònoms - 31/12/2021 (%)		19,70
Règim Especial. Mar - 31/12/2021 (%)		<5

Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA.

Afiliats a la seguretat social residents en Manuel

Total d'afiliats - 31/12/2021 (persones)	933
Dones afiliades - 31/12/2021 (%)	44,69
Taxa d'afiliació - 31/12/2021 (%)	59,01

Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

La primera taula indica les persones que treballen a Manuel i la seua afiliació, la segon taula fa referencia a les persones empadronades en Manuel i la taxa d'afiliació, les dones estan per davall del 45%.

Desocupació registrada per Sectors d'Activitat

Desocupació registrada en Agricultura -	6,37
Desocupació registrada en Indústria -	9,55
Desocupació registrada en Construcció -	7,01
Desocupació registrada en Serveis -	71,97
Contractació registrada en Agricultura -	17,14
Contractació registrada en Indústria -	25,71
Contractació registrada en Construcció -	11,43
Contractació registrada en Serveis -	45,71

Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

Dades a 31 de març de 2022

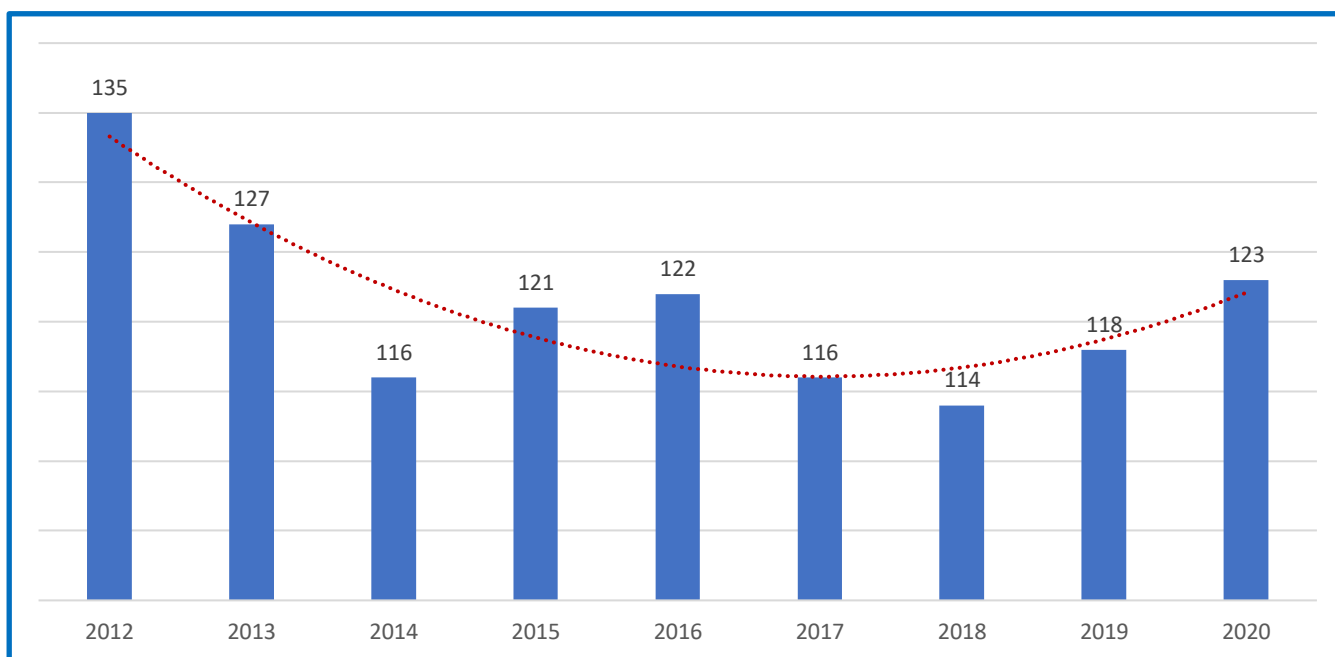
Empreses i negocis a Manuel

Nombre total d'empreses - 2020 (empreses)		123
Empreses en el sector Indústria - (%)		6,50
Empreses en el sector Construcció - (%)		21,95
Empreses en el sector Serveis - (%)		71,54
Empreses en el sector Serveis. Comerç, transport i hostaleria - (%)		39,84

DIRCE. Directori Central d'Empreses

Cal indicar que si hi ha menys de quatre empreses d'un sector, el DIRCE no publica dades i queda expressat amb un: <4

Evolució de nombre d'empreses des de l'any 2012 fins a l'any 2020



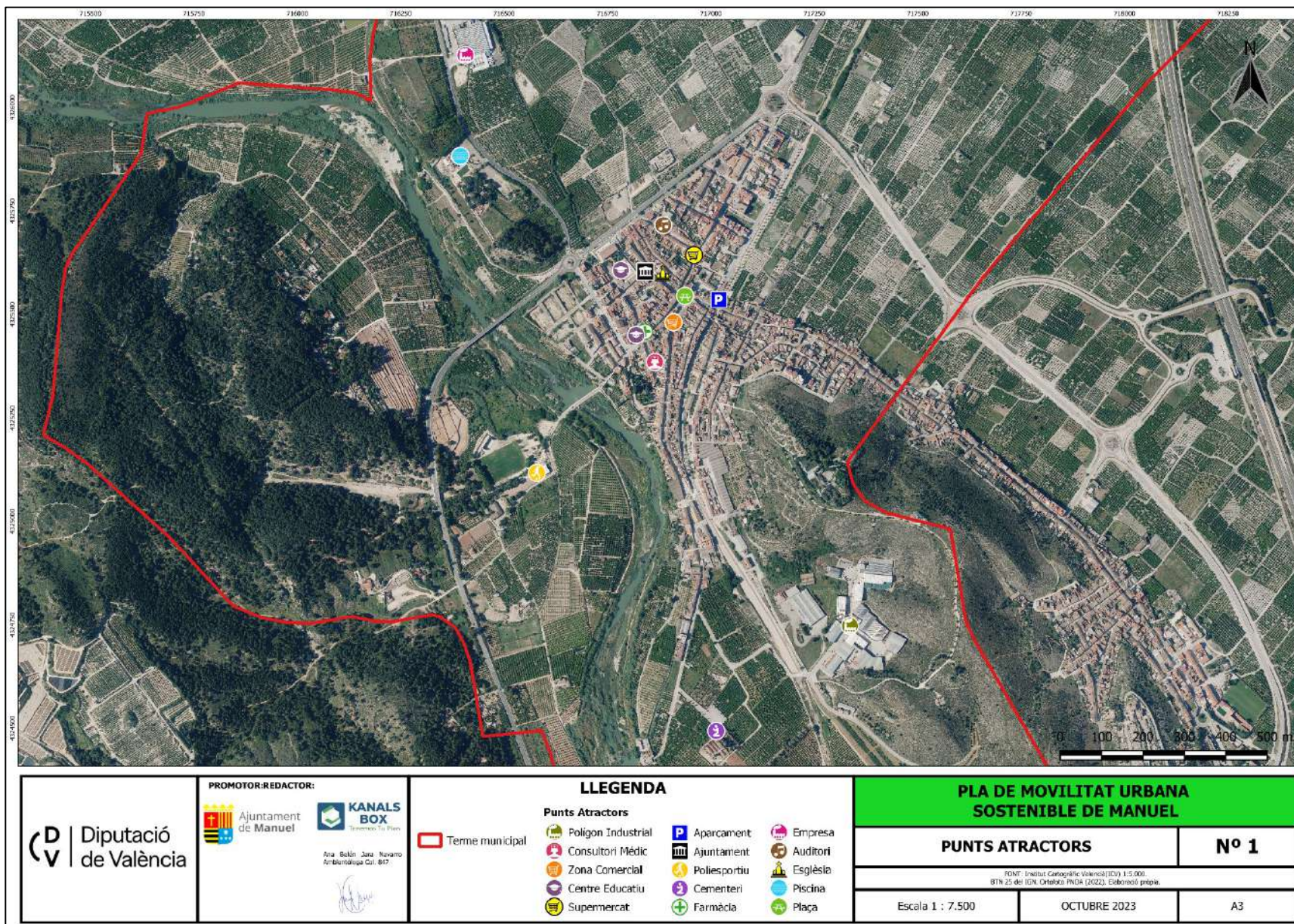
Estadístiques de l'IRPF

Segons les dades fetes públiques pel Ministeri d'Hisenda la renda bruta mitjana per declarant, en el municipi de Manuel en 2019 va ser de 21.296 €, 1.492 € més que l'any 2018 . Una vegada descomptada la liquidació per IRPF i l'aportat a la Seguretat Social la renda disponible mitjana per declarant es va situar en 18.008 €, 1.091 € més que l'any 2018.

En 2019 Manuel se situa com el municipi núm. 134 amb una major renda bruta mitjana de la província de València, i en la posició núm. 231 a la Comunitat Valenciana.

Els habitants de Manuel van liquidar 2.940.680 € en concepte d'IRPF l'any 2019 i van rebre per part de les diferents administracions de manera directa en el pressupost municipal (capítol 4 i 7) 1.330.259 € un 45,24 % de l'aportat.

Equipaments Manuel i el seu potencial d'atracció



Mapa d'elaboració pròpia amb base ortofoto

Els principals punts d'atracció i els que creen més moviment per part de veïns i veïnes Manuel, així com persones que acudeixen de fora del municipi, per tal de treballar, fer compres i distints tipus de gestions.

Com a principals focus d'atracció per a compres en comerços trobem la zona comercial situada al carrer Joan Moreno on trobem: Banc, botiga d'electrodomèstics, un estanc i una administració de loteria, carnisseria, peixateria, oficina de correus, supermercat, una òptica, etc.

La plaça Sol és un dels principals punts d'encontre de veïns i veïnes del municipi per socialitzar, en ella hi ha diversos establiments hostalers i una entitat financera.

L'Ajuntament i l'església es troben prop de la plaça del Sol i són també importants punts atractors, un per a realitzar diverses gestions i l'altre per a celebracions religioses.

L'escoleta i el col·legi públic Pintor Estruch produeixen un gran moviment de persones en hores d'entrada i eixida als centres tant amb vehicle privat com persones que es desplacen a peu. Cal posar especial atenció a la seguretat, ja que principalment es tracta de menors d'edat.

En el moment de la realització d'aquest PMUS s'estan realitzant obres d'adequació en l'auditori municipal, en els moments que es realitzi algun esdeveniment és un punt important atractor de persones.

El poliesportiu es troba al sud-oest del municipi i és on estan les instal·lacions esportives del municipi, pel que provoca un flux important de persones, s'arriba a través del carrer Zapadores on cal travessar el qual realitzat per creuar el Riu Albaida.

El consultori mèdic situat al carrer dels Metges i la farmàcia són punts amb un flux continu de gent, majoritàriament major i persones amb mobilitat reduïda.

En el carrer Angel trobem el supermercat més gran del municipi, és un comerç que atrau persones durant tot el dia per a realitzar les seues compres.

En el carrer Blasco Ibáñez es situa la zona d'estacionament de vehicles més gran del municipi, que la seua zona més propera a la plaça del Sol normalment esta plena de vehicles estacionats.

Els polígons industrials són un focus d'atracció de vehicles, ja que la immensa majoria de persones es desplacen al seu lloc de treball amb vehicle privat. Al sud del municipi es troba el polígon industrial i al nord en direcció Senyera es troba la empresa Cellofix.

Altres punts atractors són el cementeri municipal situat al sud del municipi i la Serreta on es troba la piscina municipal.

Pel que fa de l'accessibilitat als principals edificis municipals, cal esmentar que l'ajuntament disposa de rampa amb passamans en la seua entrada principal i disposa d'ascensor en l'interior de l'edifici.

L'auditori municipal ha rebut una reforma de més de 300.000€ on s'han millorat les condicions de seguretat i d'accessibilitat fet que ara complisca amb la normativa vigent.

L'espai sociocultural té una accessibilitat molt baixa. Barreres arquitectòniques que s'han de millorar com son l'escalo de l'entrada i les barreres de la porta d'accés.

El consultori mèdic té guals per a vinents des de la vorera, per tant és accessible, es deurien millor les zones de pas com són les portes.

Dades de motorització, recollint percentatge de vehicles de baixes emissions

Número total de vehicles segons tipus i carburant segons el banc de dades territorial. Estadística del parc nacional de vehicles.

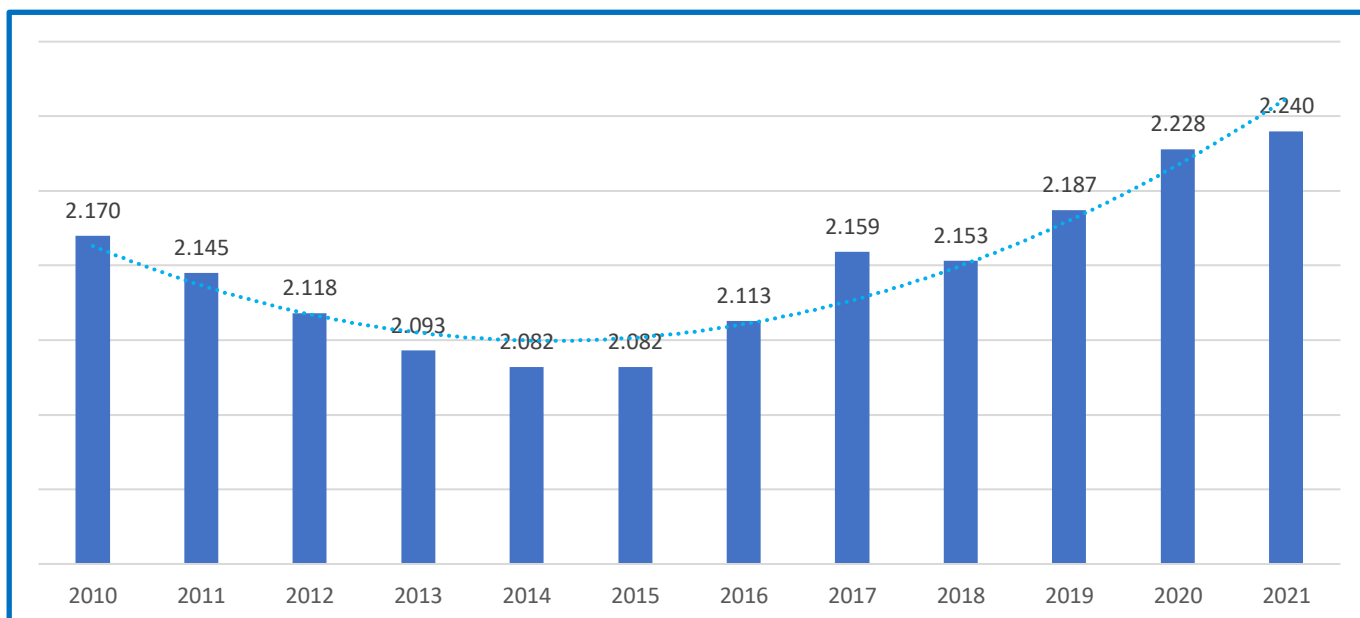
Vehicles segons tipus i carburant - Any 2021		Quantitat
Dièsel	Turismes	846
	Furgonetes i camions	220
	Autobusos	1
	Tractors industrials	27
	Ciclomotors	4
	Altres	7
	Total	1.105
Gasolina	Turismes	548
	Motocicletes	198
	Furgonetes i camions	30
	Ciclomotors	315
	Altres	3
	Total	1.094
Elèctric	Turismes	0
	Motocicletes	0
	Furgonetes i camions	1
	Ciclomotors	0
	Altres	2
	Total	3
Sense especificar	Turismes	0
	Motocicletes	0
	Tractors industrials	0
	Ciclomotors	0
	Altres	33
	Total	33
Altres	Turismes	4
	Motocicletes	1
	Furgonetes i camions	0
	Ciclomotors	0
	Altres	0
	Total	5
Total	Turismes	1.398
	Motocicletes	199
	Furgonetes i camions	251
	Autobusos	1
	Tractors industrials	27
	Ciclomotors	319
	Altres	45
	Total	2.240

Taula d'elaboració pròpia amb dades del Banc de Dades Territorial. Estadística del Parc Nacional de Vehicles

Dels 2.240 vehicles que hi ha a Manuel, sols 3 són elèctrics, representen sols el 0,14% del total. S'han de realitzar accions per part del consistori per tal d'afavorir l'adquisició d'aquests tipus de vehicles.

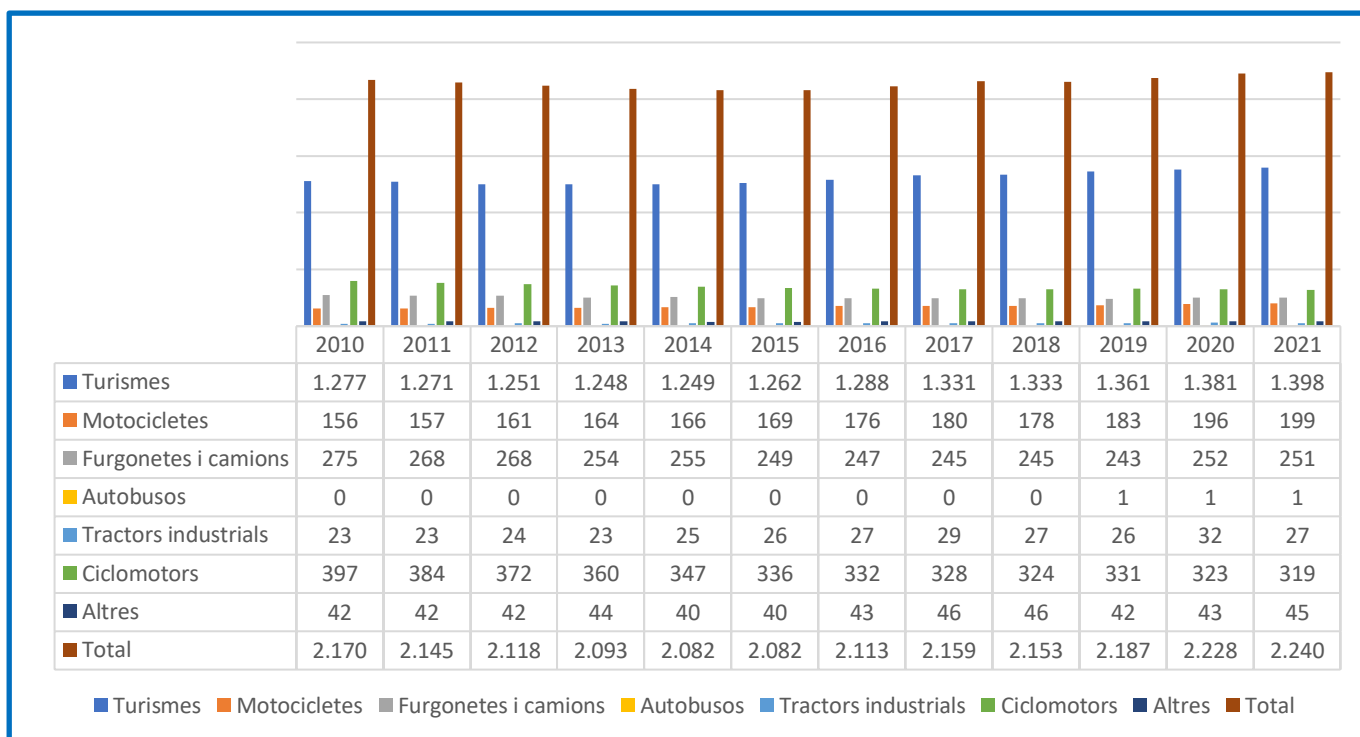
Els vehicles de dièsel són els més predominants amb un total de 1.015 seguits dels de gasolina que són un total de 1.094.

Evolució totals de vehicles des de l'any 2010 fins l'any 2021



Gràfic d'elaboració pròpia amb Banc de Dades Territorial. Estadística del Parc Nacional de Vehicles

Evolució totals de vehicles per tipus des de l'any 2010 fins l'any 2021

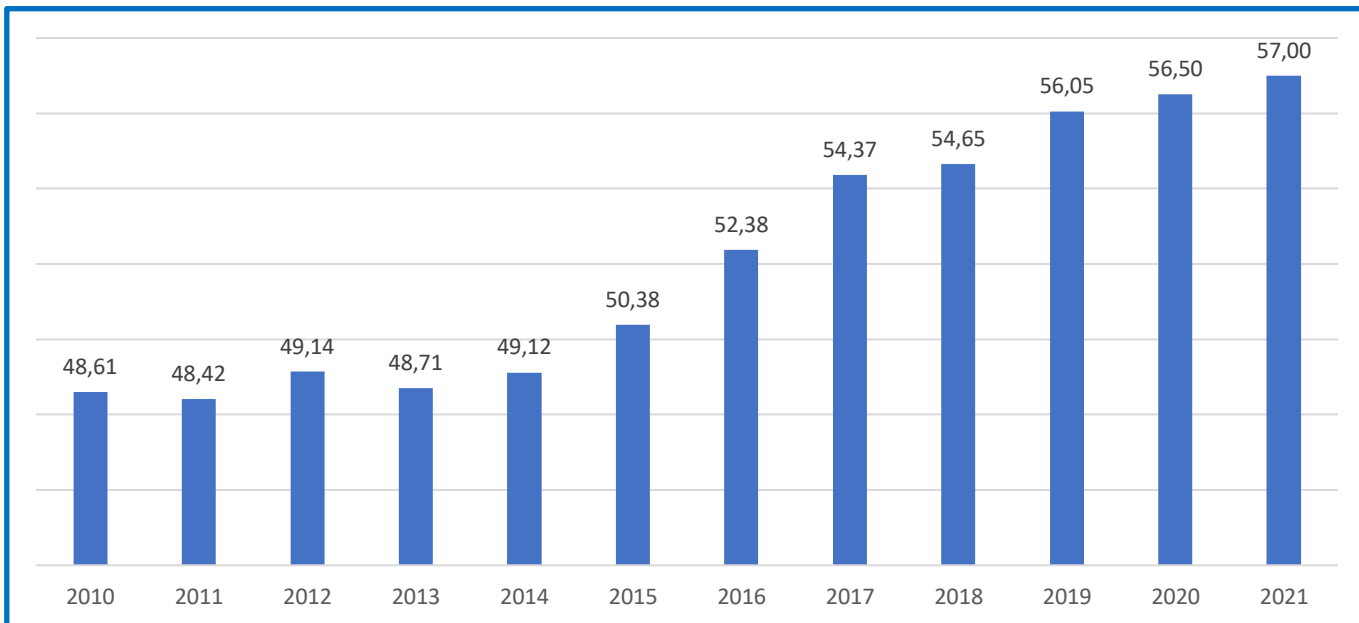


Gràfic d'elaboració pròpia amb Banc de Dades Territorial. Estadística del Parc Nacional de Vehicles

Indicadors de vehicles

L'índex de motorització és un dels índexs socioeconòmics amb una major correlació amb la mobilitat d'un determinat àmbit, definint-se aquest com el nombre de vehicles per habitant. Per a poder conèixer aquest índex, cal per tant conèixer el parc de vehicles i la població, xifres obtingudes a nivell municipal de les estadístiques de la Direcció General de Trànsit (DGT) en el primer cas i de l'Institut Nacional d'Estadística (INE) en el segon.

Data Valor (número de turismes x 100 habitants)



Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

Índex de motorització general a Manuel (vehicles/1000 habitants): 913,54

Lloc	Índex de motorització de turismes
Manuel	913,54
Província Valenciana	498,00
Comunitat Valenciana	523,00
Espanya	530,00

Gràfic d'elaboració pròpia amb dades del portal estadístic de GVA

Aquesta dada s'extrau amb la següent formula:

$(a \times 1000)/b$.

a= N° de vehicles

b= Nombre habitants

Es pot observar a la taula que Manuel està per damunt de la mitjana situant-se amb 913 turismes per cada 1.000 habitants. És un índex alt respecte a la resta de zones analitzades.

Evolució de l'índex de motorització des de 2010 fins a 2020. S'observa que la tendència és a l'alça. Cal introduir al parc de vehicles, models elèctrics o de baixa contaminació.

Matrius origen-destí desplaçaments quotidians

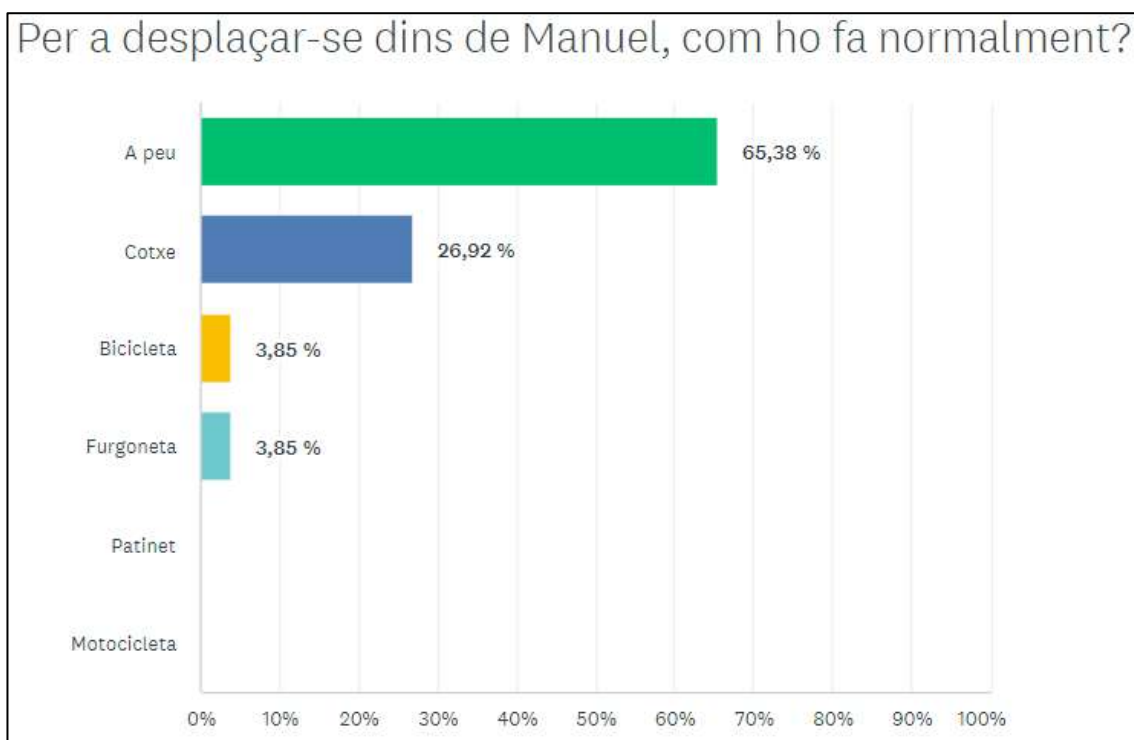
A continuació segons dades extretes de les enquestes, tant de la enquesta online com la enquesta a través de preguntes a peu de carrer, s'analitzaran els principals destins dels veïns i veïnes de Manuel tant dins del municipi i quan ixen del mateix per diferents motius. Aquestes han sigut les preguntes per saber els orígens de la població.

Principals destins dins del municipi

A la pregunta de: Quins són els llocs on sol anar en més freqüència dins de Manuel?

Coincidint amb l'anàlisi fet anteriorment a l'apartat de principals punts atractors del municipi. La gent ha destacat principalment quatre zones. La principal és la Plaça del Sol, molt per damunt de la resta i després els diferents comerços, el poliesportiu i el polígon industrial han sigut les respostes més repetides pels ciutadans.

El repartiment modal dels desplaçaments dins del municipi queda de la següent manera:

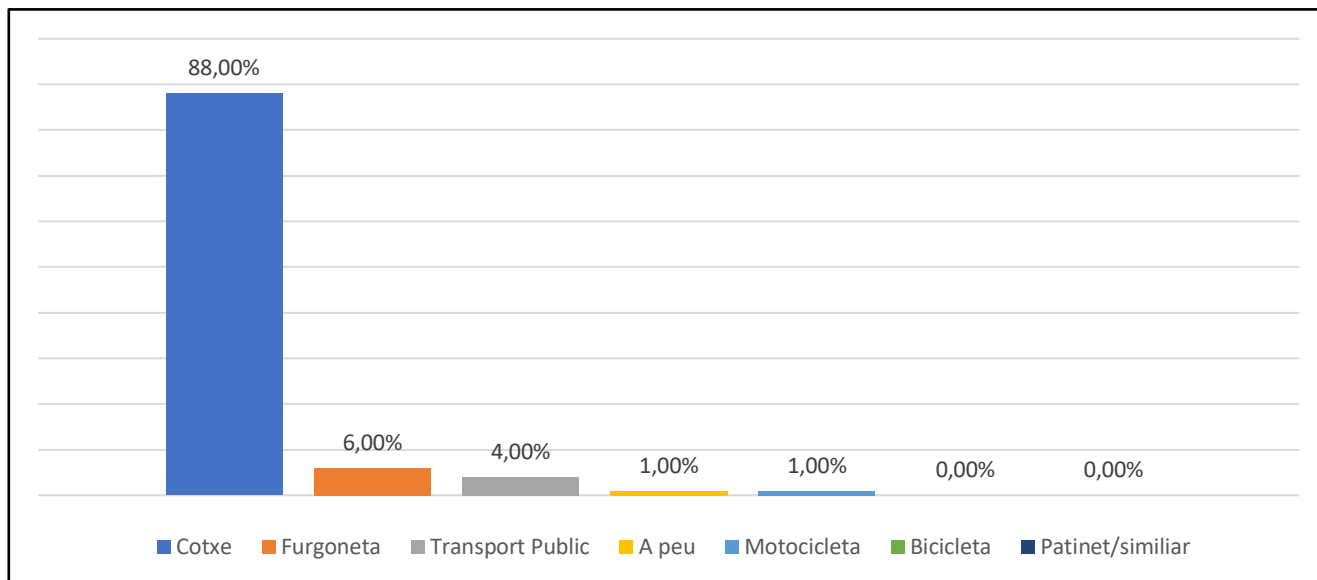


Gràfica d'elaboració pròpia amb dades de les enquestes

A les enquestes tan digitals com a peu de carrer s'ha fet sobre un univers de 120 persones, més del 65% es desplacen a peu per dins del municipi, més del 30% diuen que ho fan en vehicle de motor cotxe o furgoneta, i poc més del 3% on fan en bicicleta.

Mitja de transport i destins fora del municipi

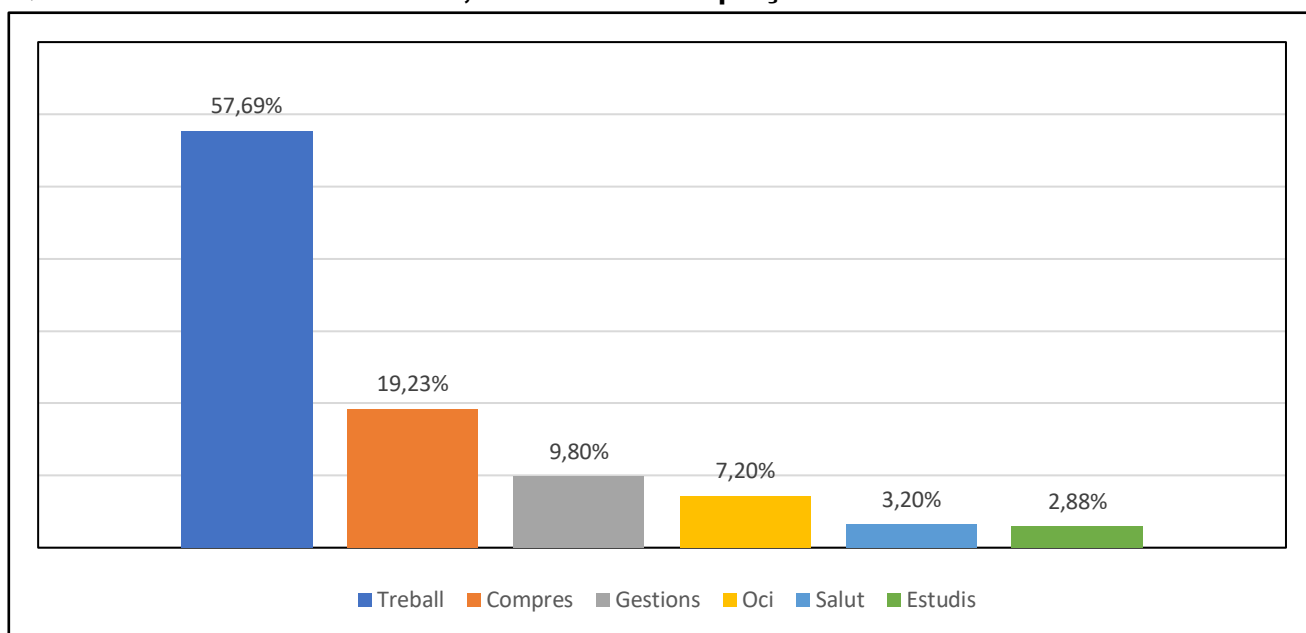
Quin mitjà de transport utilitza habitualment en els seus desplaçament fora de Manuel?



Gràfica d'elaboració pròpia amb les dades obtingudes en les enquestes

El vehicle privat, cotxe i furgoneta representa el 94% dels desplaçament fora del municipi, només un 4% de les persones que han participat a les enquestes diuen que utilitzen el transport públic per al seu desplaçament fora de Manuel.

Quin és el motiu més habitual, en els seus desplaçaments fora de Manuel?

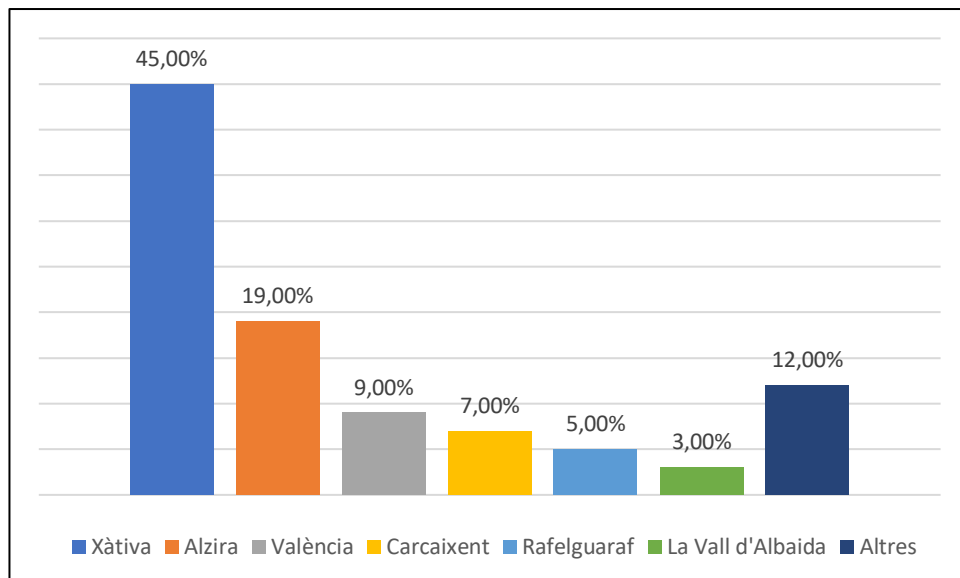


Gràfica d'elaboració pròpia amb les dades obtingudes en les enquestes

Segons els treballs de camp i les enquestes realitzades s'han detectat que els desplaçaments més significatius es realitzen per motius de treball y realitzar compres.

A la pregunta: Quins són els municipis de destí més habitual depenent del seu desplaçament?

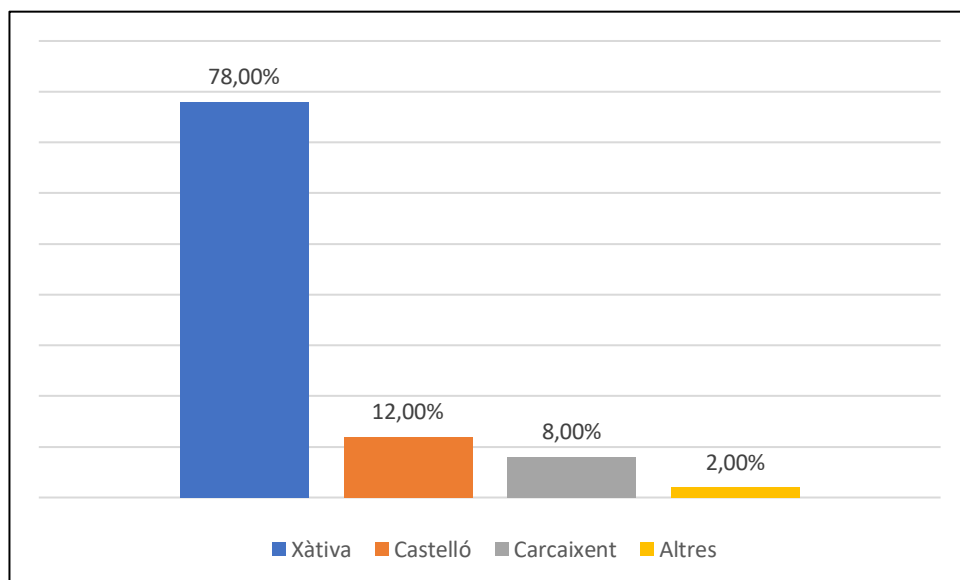
Treball – Municipis de destinació principal



Gràfica d'elaboració pròpia amb les dades obtingudes en les enquestes

Xàtiva es el municipi on més es desplacen per treballar les persones que han participat a l'enquesta, seguit d'Alzira i en tercer lloc València, altres pobles del voltat con Carcaixent i Rafelguaraf apareixen en l'enquesta, municipis de la Vall d'Albaida, con Ontinyent i Albaida.

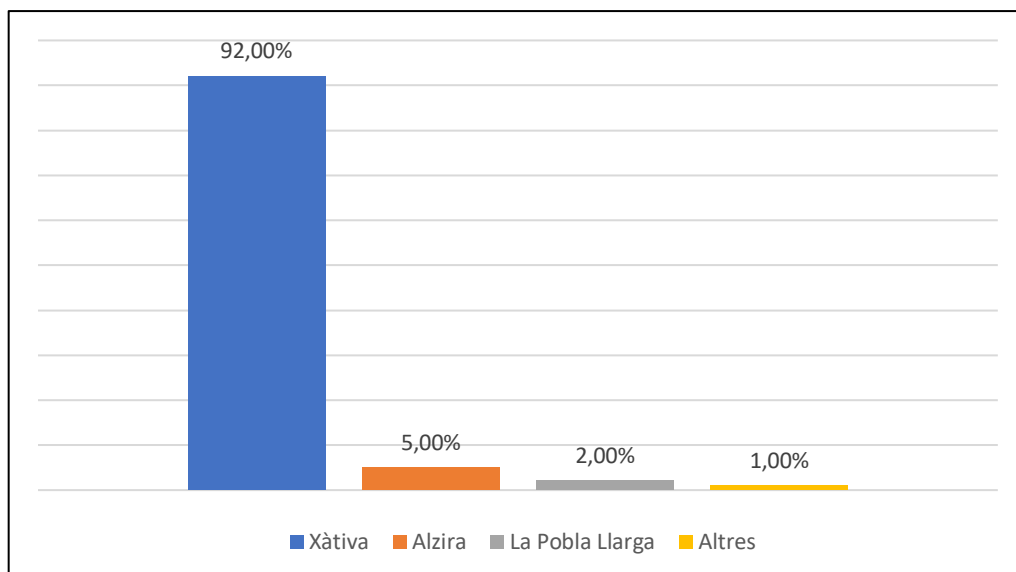
Compres – Municipis de destinació principal



Gràfica d'elaboració pròpia amb les dades obtingudes en les enquestes

Per a fer les compres fora de Manuel, Xàtiva és l'opció majoritària, Manuel es troba a 12 kilòmetres i 10 minuts del centre comercial de Xàtiva on es troben les principals franquícies de moda i les principals cadenes de supermercats, la connexió per carretera és bona i oferta amplia. Castelló i Carcaixent són altres municipis als quals es desplacen veïns i veïnes de Manuel per tal de fer les seues compres.

Salut – Municipis de destinació principal

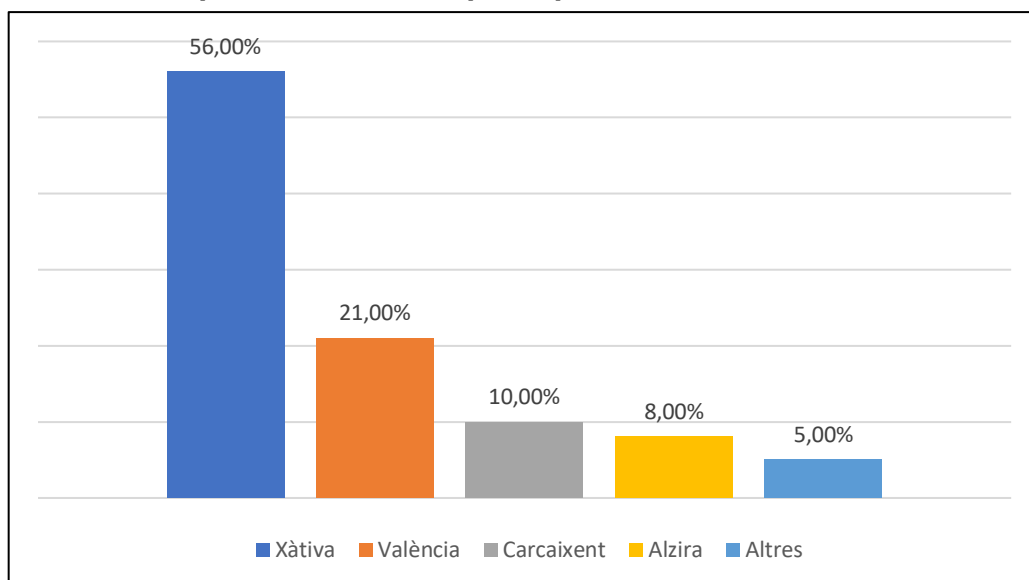


Gràfica d'elaboració pròpia amb les dades obtingudes en les enquestes

De nou Xàtiva acapara la majoria dels desplaçaments fora de Manuel, en aquest cas per temes relacionats en la salut, Xàtiva compta amb molta oferta en matèria de clíniques oftalmològiques, dentals, estètiques i diferents professionals de la salut, i de nou la seua proximitat fa que siga un desplaçament còmode.

Altres municipis als qual acudeixen per raons de salut els veïns i veïnes de Manuel, són Alzira i La Pobla Llarga.

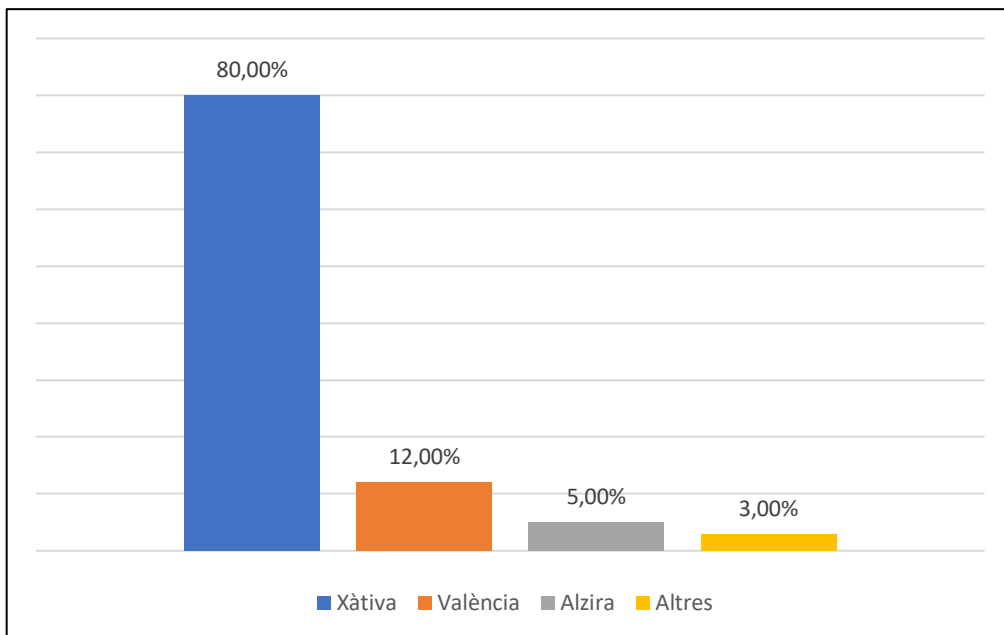
Oci – Municipis de destinació principal



Gràfica d'elaboració pròpia amb les dades obtingudes en les enquestes

Xàtiva i València són els destins preferits pels habitants de Manuel per al seu oci, seguits de Carcaixent i Alzira. Xàtiva compta amb una bona oferta de locals de restauració, teatre i diferents esdeveniments durant tot l'any. L'oferta il·limitada d'una ciutat com València fa que la gent es desplaça 60 kilòmetres per disfrutar del seu temps lliure.

Gestions – Municipis de destinació principal



Gràfica d'elaboració pròpia amb les dades obtingudes en les enquestes

De nou la proximitat i l'oferta de Xàtiva fa que siga l'elegida per el 80% dels ciutadans de Manuel que es desplacen fora del municipi per realitzar les seues gestions de caràcter personal o empresarial.

La conclusió que s'extrau és que el principal municipi destí per als residents de Manuel per a realitzar les diferents activitats quotidianes que fan fora de Manuel és la localitat veïna de Xàtiva.

Xàtiva és una ciutat d'uns 30.000 habitants, capital de la comarca veïna de La Costera, i que ofereix tots els servicis i cobreix totes les necessitats que es demanden. Té molt bona connexió per carretera amb Manuel a través de la CV-41 i la CV-578. A pesar que Alzira és la capital de la comarca de la Ribera, Xàtiva és el destí més demandat, València també és un dels destins elegits pels veïns i veïnes de Manuel, ja que és una ciutat que ofereix un ampli ventall de serveis per a totes les variants preguntades a l'enquesta.

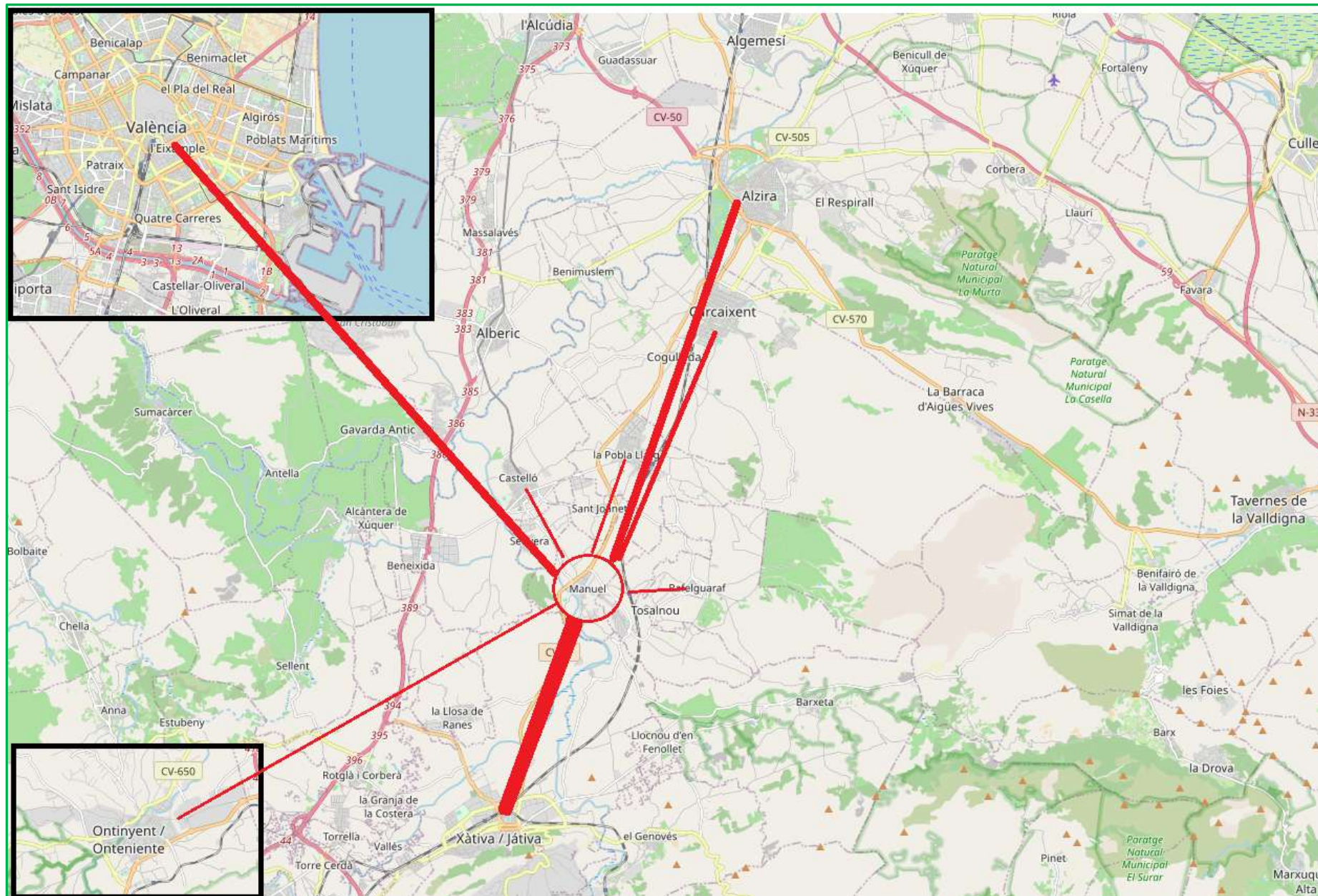
Informació extreta a través de l'enquesta digital, enquesta personal realitzada a veïns i veïnes a peu de carrer, així com la rebuda a través del correu electrònic manuel@pmus.net, WhatsApp i Telegram al número 722 89 75 29

S'han elaborat diverses enquestes de Participació Ciutadana, la informació esta desenvolupada al apartat corresponent del PMUS.

Han participat:

- ✓ 78 persones en enquesta digital.
- ✓ 25 persones en enquesta a peu de carrer.
- ✓ 12 persones mitjançant enviament d'informació al correu electrònic manuel@pmus.net
- ✓ 24 persones mitjançant la seua participació per WhatsApp 722 89 75 29
- ✓ 0 persones per Telegram 722 89 75 29
- ✓ La participació total ha sigut de 139 persones, a més de la informació i altres comentaris arreplegats en els distints treballs de camp i les xarxes socials.

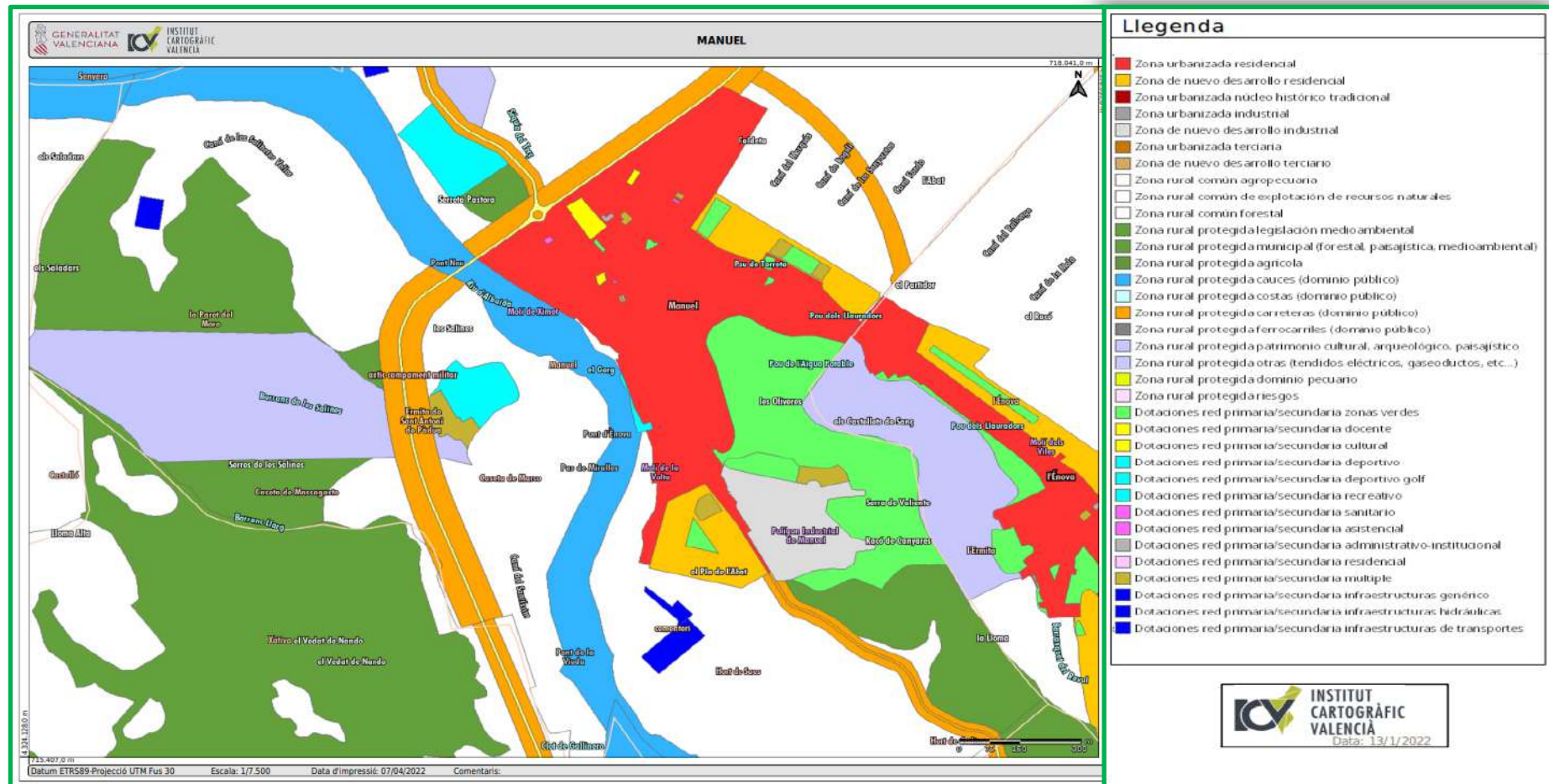
Municipis punts d'atracció principal



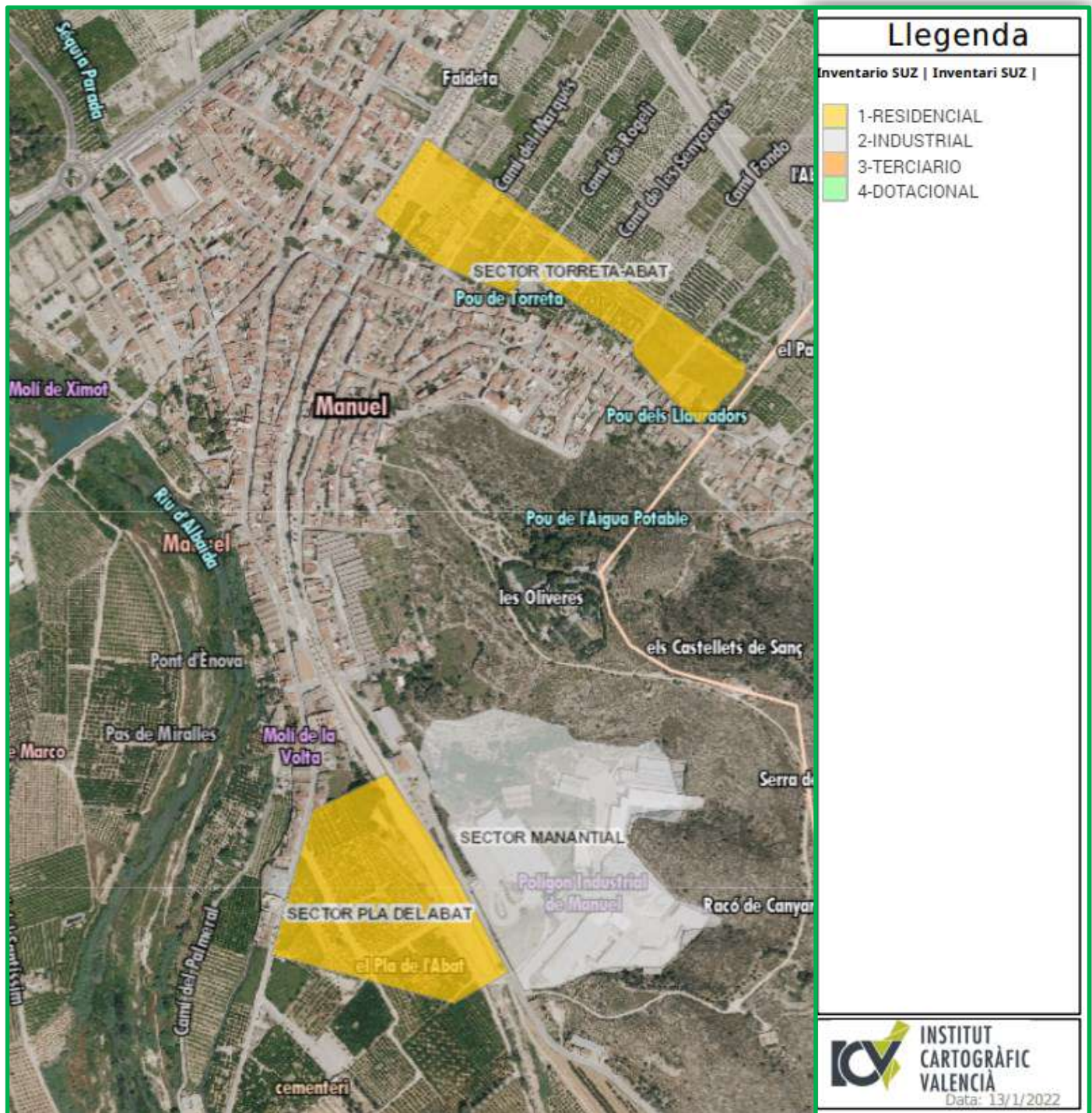
Informació del Pla General d'Ordenació Urbana vigent

Quant a usos de sòl, capacitats de desenvolupament i previsions de plans futurs, en tramitació o en estudi.

Planejament urbanístic vigent de la Comunitat Valenciana, confeccionat a partir del planejament aprovat en les Comissions Territorials d'Urbanisme. El planejament ací reflectit té caràcter informatiu. S'haurà d'acudir als documents dels instruments de planejament, a través de l'òrgan competent, per a obtindre informació amb plena validesa jurídica.



Mapa extret del visor de l'Institut Cartogràfic de València



Mapa extret del visor cartogràfic de l'institut cartogràfic valencià

Inventari del Sòl Urbanitzable de la CV

Recintes dels sectors de sòl urbanitzable aprovats pel planejament de cada municipi, classificat per usos, amb dades del seu nivell de desenvolupament i execució.

PLA GENERAL D'ORDENACIÓ URBANA DEL TERME MUNICIPAL DE MANUEL

NORMES URBANÍSTIQUES TEXT CONSOLIDAT JULIOL 2018

La finalitat d'aquest Pla General és la d'establir, per a tot el terme municipal de Manuel, la seua ordenació urbanística estructural amb les determinacions que assenyala l'article 17 de la Llei Reguladora de l'Activitat Urbanística (Llei 6/1994, de 15 de novembre, de la Generalitat Valenciana). A tal fi, es determinen, en les presents normes urbanístiques del Pla General, el règim urbanístic de la propietat del sòl i regulació de l'activitat de l'edificació i, en general, de tots aquells actes subjectes a llicència segons l'article 242 del Text Refós de la Llei sobre el Règim del Sòl i Ordenació Urbana (RDL 1/1992, de 26 de juny) i les actuacions de tot ordre que per aplicació de les esmentades Lleis poguera produir.

Les normes urbanístiques, estableixen, doncs, la classificació del sòl i la reglamentació detallada d'usos, volums i condicions per a l'edificació del terme municipal de Manuel. Per tant, es regiran obligatòriament per aquestes ordenances, la utilització, ús i edificació del sòl en tot el terme municipal de Manuel.

<https://cdn.digitalvalue.es/manuel/assets/615d54f58932754d1413120a>

SUELO URBANO - EQUIPAMIENTOS		
Denominación	Equipamiento	Superficie (m2)
PAD-01	Ayuntamiento	143,34
PAD-02	Correos	407,00
PAD-03	Juzgado de Paz	76,51
PED-01	Auditorio	603,43
PED-02	Biblioteca	257,90
PED-03	Colegio	5.375,16
PED-04	Guardería / Casa cultura	584,77
PTD-01	Hogar jubilado / Centro sanitario / Oficina servicios sociales	407,00
PTD-02	Templo parroquial	580,75
PDM-01	Equipamiento de uso múltiple	2.197,08
PRD-01	Equipamiento uso recreativo	2.035,45
PID-01	Almacen municipal	145,24
SUELO URBANIZABLE - EQUIPAMIENTOS		
PED-06	Antigua Estación ferrocarril	447,20
SUELO NO URBANIZABLE - EQUIPAMIENTOS		
PID-02	Cementerio	10.063,48
PAV-01	Cementerio	3.447,25
PID-03	Estación depuradora	5.151,10
PID-04	Vertedero residuos sólidos	5.151,10
PQD-02	Piscina Municipal - La Serreta	6.235,00
PRD-03	Polideportivo - Les Salines	23.396,69
PED-05	Equipamiento educativo-cultural- Les Salines	9.540,87

SUELO URBANO - ZONAS VERDES

Denominación	Zona verde	Superficie (m2)
PJL-01	Zona verde Antiguo Polideportivo	1.946,44
SUELO NO URBANIZABLE - ZONAS VERDES		
PQL-01	Ladera Monte Valiente	163.685,85

SUELO URBANO - ZONAS VERDES (NO COMPUTABLES)

Denominación	Zona verde	Superficie (m2)
EL-01	Plaza del Cura Pascual Vidal	357,42
EL-02	Plaza del Sol	501,22
EL-03	Zona verde junto a calle Escritor Blasco Ibañez	721,04
EL-04	Zona verde junto a calle Abad	1.238,57
EL-05	Plaza Caixa d'Estalvis	521,77
EL-06	Zona verde junto a vía ferrocarril	2.540,58
EL-07	Zona verde junto a calle Verbena	436,54
EL-08	Zona verde junto a calle Ausias March	103,16

Cal fer menció a una Modificació Puntual nº 12 del PGOU de Manuel que té per objecte la reclassificació d'un àmbit de 67.450,37 m² de sòl no urbanitzable comú per a la creació d'un sector de sòl urbanitzable industrial denominat "La Serreta". L'àmbit de la nova classificació es localitza al llarg del marge de la carretera CV- 562 a aproximadament 500 m al nord-oest del nucli urbà de Manuel.

FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

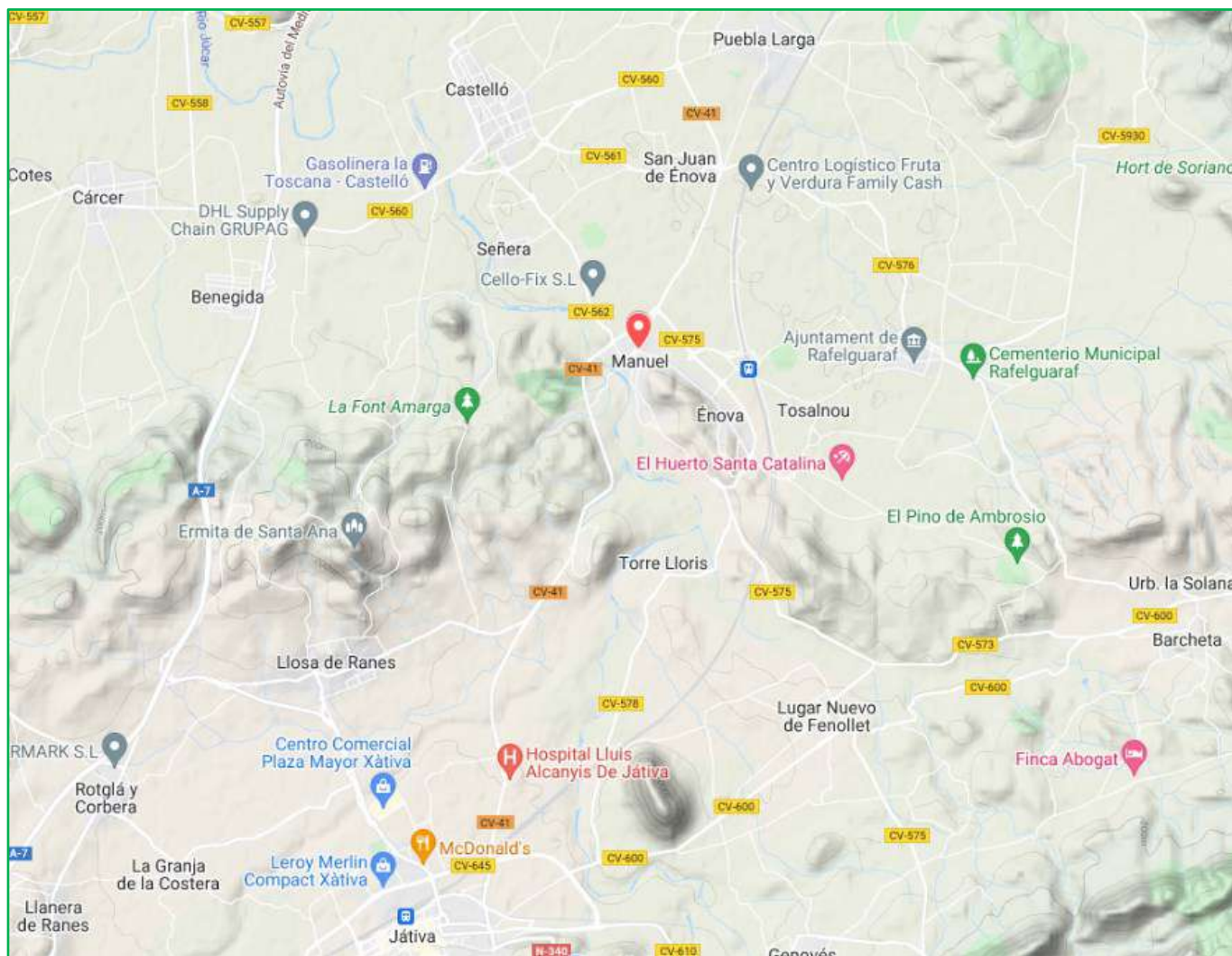
TRÀNSIT I CIRCULACIÓ



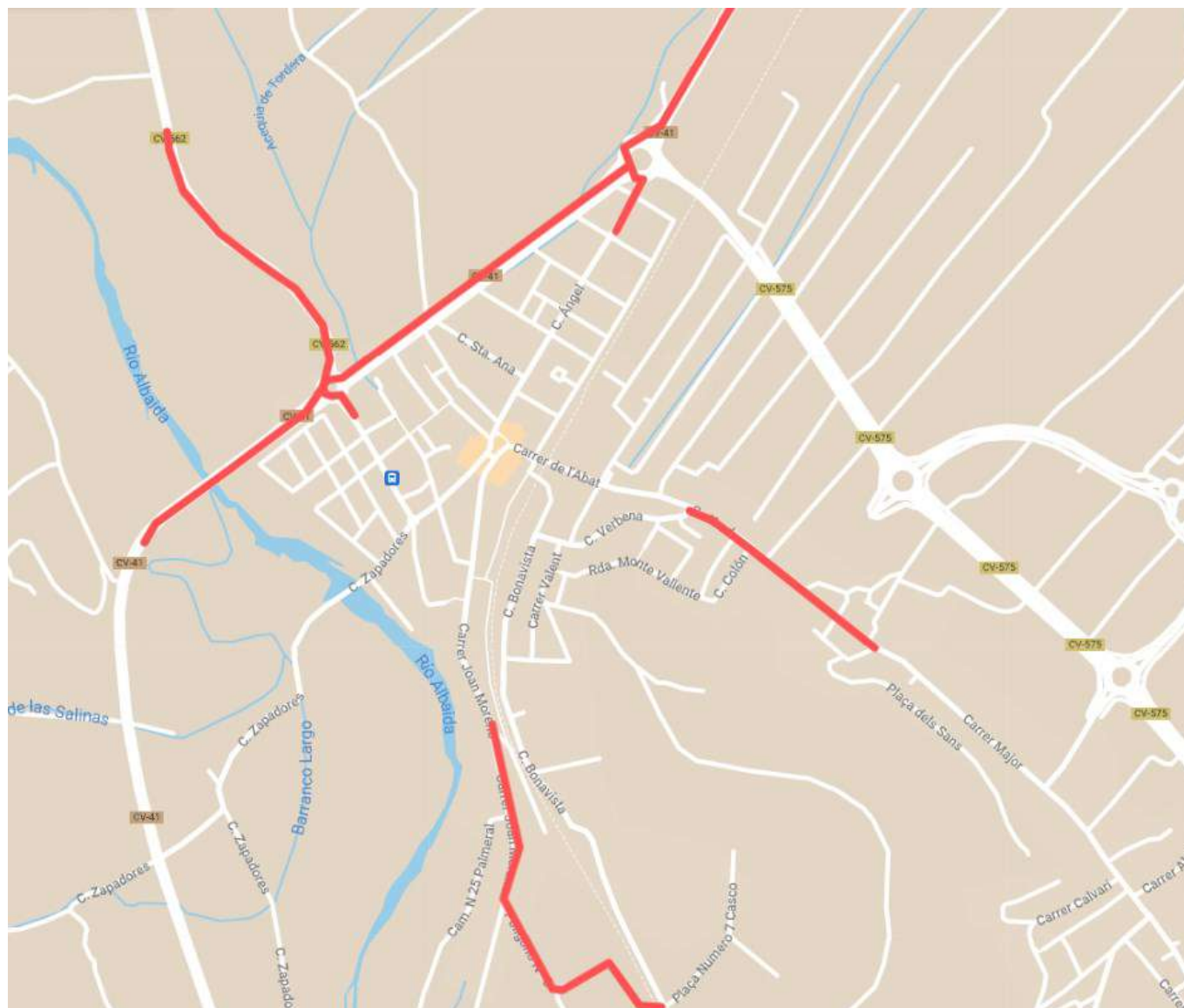
TRÀNSIT I CIRCULACIÓ

Jerarquització de la xarxa viària

El municipi de Manuel està situat al sud de la comarca de La Ribera Alta. Es troba pròxim a una ciutat important com és Xàtiva, situada a uns 9 kilòmetres, Carcaixent i Alzira (capital de la comarca). A banda, es troba a 6 kilòmetres d'una de les grans vies de comunicació com és l'autovia A-7.



Les principals vies d'accés a Manuel.



Imatge de les principals vies d'entrada al municipi

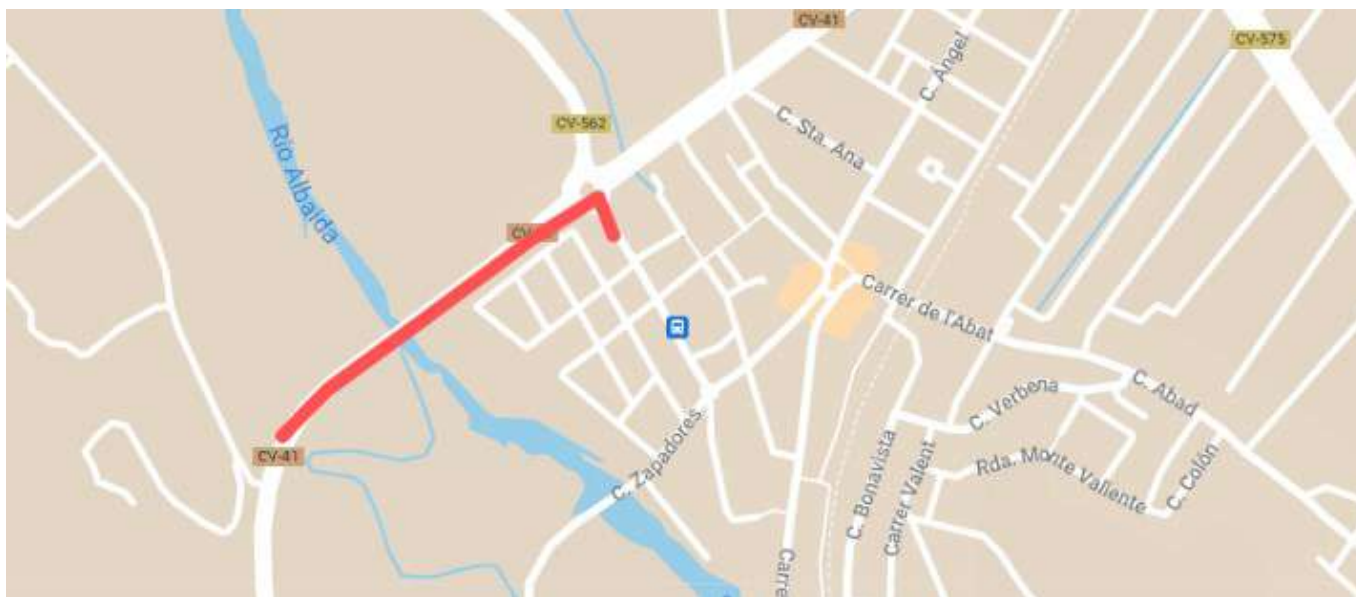
Al plànol s'observen les principals vies d'entrada al municipi i marcades en roig. Hi ha altres camins secundaris però s'han volgut destacar aquestes.

A continuació s'ha analitzat cadascuna d'elles amb fotografies realitzades per l'equip de treball del PMUS.

- Accés al nucli urbà des de la CV-41 direcció Xàtiva-Alzira pel carrer F. Rodríguez de La Fuente
- Accés al nucli urbà des de la CV-41 direcció Alzira-Xàtiva pel carrer F. Rodríguez de La Fuente
- Accés al nucli urbà a través de la CV-41 a través del carrer de l'Àngel
- Accés al nucli urbà des de la CV-562 direcció Senyera-Manuel
- Accés al nucli urbà des de L'Énova pel carrer Abat
- Accés al nucli urbà des de Barxeta i polígon industrial

Accés al nucli urbà des de la CV-41

Direcció Xàtiva-Alzira pel carrer Félix Rodríguez de La Fuente



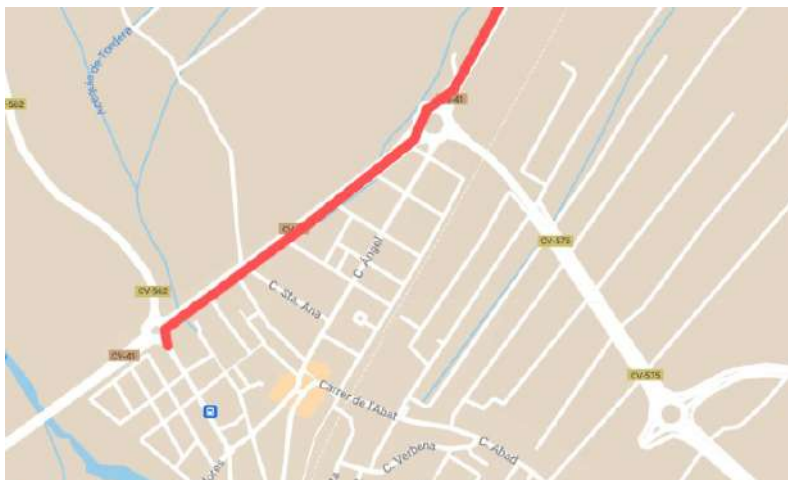
CV-41 des de Xàtiva-Alzira

Des de la carretera CV-41 direcció Xàtiva-Alzira s'arriba a la rotonda on cal prendre la primera eixida en direcció cap al carrer Félix Rodríguez de la Fuente (imatge dreta).



Accés al nucli urbà des de la CV-41 direcció Alzira-Xàtiva

Carrer Felix Rodríguez de La Fuente

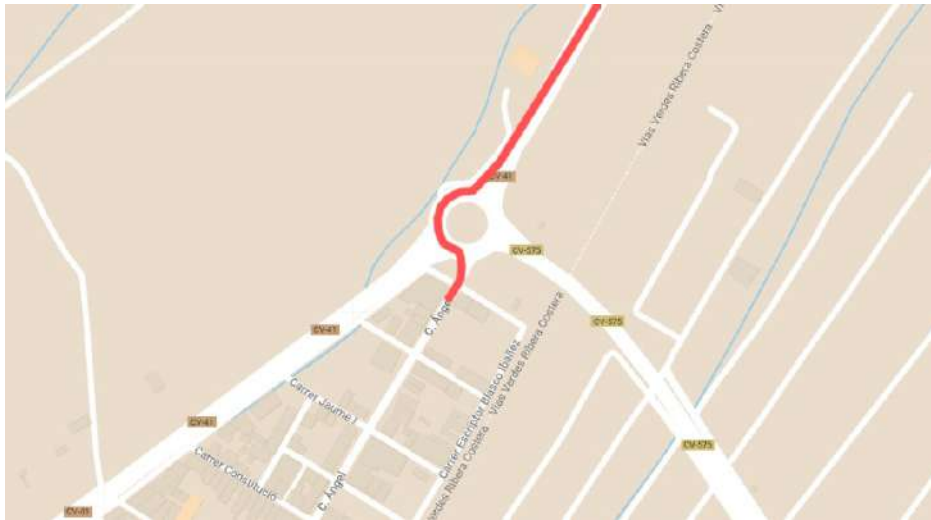


Circulant des de La Pobla Llarga per la CV-41 s'arriba a la rotonda que es veu a la imatge, on hi ha que prendre la segona eixida en direcció La Llosa de Ranes-Xàtiva.



A continuació s'arriba a un altra rotonda on cal prendre la tercera eixida direcció carrer Félix Rodríguez de la Fuente.

Accés al nucli urbà a través de la CV-41 a través del carrer de l'Àngel



Circulant des de La Pobla Llarga per la CV-41 s'arriba a la rotonda que es veu a la imatge, on cal prendre la tercera eixida en direcció Manuel, accés pel C/ de l'Àngel.



A map of a street intersection in Barcelona. The main road is Carrer de Sant Jordi, running vertically. A side road, Carrer de les Poles, branches off to the left. The map shows various buildings, street names, and a red line indicating a specific route or boundary. The 'C/ Sant Jordi' sign is located on the right side of the main road, near the intersection with Carrer de les Poles.



Accés al nucli urbà des de L'Énova pel carrer Abat.

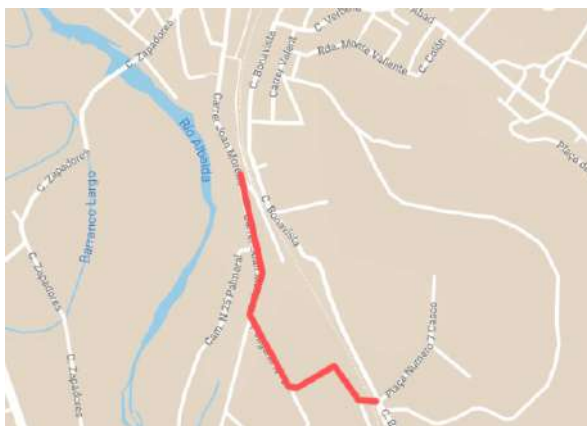


Una vegada dins del municipi de L'Énova, s'ha de anar al carrer Major, carrer que connecta amb el carrer Abat. Manuel i L'Énova formen una conurbació, a les imatges podem veure el punt on està el límit de cada municipi, gràcies a la construcció de la carretera CV-571 que realitza la funció de circumval·lació s'ha reduït el trànsit per aquests carrers.



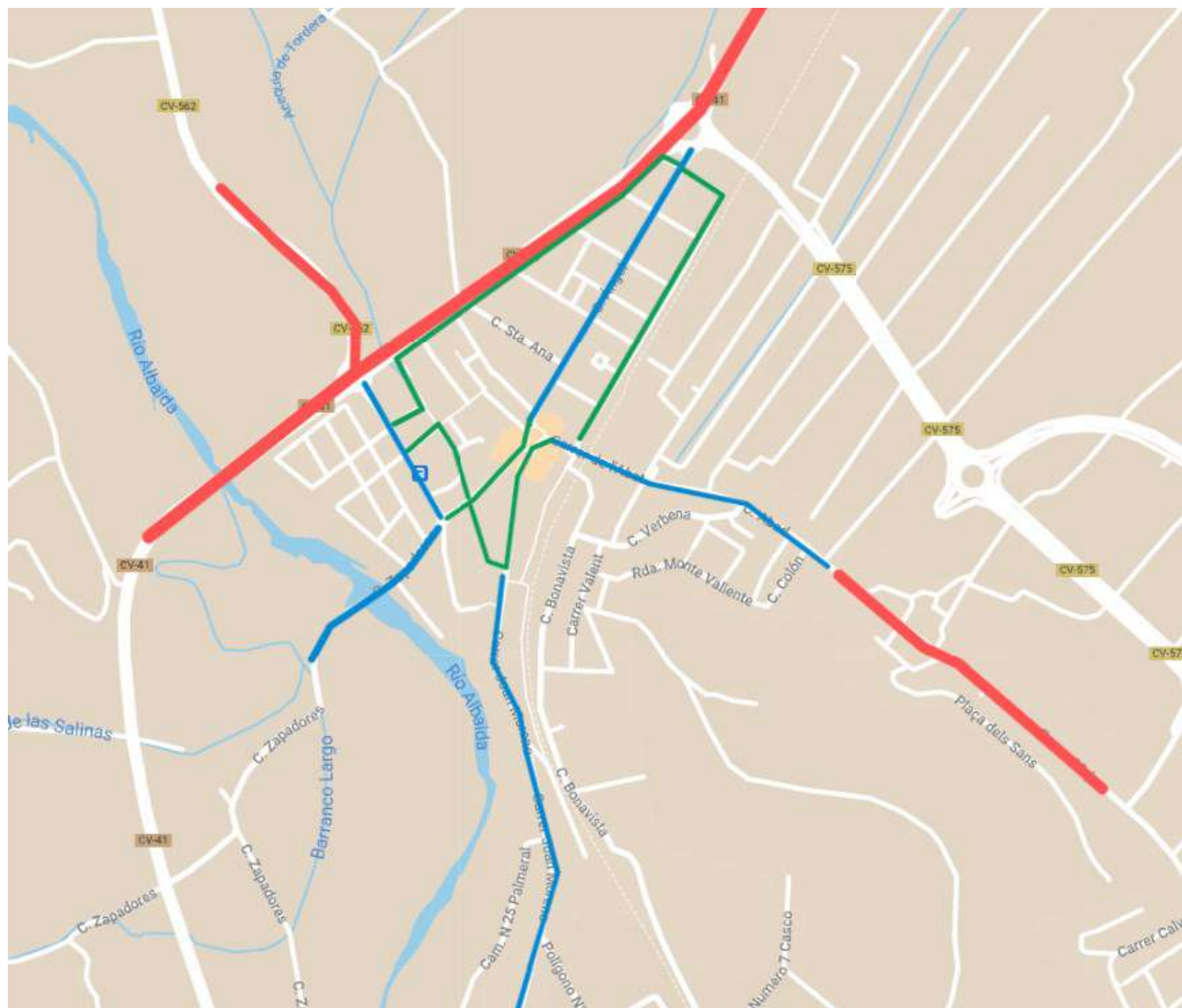
Accés al nucli urbà des de Barxeta i polígon industrial

A través de la carretera CV-575 s'arriba fins al polígon industrial de Manuel, cal travessar les antigues vies del tren i s'entra a la població pel carrer Joan Moreno.



Inventari del viari, amb estructura i jerarquitzat

Pel nivell d'importància pel que fa a tràfic tant de vehicles com de vianants.



Principals vies d'entrada (Roig). Xarxa vial de penetració al nucli urbà (blau). Vials col·lectors (verd)

A partir del funcionament i de les intensitats de tràfic s'estableix una jerarquitització de la xarxa vial actual. Les principals vies d'accés ja han sigut analitzades en l'apartat anterior, després trobem la xarxa vial de penetració al nucli urbà. Aquest carrers són: Carrer Félix Rodríguez de la Fuente, Carrer de l'Àngel, Carrer Abat com a principals, també hi ha altres vials de penetració com són el carrer Zapadores i el carrer Juan Moreno.

Altres vies importants són els vials col·lectors, són vials que canalitzen el tràfic cap a les principals vies de penetració.

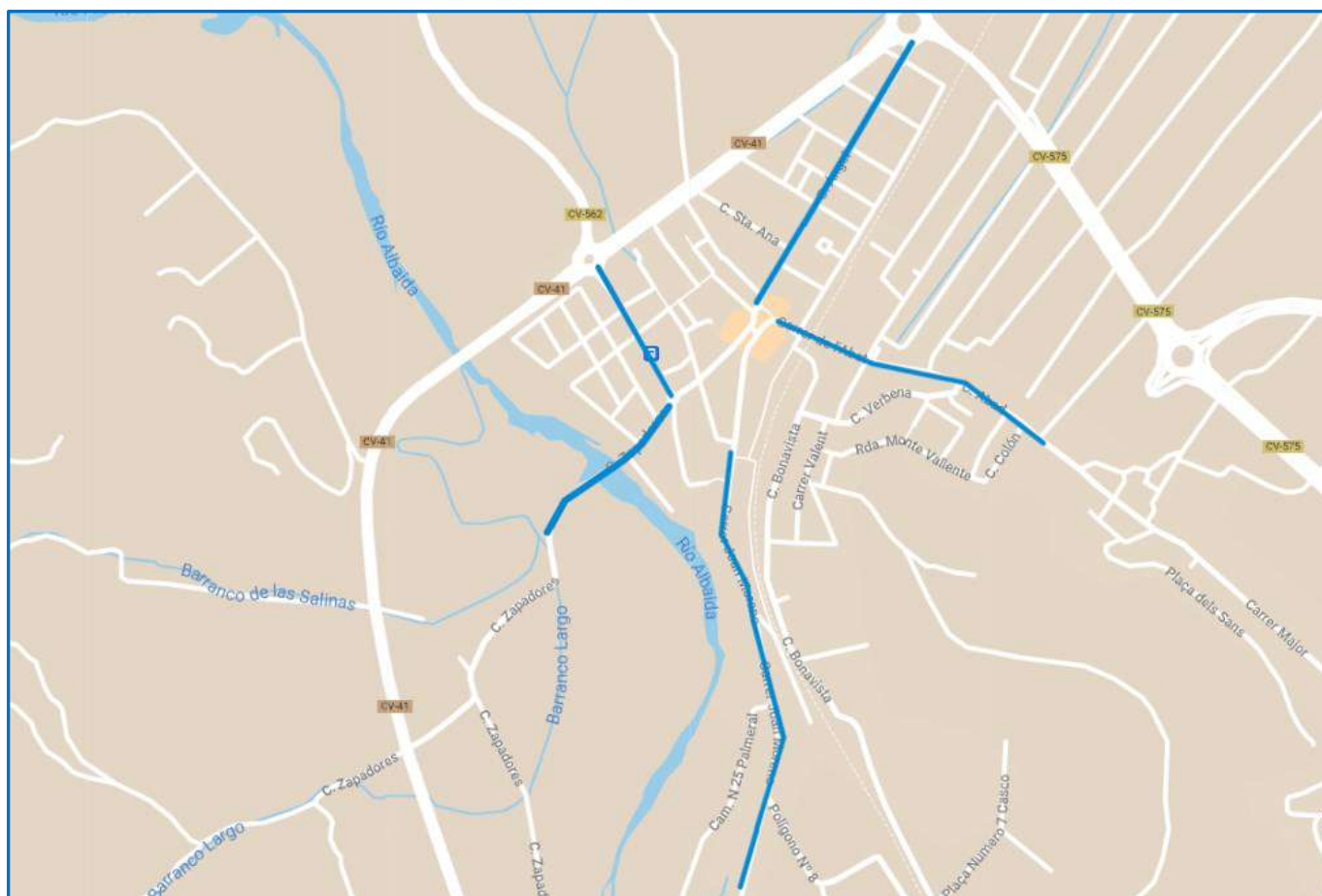
A continuació es realitza una anàlisi de tots els carrers del municipi. L'anàlisi es fa en ordre de jerarquia dels carrers, primerament s'analitzen els vials de penetració, que són els que a través d'ells s'accedeix al municipi i permeten al trànsit accedir a l'interior del nucli urbà. Posteriorment s'analitzaran els vials col·lectors, els definim com els carrers que canalitzen el tràfic que provenen dels carrers de penetració, aquests carrers són les que permeten distribuir el trànsit per tot el municipi. Per últim s'analitzaran la resta de carrers, vies que la seua funció principal és d'accés als usos ubicats als seus marges (vivendes, edificis, baixos comercials, garatges, etc.)

L'anàlisi dels carrers s'ha realitzat gràcies a la informació recollida en el treball de camp realitzat per l'equip de treball d'aquest PMUS. Es realitza per mitjà de fotografies on s'indica sentit de circulació, regulació d'estacionament, senyalització, mobiliari urbà i estat general del carrer, a més, es faciliten les mides de les voreres i calçada de cadascun d'ells, també es donaran solucions als possibles problemes apareguts que també s'indicaran en les propostes finals d'aquest PMUS. La informació i gràfics amb les seccions del carrer són d'elaboració pròpia amb les mides de voreres, calçades i llocs d'estacionament estan expressats en metres.

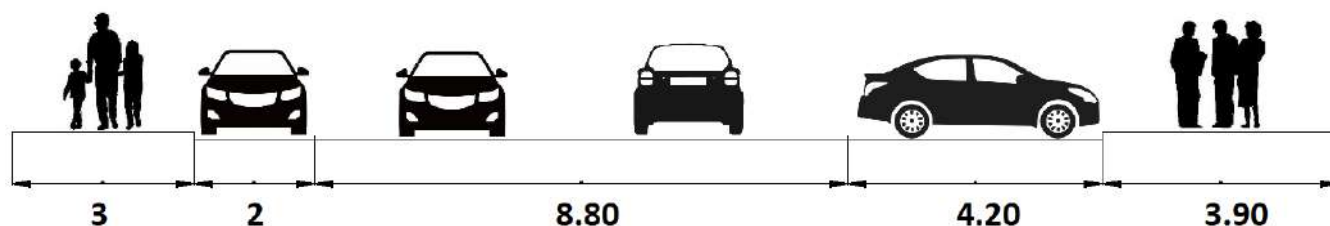
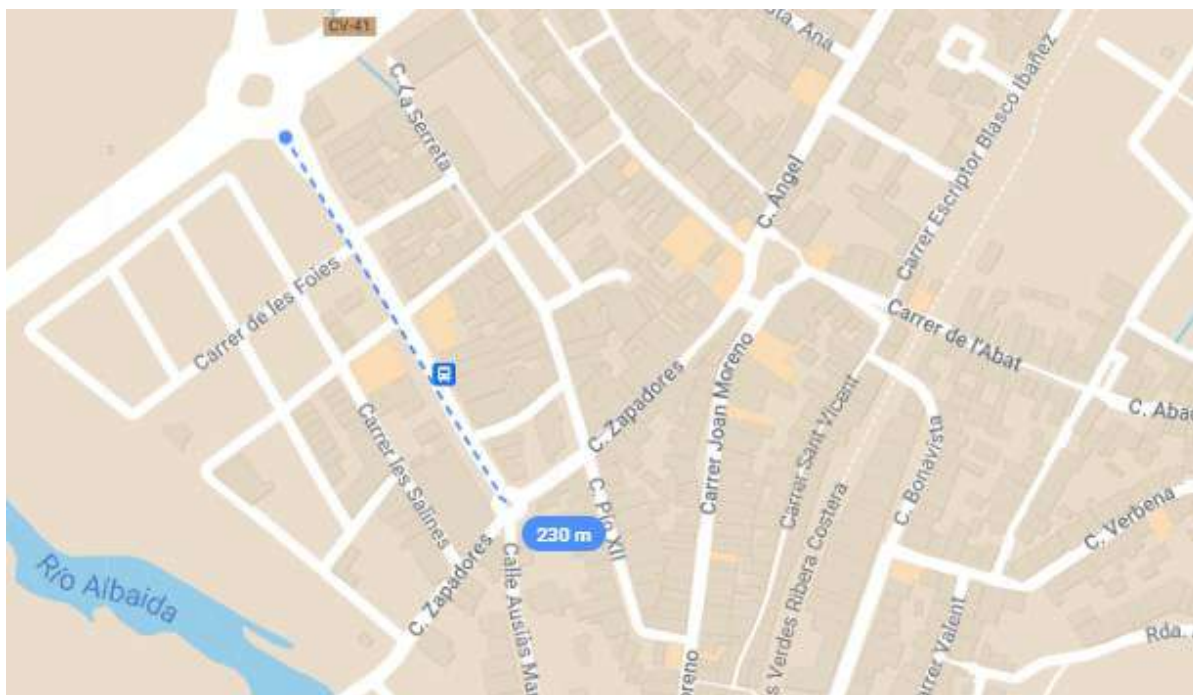
Posteriorment es donaran unes conclusions a partir de l'anàlisi realitzat.

L'anàlisi comença als principals vials de penetració del municipi:

- Carrer Félix Rodríguez de la Fuente
- Carrer de l'Àngel
- Carrer Abat
- Carrer Zapadores
- Carrer Juan Moreno



Carrer Félix Rodríguez de la Fuente



Un dels carrers d'entrada al municipi, és de doble sentit de circulació i està permès estacionar als dos costats. A una banda en línia i a l'altra en línia en un tram i en bateria en altre. El carrer disposa d'arbratge.





A l'eixida de la rotonda i ja dins del nucli urbà hi ha un pas de vianants que es troba en males condicions, està senyalitzat correctament amb senyalització vertical, però la pintura horitzontal no es troba en bones condicions de manteniment. Cal repassar la pintura viària. I caldria realitzar guals per als passos de vianants (recepcions per a persones amb mobilitat reduïda) de forma correcta. Un gual per als vianants es considera accessible quan pot ser utilitzat de manera autònoma i segura per totes les persones, tinguen o no problemes de mobilitat, visió, etc. El pendent longitudinal d'un gual o d'un itinerari per als vianants es defineix com la inclinació del terreny, vorera o qualsevol estructura de pas, en el sentit de la marxa.



La continuïtat longitudinal i transversal no és l'adequada, com es pot observar a les imatges hi ha voreres sense acabar de pavimentar (imatge esquerra), deficiències als passos de vianants amb pintura en mal estat i guals per l'accessibilitat sense fer. Estes deficiències produeixen dificultats en la mobilitat per als vianants i aïllant a aquelles persones amb mobilitat reduïda, ja que per elles mateixes no podrien circular per estes voreres sense ajuda o obligades a circular per la calçada per no trobar obstacles.



Al carrer hi ha una parada d'autobús per donar servici a la ciutadania. Posteriorment es donarà tota la informació sobre transport públic.

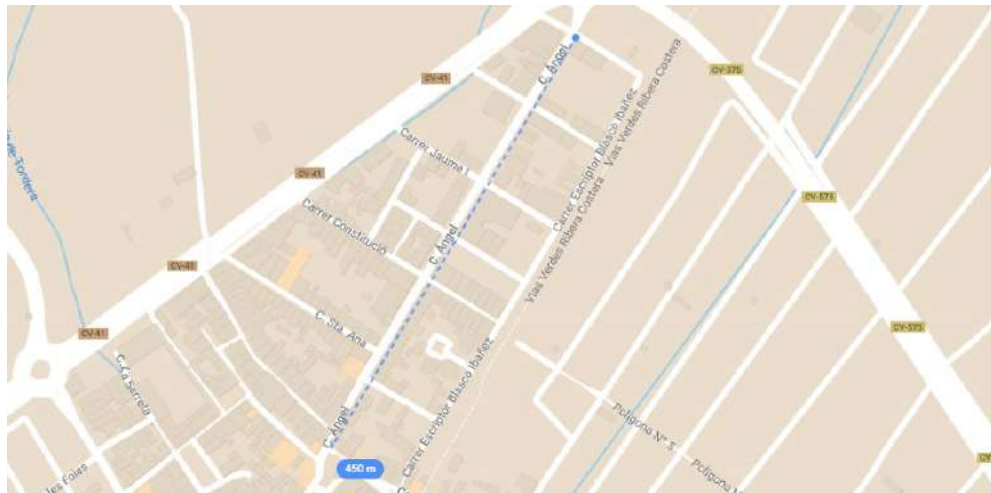


Hi ha zones on l'estat del ferm de la calçada no està en bones condicions, cal reparar-ho el més ràpid possible. Pot provocar accidents o esglais en bicis, ciclomotors o motocicletes i a més a més provoca més soroll del trànsit rodat. Per a la mobilitat a peu el mal estat del sòl pot provocar lesions, caigudes, etc.



Hi ha un pas sobreelevat per tractar de regular la velocitat dels vehicles. Cal senyalitzar-lo amb senyalització vertical i si també se li dona funció de pas de vianants senyalitzar-lo com a tal. Ja que els passos sobreelevats solen ser confosos amb passos de vianants.

Carrer de l'Àngel



Carrer d'entrada a la població que es pot dividir en diversos trams degut a la seua amplària i estructura. És un carrer de doble sentit de circulació on la regulació d'estacionament és diferent depenen del tram que es tracte. Hi ha trams on no està permès estacionar, altre on està permès estacionar a un costat en línia amb canvi mensual i altre on es pot estacionar en línia als dos costats. En un dels trams hi ha arbratge.





En el primer tram que va des de la plaça del Sol fins al carrer Santa Ana no està permès estacionar, està regulat tant per senyalització vertical com per pintura groga a les vorades. És un tram on les voreres tenen una amplària de 1,40 metres i una calçada de 5 metres.



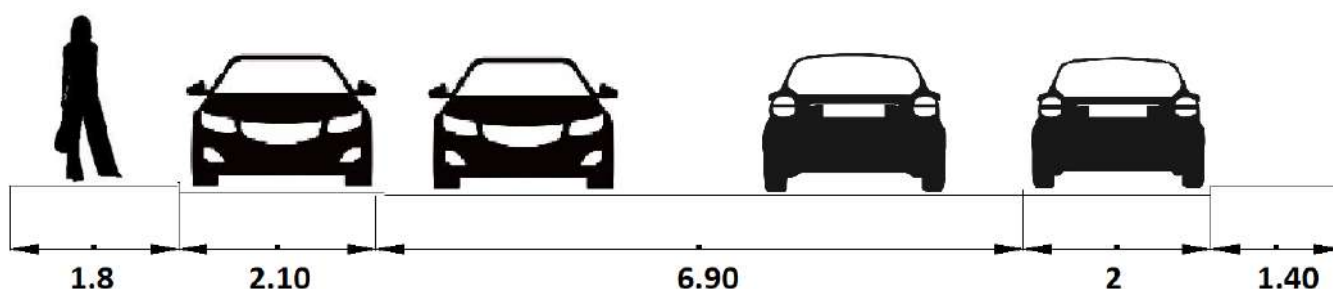
Enfront del supermercat hi ha una zona delimitada per pintura viària groga on no està permès estacionar, encara que s'ha comprovat en el treball de camp que hi ha estacionament indisciplinat i la gent aparca per realitzar les seues compres. També hi ha una plaça per a persones amb mobilitat reduïda, es recomana millorar la seua visibilitat amb instal·lació de senyalització vertical pintar i delimitar la plaça d'estacionament de color blau.



En el segon tram, que va des de Santa Ana fins a Germanies i Jaume I està permés estacionar en línia a un costat amb canvi mensual, està regular per senyalització vertical (imatge esquerre) ancorada a la paret.



En el tram que s'observa a la imatge superior, el carrer augmenta la seua amplària. Les mides d'aquest tram són d'1,50 i 1,45 metres les voreres i una calçada de 8,40 metres on s'utilitzen 2 metres per l'estacionament, deixant una calçada de 6,40 metres d'amplària per a la circulació dels vehicles. També hi ha una parada d'autobús delimitada amb pintura viària groga i amb una marquesina amb un banc.



En el tercer tram que va des de l'encreuament amb Germanies i Jaume I fins a l'eixida del nucli urbà, trobem una estructura on està permés estacionar en línia als dos costats de forma permanent i on hi ha arbres.



Al llarg de tot el carrer hi ha passos de vianants no senyalitzats amb senyalització vertical i que no tenen realitzats els guals per a l'accessibilitat.

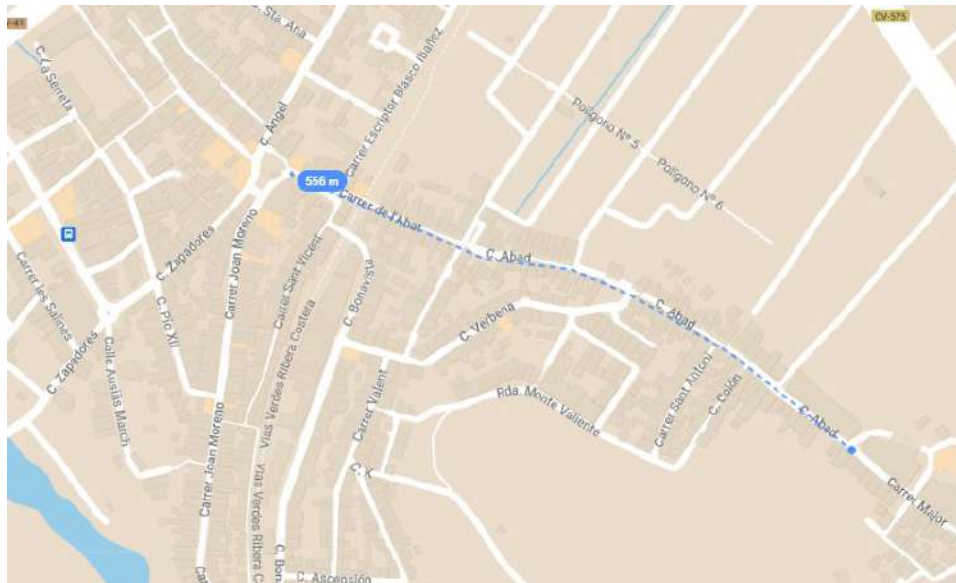


També hi ha passos sobre elevats amb la funció de reduir la velocitat dels vehicles. Cal senyalitzar-los i vigilar el manteniment de la pintura viària, si també es desitja que facen la funció de passos de vianants també cal senyalitzar-los com a passos de vianants amb senyalització vertical. En la imatge esquerra també s'ha destacat amb un quadre roig el mal estat de la senyalització ancorada a paret.



En aquest tram hi ha altra plaça per a persones amb mobilitat reduïda que es recomana reforçar la seua senyalització. S'ha destacat també que la tanca del solar (imatge dreta) està mal col·locada, el solar dins del nucli urbà s'han de mantindre nets i tancats, per tal de evitar accidents.

Carrer Abat



És un altre dels carrers d'entrada al municipi, és de doble sentit de circulació, per la seua amplària hauria de ser d'un sol sentit, però a causa de la fisonomia i estructura de la població i no haver altra alternativa el carrer ha de ser de doble sentit. No està permés estacionar menys en un xicotet tram on està permés estacionar en línia amb canvi mensual. La seua part més estreta té una amplària de 3,40 metres. En el tram més ample les voreres tenen unes dimensions d'1,20 i 1,10 metres amb una calçada de 5,60 metres. En la major part del carrer les voreres són intransitables i els vianants caminen per la calçada. Una possible solució és transformar el carrer amb estructura de plataforma única.



Al llarg del carrer trobem dos places amb arbres i mobiliari urbà, en l'apartat de zones verdes s'analitzaran més en profunditat.



A la imatge s'observa la connexió del carrer Abat amb la plaça del Sol. És un punt conflictiu ja que és de doble sentit i per la seua poca visibilitat poden haver xocs de vehicles ja que tenen que ocupar tota la calçada per fer la corba. Hi ha un espill convex per millorar la visibilitat. S'ha comprovat que l'espill està col·locat correctament i ajuda a millorar la seguretat. Per les dimensions els vehicles solen anar a una velocitat reduïda. El pas de vianants està en plena corba i amb la pintura amb males condicions. Cal reforçar-lo amb senyals verticals i repintar-lo.

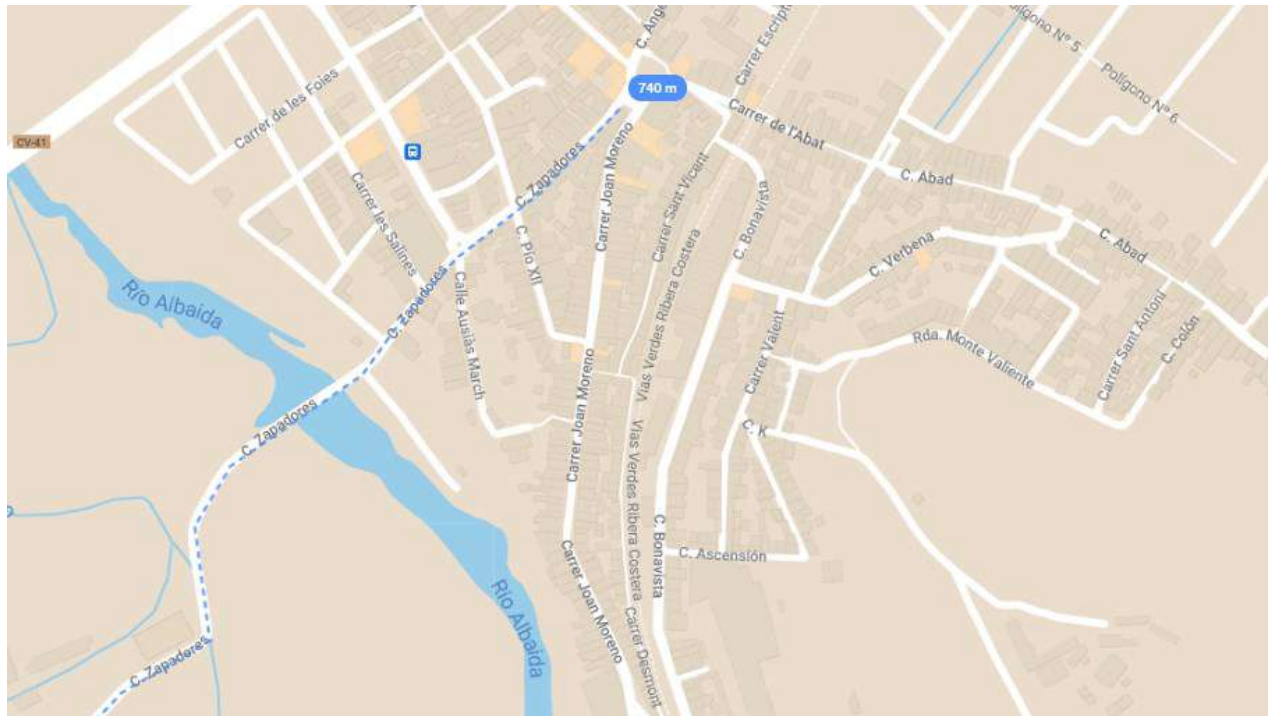
Està contemplat per l'ajuntament la pintura dels passos de vianants amb el pressupost romanent de 2021.



Quins considera els encreuaments o punts més perillosos per al tràfic en Manuel? Indiquen dos:

En l'enquesta de participació realitzada a la ciutadania, aquest ha sigut valorat per veïns i veïnes com l'encreuament més perillós de tot el municipi.

Carrer Zapadores



Carrer d'entrada al municipi des del poliesportiu municipal, el separem en tres trams. Al principi del mateix trobem el gual que travessa el Riu Albaida i que uneix el nucli urbà amb el poliesportiu, en ell torbem infraestructura de carril bici (imatge superior esquerra). El segon tram connecta el carrer Félix Rodríguez de la Fuente amb el carrer dels Metges i carrer Caixa d'Estalvis, i el tercer tram connecta des d'aquest últim punt amb la plaça del Sol.



El primer tram és de doble sentit de circulació, no està regulat l'estacionament amb senyalització, però no aparquen vehicles, es recomana senyalitzar-ho. La calçada té una amplària de 4,50 metres i les voreres 1,10 metres. No obstant la col·locació dels fanals en les voreres deixa un pas real per al vianant de 50 centímetres, obligant-lo a caminar per la calçada. Una possible solució és la col·locació de fanals ancorats a paret per deixar pas lliure als vianants.



En el segon tram, també de doble sentit està permès estacionar en línia a un costat fixe. Està regulat amb pintura groga en una de les vorades. Hi ha un contenidor per a roba gastada i disposa d'arbres. La calçada té una amplària de 9,40 metres on 2 metres són per a estacionar deixant un pas de vehicles de 7,40 metres. La vorera més estreta és de 50 centímetres i l'altra té un ample irregular. Tractant-se d'un carrer d'entrada a la població i que també és una via per anar al poliesportiu es recomana no permetre estacionar i ampliar la vorera més estreta i ferla d'unes dimensions d'1,50 per ferla accessible. Milloraria la seguretat del vianant en aquest tram que també és un dels punts on més trànsit hi ha del municipi.



El tercer tram és de sentit únic de circulació, connecta la plaça del Sol amb el carrer dels Metges i Caixa d'Estalvis. Aquest tram té una calçada de 3,20 metres d'amplària i unes voreres d'1,10 i 0,95 metres.

No està permès estacionar i està regulat amb senyalització. El senyal indica prohibit fer parada i estacionar en un costat, cal reforçar-lo amb lletres que indiquen: Als dos costats.

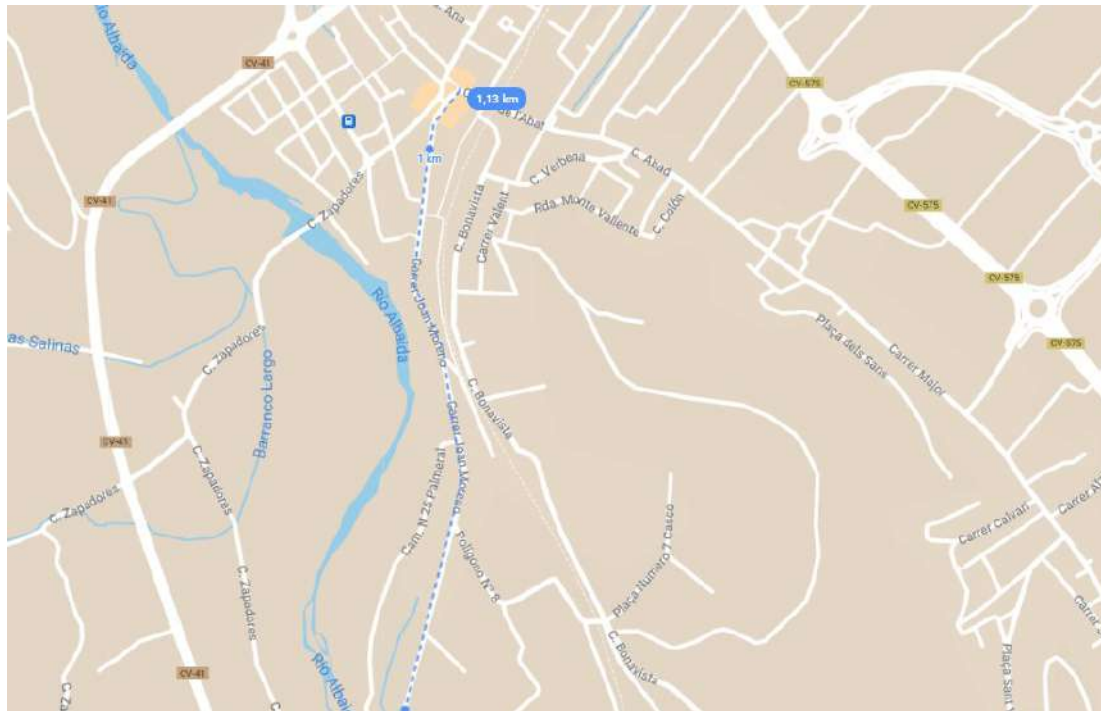
Els passos de vianants no tenen el gual per accessibilitat realitzat i cal millorar la pintura viària, així com senyalitzar-los.

En el treball de camp s'ha detectat que en aquest tram no es respecta la velocitat màxima de dins dels nuclis urbans. La col·locació de bandes reductores podria ser una solució, però aquestes bandes solen provocar la queixa dels veïns a causa del soroll que provoquen quan passen vehicles per damunt, al ser un carrer estret el soroll encara seria més molest, com a possible solució menys invasiva es podria col·locar senyalització vertical amb fons groc recordant la velocitat màxima.



Exemple de senyalització indicant les velocitats màximes

Carrer Juan Moreno



Una altra via de penetració del municipi i també un dels carrers més llargs. Es pot dividir en diversos trams. El primer va des del cementeri fins a la intersecció amb carrer l'Estació, el segon des d'aquesta intersecció fins a la intersecció amb el carrer dels Metges i el tercer des d'aquest punt fins a la plaça del Sol.



El primer tram és de doble sentit de circulació on està permès estacionar en línia a un costat amb canvi mensual. Està regulat amb senyalització vertical ancorada a paret. També hi ha un pas sobre elevat senyalitzat.



El segon tram també és de doble sentit de circulació. Hi ha tram on no es pot estacionar, està regulat amb senyal ancorada a paret i les vorades pintades de groc (imatge esquerra), és recomanable substituir el senyal, ja que ha perdut el color i el brillo.

Altre tram està permès estacionar en línia a un costat amb canvi mensual.



En aquest tram les voreres tenen desnivell degut a les entrades a garatges particular, molts d'aquests desnivells són pronunciats i podrien provocar entropessades o caigudes, a banda de dificultar la mobilitat per als vianants sobretot per a persones amb mobilitat reduïda.

Hi ha una plaça per a persones amb mobilitat reduïda, es recomana la millora de la senyalització d'aquesta plaça.



En aquest tram hi ha un problema d'accessibilitat. Les voreres tenen una altura de més de 20 centímetres respecte a la calçada. A més a més els passos de vianants no tenen els guais per a l'accessibilitat realitzats, el que provoca dificultats per a creuar per a persones en mobilitat reduïda.

El consistori és conscient de la situació i es vol realitzar una actuació en aquest carrer per tractar d'eliminar aquestes barreres i millorar la mobilitat.

També caldria senyalitzar els passos de vianants per donar-los més visibilitat.



Aquest tram és de sentit únic de circulació amb direcció la plaça del Sol. Està permès estacionar en línia a un costat amb canvi mensual. En el tram final no està permès estacionar, sols es permet l'estacionament per a càrrega i descarrega durant 15 minuts. La calçada té una amplària de 6,40 metres amb 2 metres per estacionar, i les voreres tenen 0,90 i 1,40 metres d'amplària.

A la imatge esquerra s'observa que el pas de vianants no té realitzat el gual per a l'accessibilitat. Es recomana retirar el senyal de prohibit estacionar de la part dreta, ja que uns metres més avant hi ha altre senyal de regulació de l'estacionament.



Hi ha una zona de contenidors de residus i reciclatge damunt de la vorera. Hi ha un pas sobre elevat que també fa la funció de pas de vianants amb un accés delimitat, però no està correctament realitzat ja que la recepció i transició no és continua.



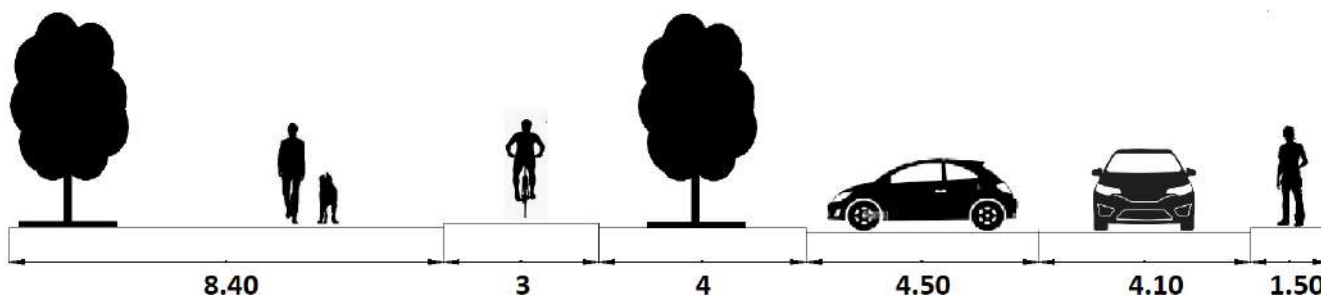
Hi ha una zona delimitada de càrrega i descarrega per a la zona comercial, està permès estacionar durant un màxim de 15 minuts. Està delimitat amb pintura viària i senyalitzat amb un senyal vertical.

- Carrer Escriptor Blasco Ibáñez
- Carrer Enric Valor
- Carrer Caixa d'Estalvis
- Carrer dels Metges
- Plaça del Sol

- Carrer La Serreta
- Carrer Les Foies
- Carrer Martin Carrera
- Carrer Victoria Kent

Alguns trams dels carrers Zapadores i Juan Moreno també fan la funció de connectors (Ja estan analitzats com a vials de penetració).

A map of Sagor, Valencia, showing the urban layout. The project area is highlighted in orange along the 'Carrer de l'Alba' street. Other streets shown include 'Carrer Jaume I', 'Carrer Constitució', 'C. Sta. Ana', 'C. Angel', 'C. Arg.', 'C. de la Serrada', and 'Carrer de les Fides'. A blue dashed line indicates a route or boundary. A blue circle with '446 m' is also visible. The map includes labels for 'Poligono Nº 5' and 'Poligono Nº 6'.



Els passos de vianants estan senyalitzats amb senyals vertical, però no estan realitzats els guals per a l'accessibilitat. Al llarg del carrer també trobem bandes reductores de velocitat però no estan senyalitzades, es recomana senyalitzar-les.



En paral·lel s'ubica la via verda, antic traçat de la via ferroviària que s'ha convertit en un passeig cicló vianant. El projecte pretén unir els municipis de Manuel, La Pobla Llarga i Xàtiva. Una manera d'afavorir la mobilitat sostenible i oferir noves rutes a la comarca de la Ribera Alta. En l'actuació realitzada en l'entorn del carrer Blasco Ibáñez s'ha construït un carril bici, s'han col·locat bancs per seure i arbres, encara joves que en un futur pretenen projectar un gran corredor verd.

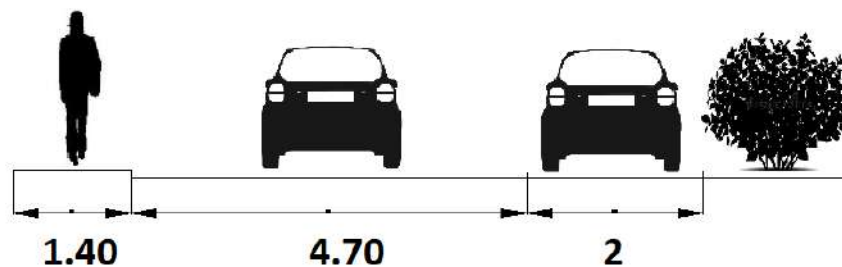
En l'apartat d'ESTUDIS I PROJECTES CENSATS / PROJECTES I ESTUDIS EN CURS ja s'ha indicat que des de l'ajuntament està projectant-se una zona d'oci, a manera d'un gran parc, fins que la idea estiga projectada i aprovada, està prevista la instal·lació de xicotetes àrees amb jocs infantils a la vorera de la via verda.

Aquesta actuació és molt necessària per a crear noves zones de socialització, es posa de manifest que si les infraestructures d'aquest tipus no són acompanyades de noves zones de jocs per als més menuts, col·locació de maquinària biosaludable o jocs de taula d'exterior queden un poc en desús, ja que no hi ha infraestructures per a gaudir per part de la ciutadania. Complementant-les d'aquesta manera es convertiria en un centre atractor perquè els veïns i veïnes de Manuel pogueren disfrutar del seu municipi.



A la imatge esquerra s'observa brosses en la vorera, cal cuidar i mantindre les voreres netes per evitar entropessades i caigudes a més de previndre el deteriorament de les infraestructures. Al llarg de tot el carrer trobem diverses zones de contenidors, seria recomanable delimitar-les amb tanques.

Carrer Escriptor Enric Valor



Carrer de doble sentit de circulació menys en el tram que compren entre la intersecció amb Victòria Kent i carrer dels Furs que és de sentit únic. L'estacionament no està regulat per senyals, pel que hi ha diversos trams on s'aparca de manera diferent. Des de la intersecció del carrer Victòria Kent fins a Jaume I s'estaciona a la part contrària a les vivendes entre els espais dels arbres, i des de Jaume I cap al col·legi els espais entre arbres són més xicotets, els veïns i veïnes estacionen a la part de les vivendes. Hi ha trams on s'estaciona a un costat, es recomana prohibir l'estacionament a la part de les vivendes i sols es puga estacionar als espais entre arbres. Al tractar-se d'un carrer de doble sentit quan s'estaciona als dos costats dificulta la circulació.

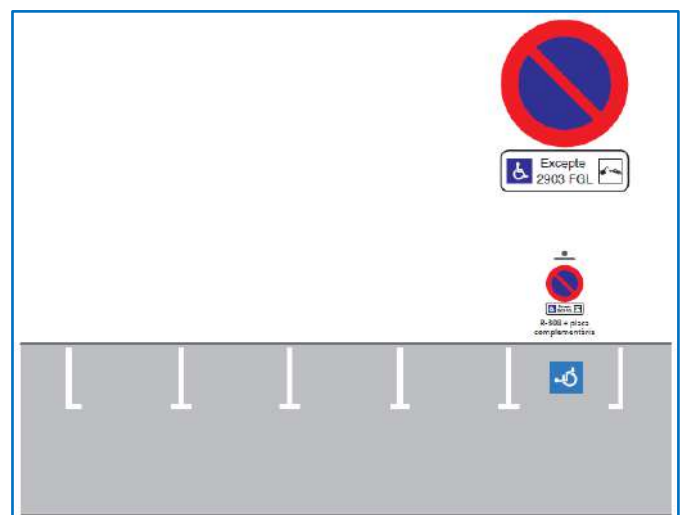
A més a més des de l'ajuntament es vol condicionar aquest carrer per millorar el camí al col·legi. Amb la regulació de l'estacionament es podria ampliar la vorera per una ruta més segura a l'escola. Al llarg del carrer hi ha forats buits on cal plantar nous arbres, no es deuen deixar buits.



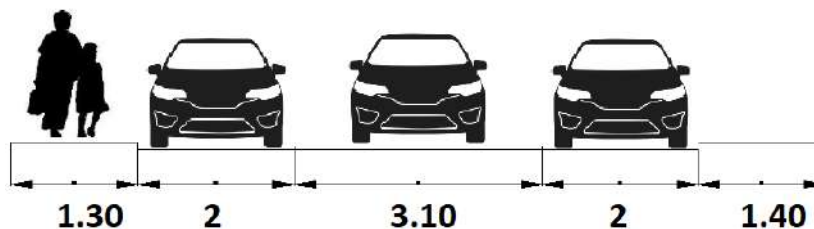
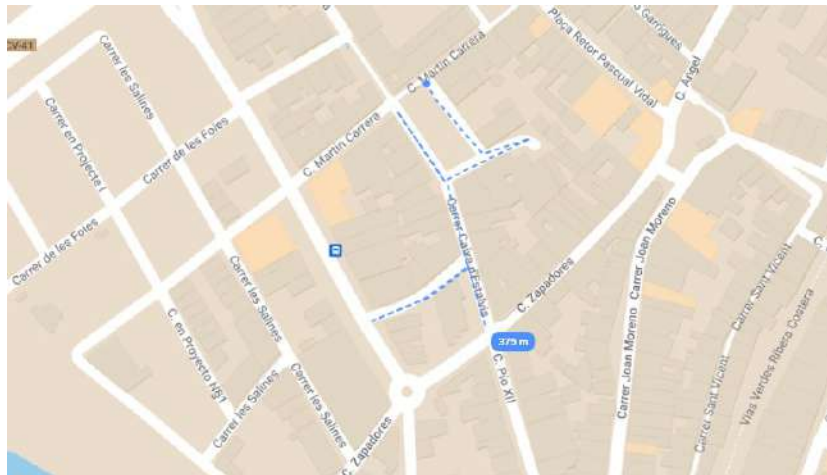
Al llarg del carrer hi ha diverses zones de contenidors de residus. Els passos de vianants no estan senyalitzats i no tenen realitzats els guais per a l'accessibilitat. Al tractar-se d'un carrer de l'entorn escolar hi ha senyalització en aquest sentit, està en molt bones condicions de manteniment i visibilitat.



Enfront del col·legi hi ha una zona per estacionar en bateria, seria convenient delimitar les places amb pintura viària per tal d'aprofitar al màxim les places i habilitar una plaça per a persones amb mobilitat reduïda.



Carrer Caixa d'Estalvis



Tram front a farmàcia

Carrer estructurat per diverses vies, en la zona enfront a l'escoleta es pot estacionar en línia a un costat fixe. En la imatge part inferior esquerra s'estaciona als dos costats encara que les vorades que rodegen el parc estan pintades de groc, cosa que indica que no es pot estacionar, cal sancionar aquestes pràctiques. També hi ha una zona on està prohibit circular excepte per als residents dels carrers.

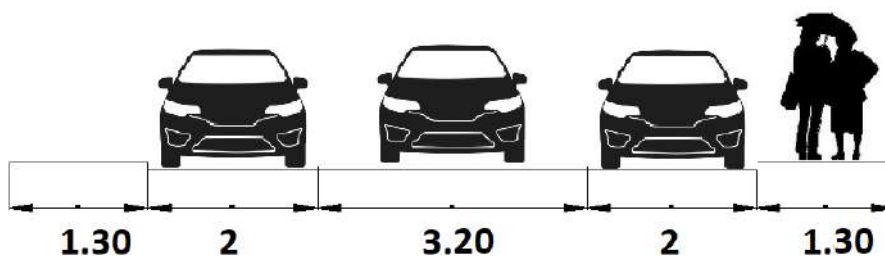
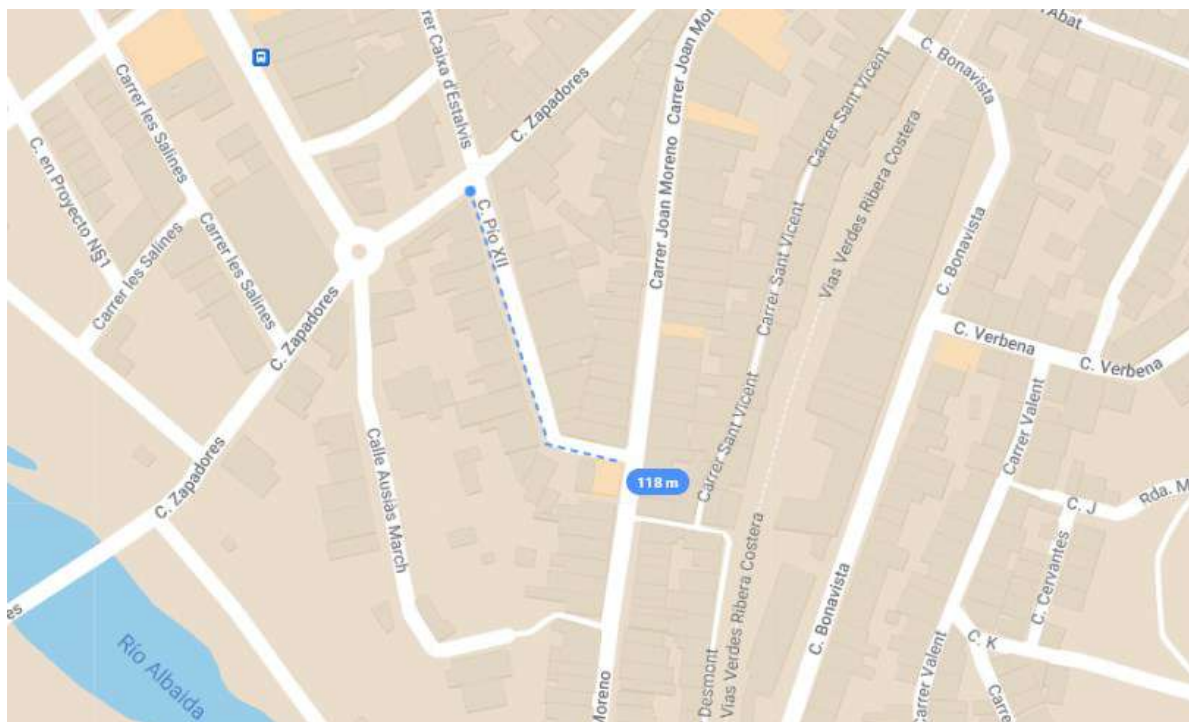


A les portes de la farmàcia hi ha una plaça d'estacionament reservada per als clients, amb un temps màxim d'estacionament de 20 minuts, al costat hi ha una plaça per a persones amb mobilitat reduïda. Es recomana millorar la senyalització d'aquestes places.



En aquests trams que s'observen a les imatges la circulació sols està permesa per als veïns i veïnes de la zona. No obstant, s'ha detectat que s'utilitza per a estacionar per qualsevol ciutadà que vulga estacionar en ells.

Carrer dels Metges



Carrer de sentit únic de circulació on està permès estacionar en línia als dos costats. Connecta els carrers Zapadores i Caixa d'Estalvis amb Juan Moreno. A la imatge esquerra es pot observar que els camions de més de 8 metres no poden circular, cal renovar la senyalització, ja que no estan en bones condicions.

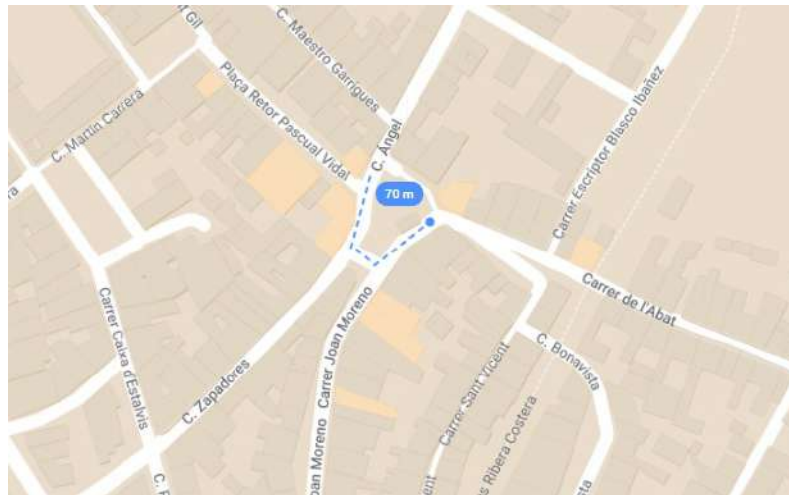


En aquest carrer es troba el consultori mèdic del municipi, per tant és un dels punts atractors del municipi. Hi ha 4 places d'estacionament reservades per als usuaris, també hi ha una zona d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda, està senyalitzada amb senyal vertical ancorada a paret, es recomana pintar amb pintura viària blava la plaça.

A l'altura de les portes del consultori hi ha un pas sobre elevat, però no està senyalitzat ni com a ressalt ni com a pas de vianants. Aquest pas sobre elevat sí que disposa de la recepció a les voreres és correcta i accessible.

Els passos de vianants no tenen realitzats els guals per poder realitzar la transició de vorera o vorera.

Plaça del Sol



La plaça del Sol és el punt de socialització més important i més cèntric del municipi. La plaça és el centre neuràlgic del poble. Canalitza i separa diverses zones del municipi, a l'est de la plaça i a través del carrer Abat trobem la part més antiga i històrica del municipi, a l'oest trobem la zona de plataforma única on es troben l'ajuntament i l'església, al nord i a través del carrer Àngel trobem la part més nova del municipi.

El ferm és empedrat, la plaça compta amb arbres i no disposa quasi de mobiliari urbà.



Està prohibit estacionar en tota la plaça, a excepció de les dues places per a persones amb mobilitat reduïda. En el treball de camp s'ha detectat que s'utilitza per a càrrega i descàrrega de mercaderies per als locals d'hostaleria. Podria plantejar-se retirar una plaça de mobilitat reduïda i substituir-la per una zona de càrrega i descarrega.



Disposa d'una rampa per a persones amb mobilitat reduïda i un aparcabicis.



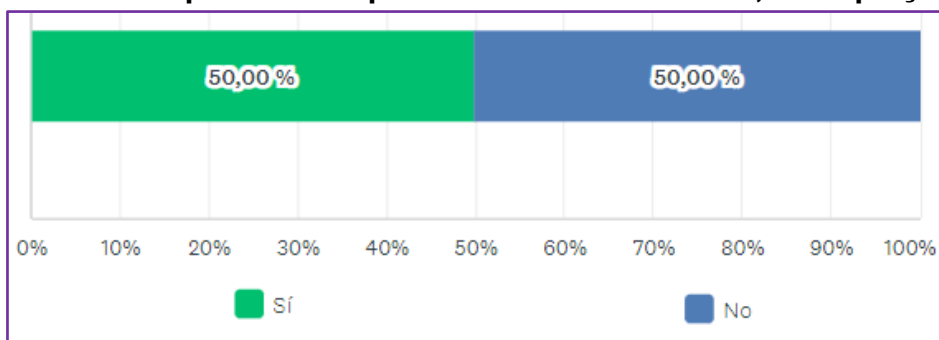
A la imatge esquerra hi ha una vorera (marcada en roig) que té una amplària de 0,70 metres, la qual la fa intransitable per a persones amb mobilitat reduïda, obligant-les a caminar per la calçada, a més a més és una via que s'utilitza per anar al supermercat. A la imatge dreta s'observa que el pas de vianants condueix a unes escales, no és un itinerari accessible.

L'Ajuntament vol executar una remodelació de la plaça comptant amb l'opinió dels veïns i veïnes de Manuel per tal de millorar aquest espai. Una de les prioritats és la millora de la infraestructura per als vianants en la part baixa de la plaça.

Complementar la plaça amb mobiliari urbà per ferla més humana i sociable: Bancs de descans, jocs, més vegetació, etc.

A les enquestes de participació ciutadana i a la pregunta:

Considera que seria bo per la mobilitat de Manuel, fer la plaça del Sol, sols per a vianants?



L'opinió no pot estar més igualada, ja que les persones que han participat a les enquestes estan al 50% en quant a considerar que si seria bo o roïn fer la plaça del Sol només per als vianants.

Per descomptat és una pregunta que reporta molts matisos, per això van deixar oberta la pregunta i no sols definir-la amb un Sí o No, aportem les opinions més destacades.

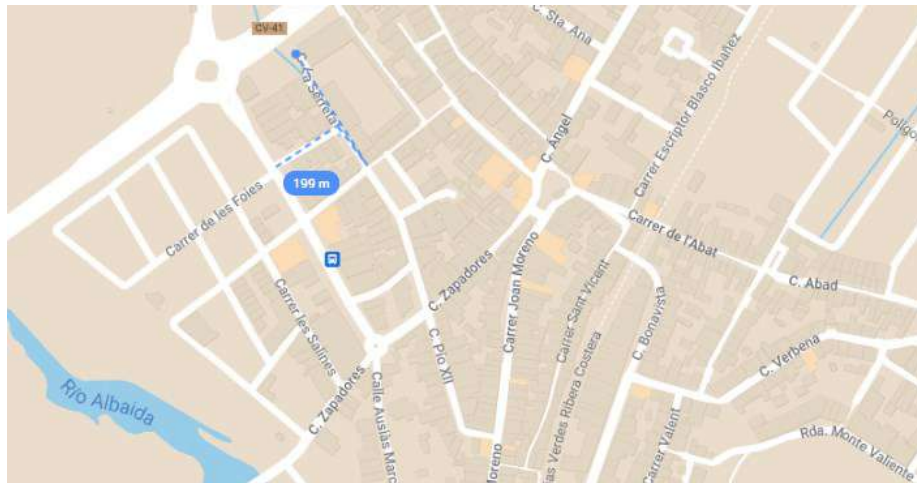
- ✓ Sí, si es poguera accedir a Enric Valor sense tocar carretera.
- ✓ Si, però ho veig complicat pels carrers que conflueixen a la plaça.
- ✓ No, perquè encara augmentaria més el trànsit de vehicles al carrer Àngel.
- ✓ Sí, però únicament els caps de setmana i festius.
- ✓ No, perquè partiria el poble en dos i no tindriem la mateixa facilitat de mobilitzar-se.
- ✓ Sí, caps de setmana i estiu que la gent gaudeix més de la plaça, però Manuel no té tant de tràfic per a plantejar-se tal despesa de recursos públics.
- ✓ Si, però que no afecte al tràfic.
- ✓ No, per què jo que no puc caminar molt lluny, que faig?
- ✓ Només quan es facen actes a la plaça.
- ✓ Si no empitjora el tràfic si, sinó millor deixar-la com està.
- ✓ No, seria un nus de vehicles.
- ✓ Sí, però cal trobar una solució per al trànsit rodat.

Caldria fer un concurs de idees per tal de valorar la urbanització de la plaça i que la ciutadania poguera votar.



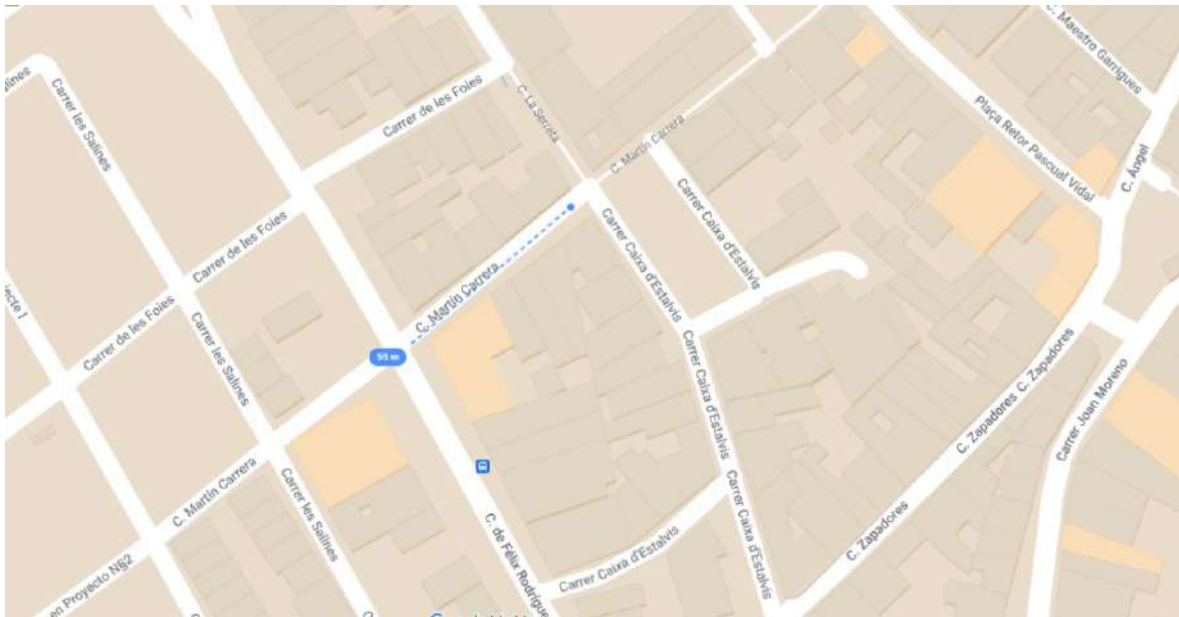
A continuació s'analitzen els carrers que connecten a estes vies col·lectores analitzades.

Carrer La Serreta i carrer Les Foies



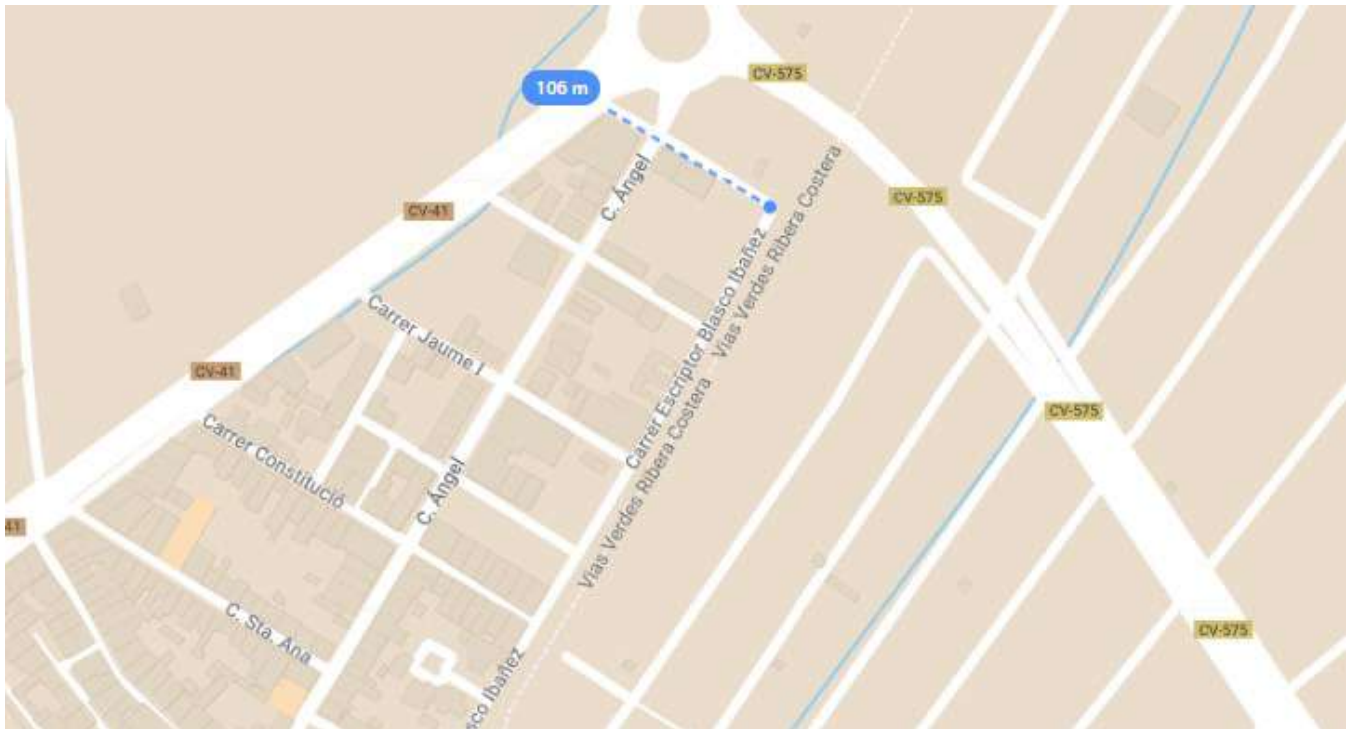
El carrer la Serreta té dos trams, un tram és exclusiu per a vianants i l'altre tram és de sentit únic de circulació i connecta el carrer Enric Valor amb carrer Les Foies que també és de sentit únic i té eixida al carrer Félix Rodríguez de la Fuente (carrer d'entrada i eixida de la població). En el carrer La Serreta i Les Foies es pot estacionar a un costat. L'altre tram del carrer Les Foies s'analitzarà posteriorment.

Carrer Martin Carreres



Aquest tram del carrer Martin Carreres uneix el carrer Caixa d'Estalvis amb el carrer Félix Rodríguez de la Fuente. És de sentit únic i està permès estacionar als dos costats.

Carrer Victoria Kent



Carrer de sentit únic de circulació, on no està regulat l'estacionament. Es recomana regular-lo amb senyalització per tal que no s'estacione als dos costats. Cal millorar l'estat de les voreres. L'amplària de la calçada és de 6,30 metres i de la vorera d'1,50 metres.



Cal tornar a pintar el pas de vianant, ja que a desaparegut totalment, i a la imatge dreta s'observa que hi ha una possible caiguda en altura, es podria instal·lar una barana per evitar accidents.

A continuació s'analitzaran la resta de carrers del municipi.

S'analitza primer la part nord del municipi

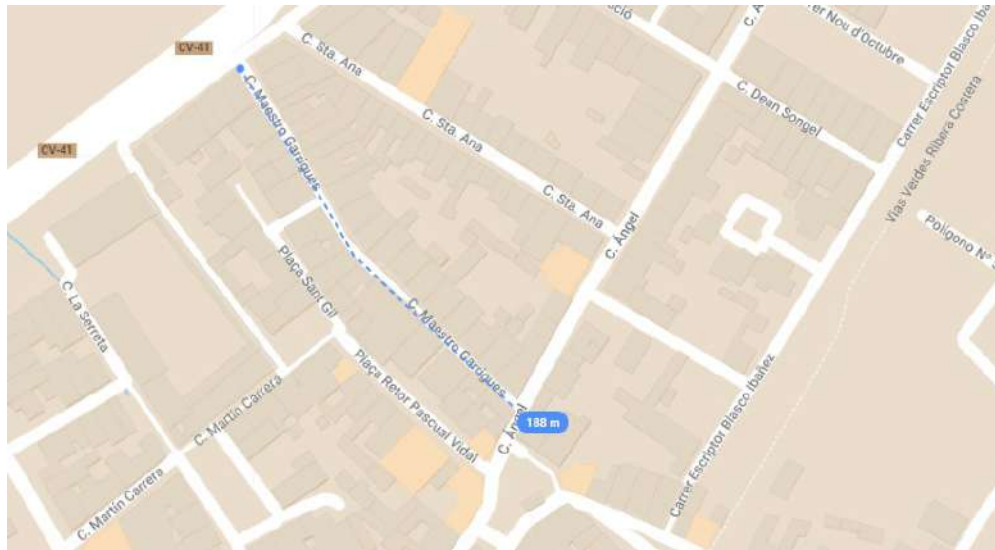


Gràfic amb edificació per dècada de construcció basat en el cadastre extret de la web foro-ciudad

Aquesta part del municipi com es pot comprovar al gràfic és on es troben les edificacions menys antigues. La majoria de les edificacions són dels anys 80 fins a dia de hui.

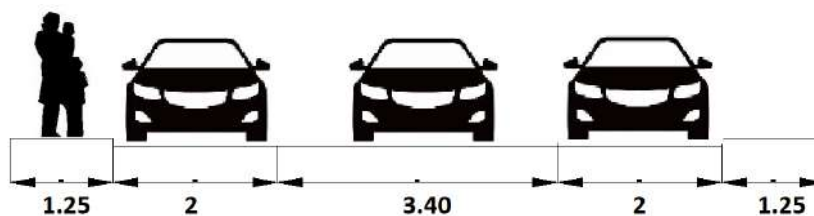
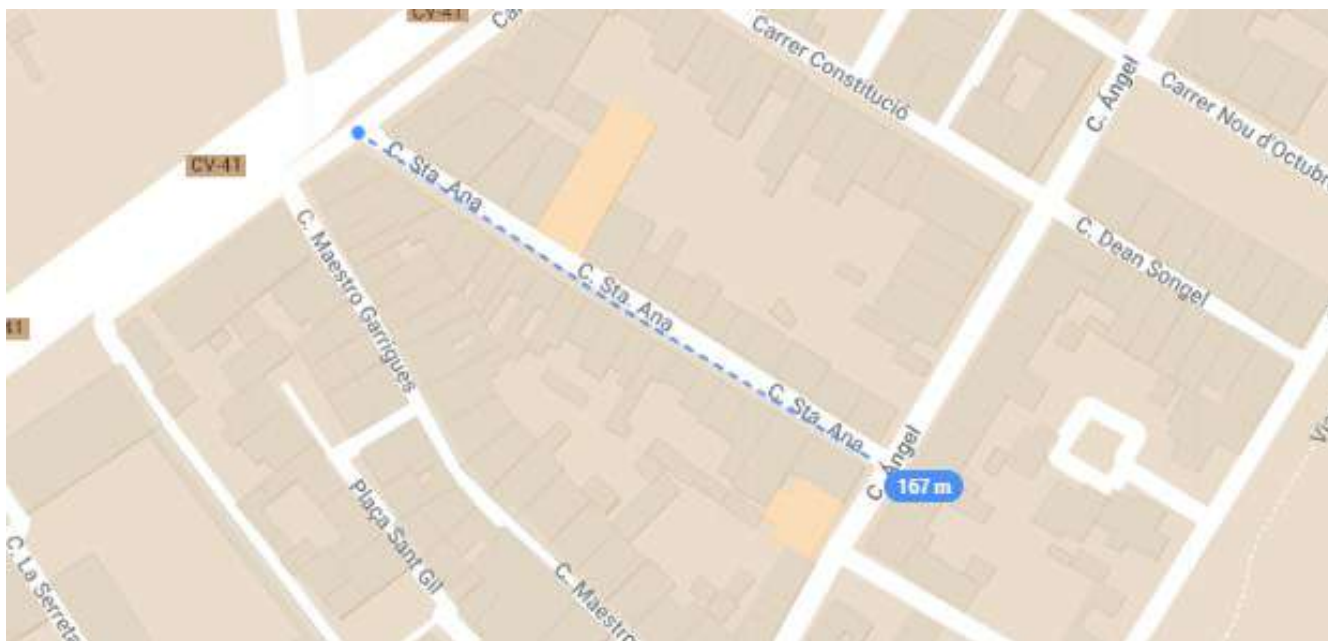


Carrer Maestro Garrigues



Carrer de sentit únic de circulació. Està permès estacionar en línia a un costat amb canvi mensual (imatge baixa dreta) en el seu tram final (intersecció amb carrer Enric Valor). En la resta del carrer degut a la seua reduïda amplària no està permès estacionar. Hi ha col·locats uns bol·lards de pedra per impedir l'estacionament dels vehicles damunt de la vorera, el problema és que redueixen l'amplària efectiva de la vorera per als vianants obligant a les persones amb mobilitat reduïda a circular per la calçada. La zona que s'observa a la imatge esquerra baixa té unes voreres de 0,80 i 0,90 metres d'amplària, i la calçada 3,10 metres.

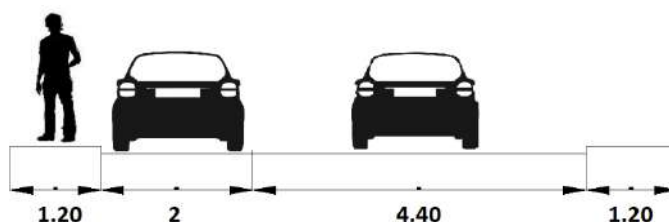
Carrer Santa Ana



Carrer de sentit únic de circulació on està permès estacionar als dos costats, les voreres tenen l'amplària suficient per a ser un itinerari adaptat. En aquest carrer es troba l'auditori municipal. En el moment de la realització d'aquest PMUS s'està realitzant una actuació per a la millora de l'accessibilitat a la normativa vigent. A les portes hi ha una vorera més ampla que la resta del carrer, per poder facilitar l'entra i eixida de les persones. Al carrer també hi ha una zona de càrrega i descarrega que s'analitza en un altre apartat del PMUS.

Els pas de vianant que s'observa a la imatge esquerra necessita ser repintat, i en la seua eixida al carrer Enric Valor és necessari la creació d'altre. Als dos cal realitzar-los el qual per a l'accessibilitat.

Carrer Constitució

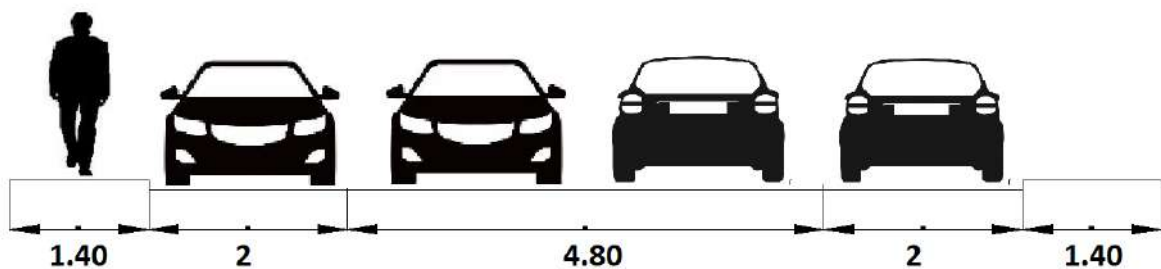
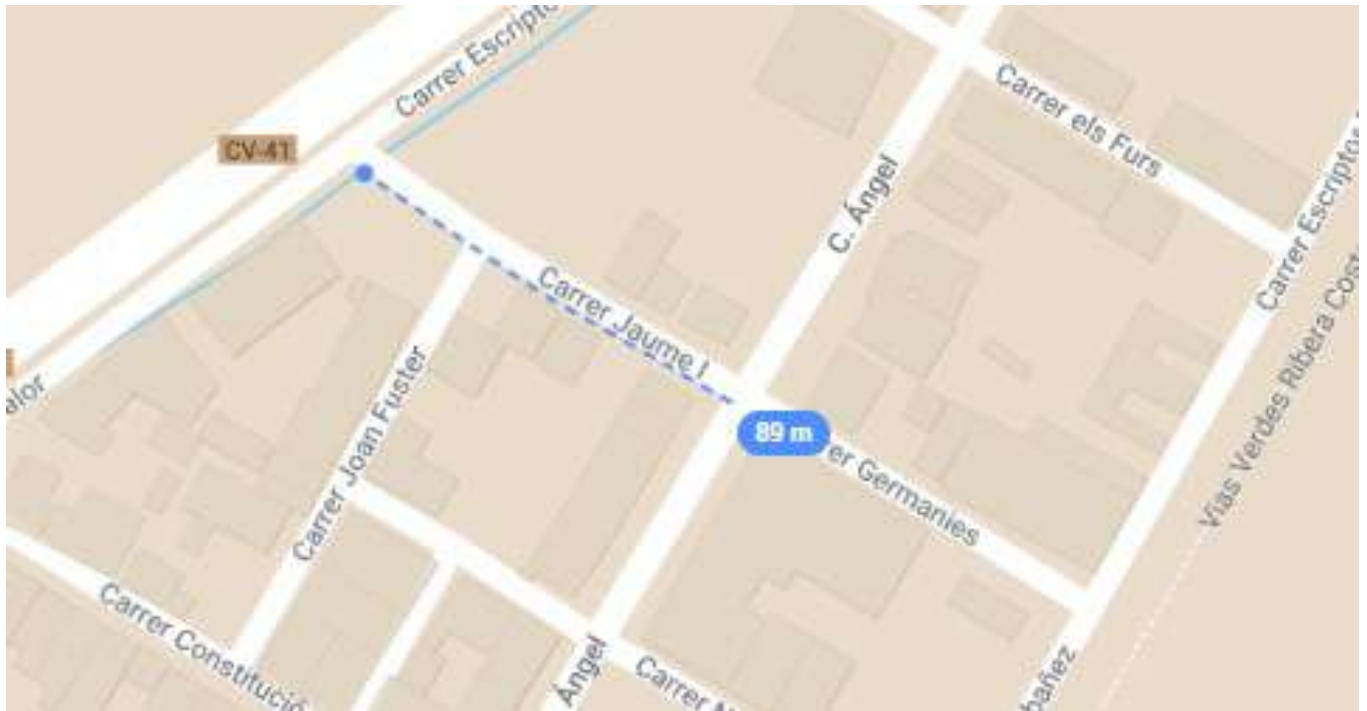


Carrer de sentit únic de circulació on està permès estacionar a un costat amb canvi mensual. Les voreres tenen l'amplària suficient per a ser un itinerari adaptat. Els pas de vianant que s'observa a la imatge dreta necessita ser repintat, i en la seua eixida al carrer Enric Valor és necessari la creació d'altre. Als dos cal realitzar-los el gual per a l'accessibilitat.



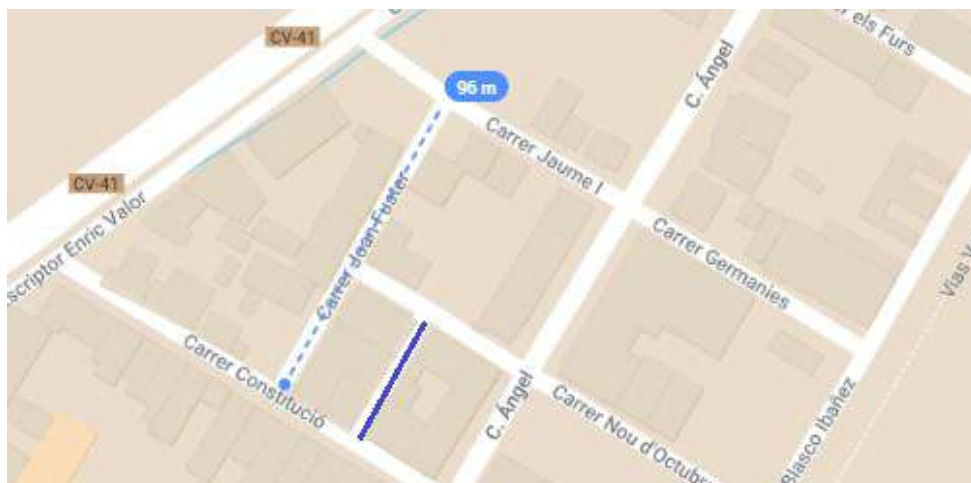
La senyalització està per davall de l'altura mínima permesa de 2,20, podria provocar algun accident en els vianants. Cal instal·lar-les a l'altura correcta. Hi ha un tram de vorera sense acabar de pavimentar de forma correcta, fet que podria provocar alguna entropessada o accident, el pal de fusta de la llum està col·locat al mig de la vorera obligant al vianant a circular per la calçada en aquest punt.

Carrer Jaume I



Carrer de doble sentit de circulació on està permès estacionar als dos costats, no està regulat l'estacionament per mitjà de senyalització, es recomana regular l'aparcament i permetre estacionar a un costat amb canvi mensual perquè siga més còmode circular dos vehicles en sentits oposats. Les voreres tenen l'amplària suficient per a ser un itinerari adaptat. Els pas de vianant que s'observa a la imatge dreta necessita ser repintat, i en la seua eixida al carrer Enric Valor és necessari la creació d'altre. Als dos cal realitzar-los el qual per a l'accessibilitat.

Carrer Isabel de Villena i Joan Fuster



Carrer Isabel de Villena

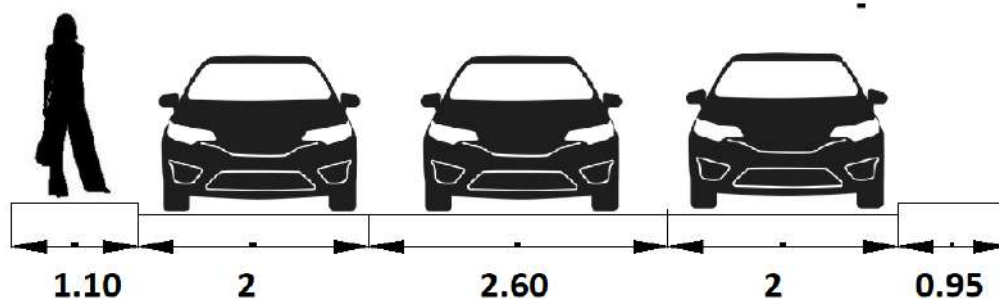
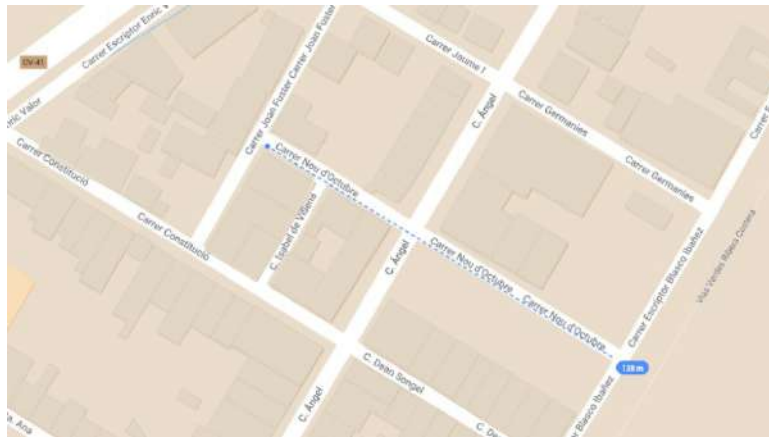


Carrer Joan Fuster

El carrer Isabel de Villena és de doble sentit de circulació on per la seua amplària no està permès estacionar el senyal que eu indica està molt deteriorada. Les voreres tenen una mida d'1 i 0,92 metres i la calçada 4 metres d'amplària, els fanals fan que el pas real per als vianants encara siga més reduït.

El carrer Joan Fuster és de doble sentit de circulació, en la zona més ampla està permès estacionar als dos costats, ja que no està regulat l'estacionament, en la zona més estreta s'estaciona sols a un costat, però tampoc està regulat l'estacionament, es recomana regular-la amb senyalització. La part més estreta del carrer té unes voreres d'1,20 metres i una calçada de 5 metres d'amplària.

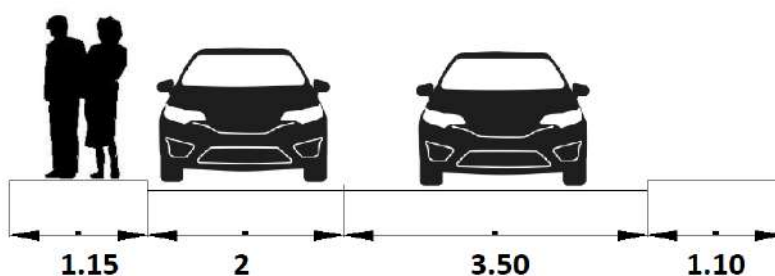
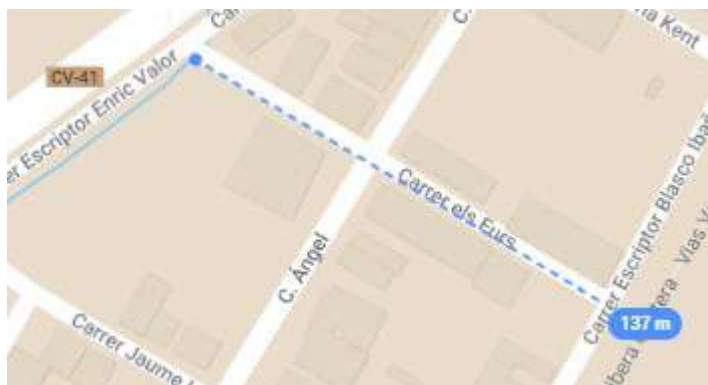
Carrer 9 d'Octubre



Carrer de dos trams, el primer va des de Joan Fuster fins al carrer de l'Àngel, és de doble sentit de circulació i està permès estacionar a un costat, no està regulat l'estacionament. El pas de vianants cal repassar la pintura i realitzar el qual de manera correcta.

El segon tram està compres entre el carrer de l'àngel i el carrer Escriptor Blasco Ibáñez. No està regulat l'estacionament, en el treball de camp s'ha detectat que els veïns sols estacionen a un costat, caldria regular-lo amb senyalització.

Carrer dels Furs

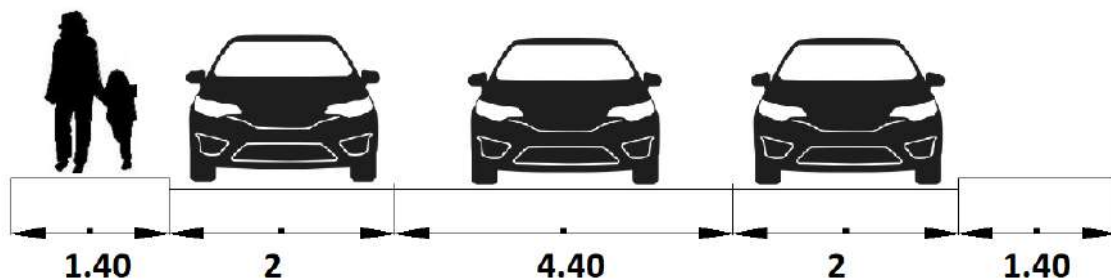
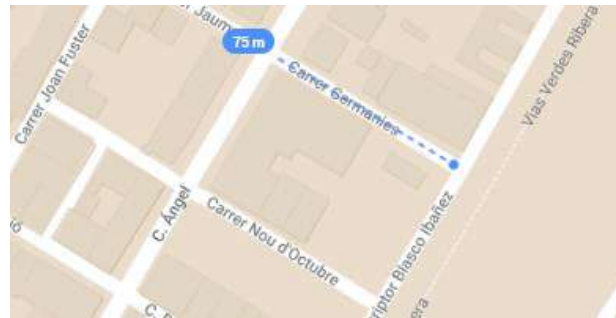


Carrer de sentit únic de circulació, s'estaciona a un costat, ja que per la seua amplària no es pot estacionar als dos costat, el costat per estacionar no està regulat per senyalització, és recomanable regular-ho. Els fanals suposen un problema per a la mobilitat, redueixen considerablement el pas per als vianants, podria suposar un problema per a persones amb mobilitat reduïda.

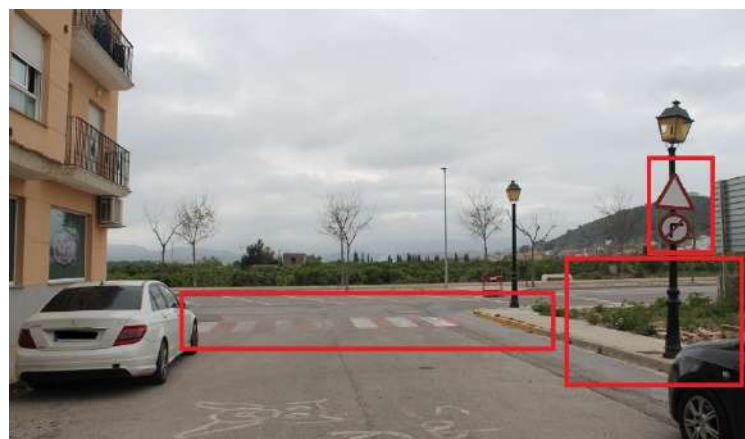


Els passos de vianants no tenen realitzat correctament els guals per a l'accessibilitat

Carrer Germanies

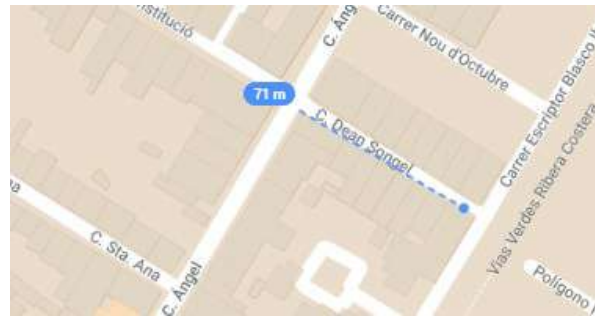


Carrer de doble sentit de circulació, on no està regulat l'estacionament, s'aparka als dos costats, es recomana regular-lo perquè s'estacione a un costat, ja que al ser un carrer de doble sentit seria més còmode per als conductors circular davant d'un encreuament de vehicles. Els fanals redueixen l'amplària per al pas de vianants.



A la imatge observem la mala col·locació del senyal de "Ceda el Paso" el pas, la no realització del gual dels passos de vianants, així com un mal estat de la pintura. El solar no està cercat amb una tanca.

Carrer Deán Songel



Carrer de sentit únic de circulació, no està regulat l'estacionament, es recomana regular-lo.

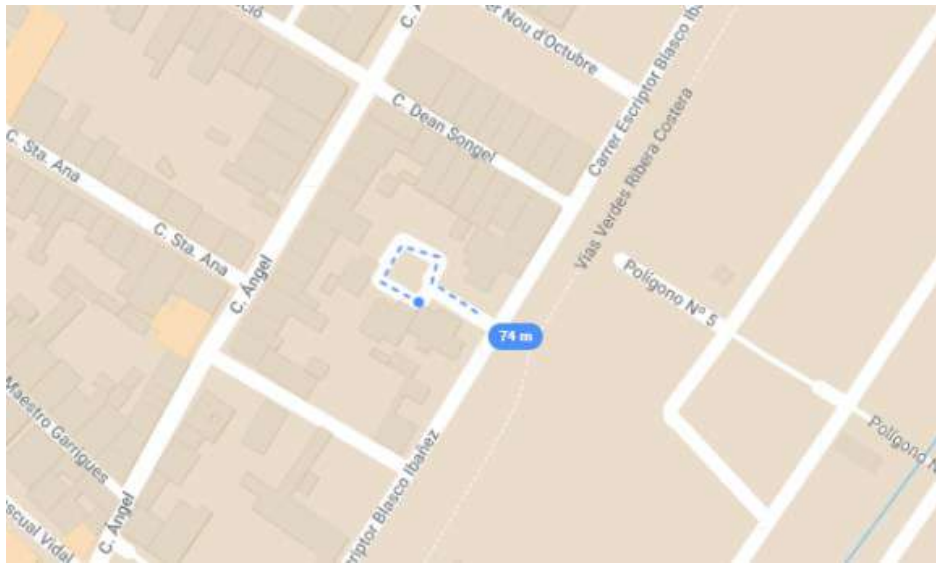
La calçada té una amplària de 6,40 metres i les voreres 1,20 metres. Als passos de vianants hi ha que realitzar els guals de forma correcta.

Carrer Vicent Andres Estelles



Carrer de sentit únic de circulació, on està permès estacionar a un costat, no està regulat amb senyalització, però els usuaris estacionen sempre a la dreta del sentit de la marxa coincidint amb les dos places delimitades amb pintura groga, aquestes dos places tenen un temps màxim de 15 minuts. Els fanals d'una de les voreres redueixen l'amplària real de pas per als vianants d'1 metre a 50 centímetres, obligant-los a circular per la calçada. Els pas de vianants no té realitzat el gual per a l'accessibilitat. La calçada té una amplària de 5,50 metres.

Plaça de l'Hort



Plaça sense eixida on sols hi ha una entrada i eixida. Es recomana no deixar estacionar i la plantació d'arbres i mobiliari urbà.



Muntatge d'elaboració pròpia amb una vista de la plaça amb arbres.

Plaça La Riba



Aquesta plaça la trobem junt a la plaça del Sol, en ella es realitzen actuacions a l'estiu. És necessita una plaça lliure per poder realitzar muntatges d'escenaris i col·locació de públic.

Hi ha concerts, cine, actuacions, etc.



Urbanització i altres carrers



A l'entrada al municipi pel carrer Félix Rodríguez de la Fuente hi ha una zona no edificada al complet. Hi ha carrers tallats al trànsit i a continuació s'exposen algunes imatges i un xicotet anàlisi. Està pendent la finalització de la urbanització.

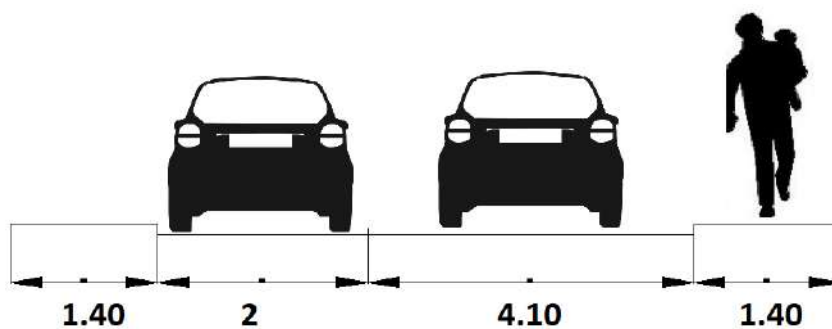
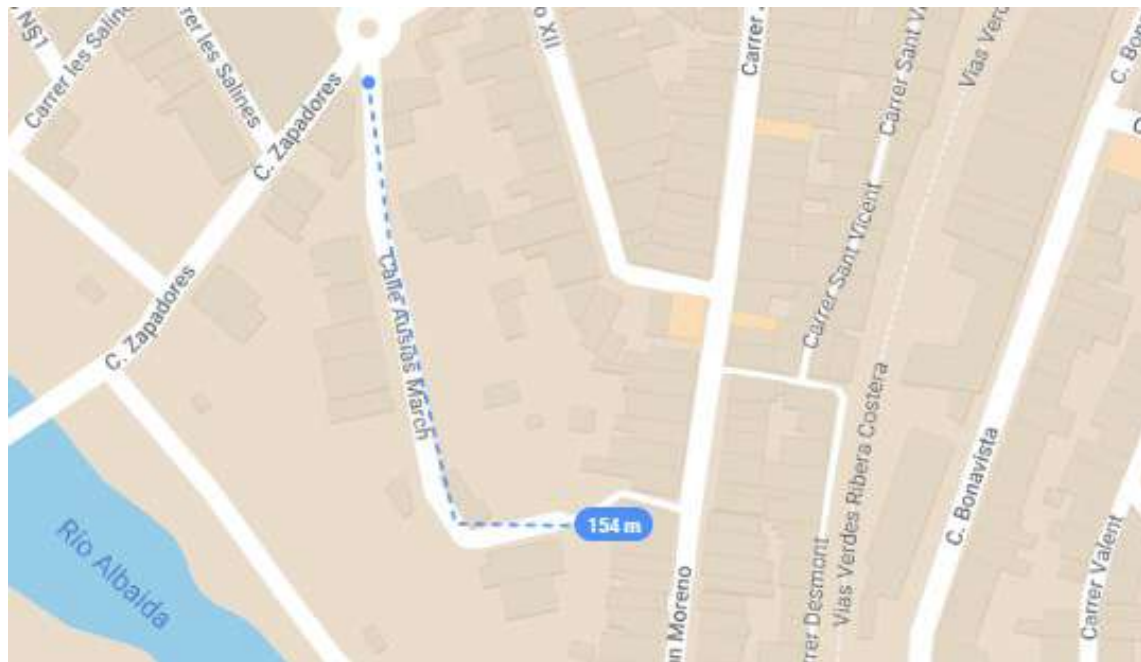




A les imatges es pot observar que els fanals en aquests carrers menys en el carrer Salines redueixen la zona de pas per als vianants. S'observen voreres envaïdes per males brosses, hi ha carrers tallats al trànsit amb tanques, que en alguns casos estan en mal estat i no tenen les millors condicions de seguretat i visibilitat. Els passos de vianants no tenen els guais realitzats. Hi ha senyalització vertical i horitzontal en mal estat. La vertical ha perdut color i brillo i l'horitzontal necessita una repassada de pintura.

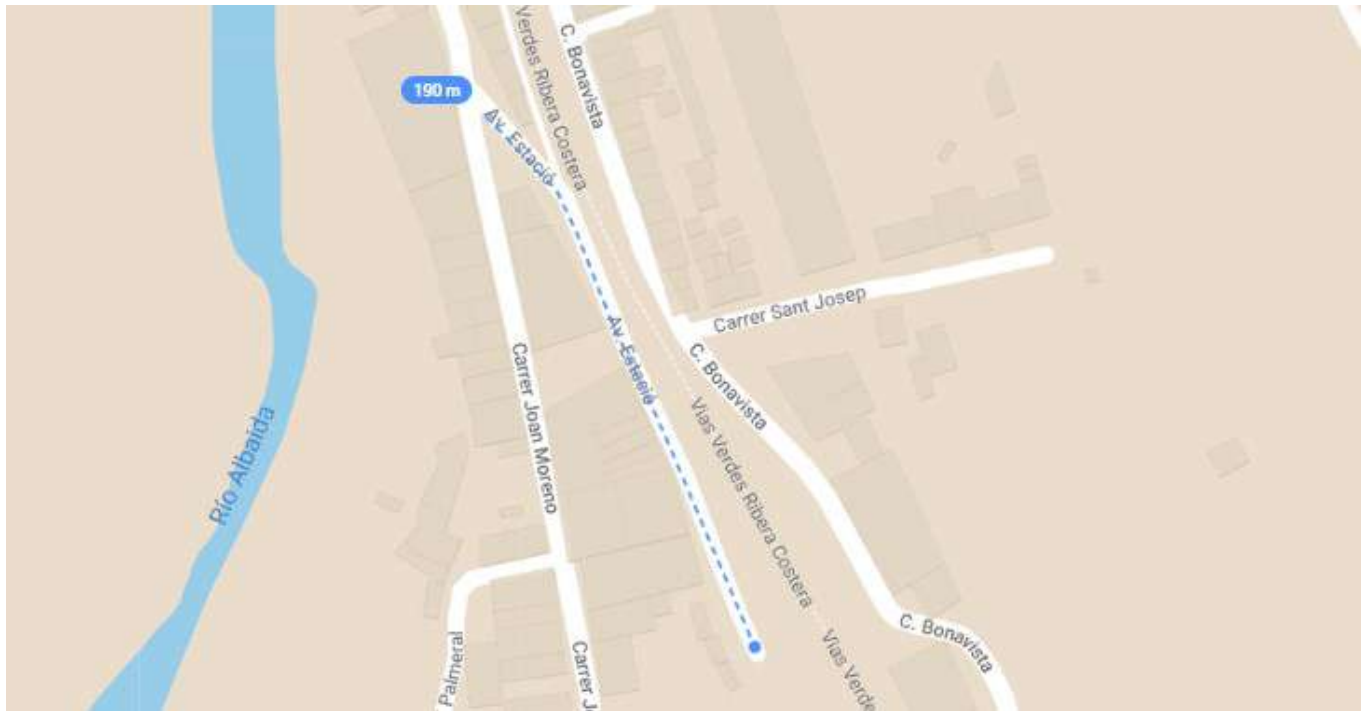


Ausiàs March



Aquest tram del carrer és d'estructura tradicional amb dos voreres, està permès estacionar a un costat amb canvi mensual. També hi ha una zona de contenidors damunt de la vorera, cosa que obstaculitza el pas a vianants obligant-los a circular per la calçada. A causa del tràfic mínim d'aquest carrer no suposa un perill de seguretat per als vianants, però sí que seria un problema per a persones amb mobilitat reduïda que no tenen cap rampa per baixar a la calçada en aquest punt. No hi ha cap pas de vianants en tot el carrer. El seu tram plataforma única s'analitzarà més avant.

Avinguda Estació

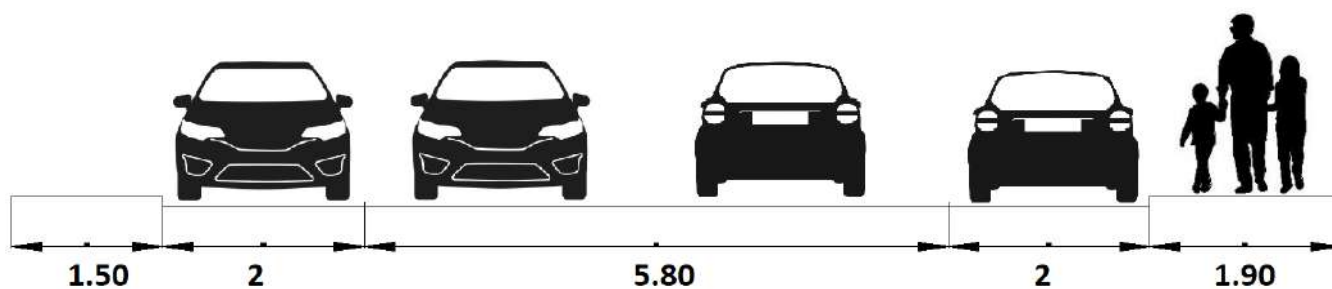


És un carrer que no té prolongació, connecta amb el carrer Joan Moreno, no està regulat l'estacionament. A les imatges observem que té un accés a la via verda tant amb rampa com en escales.



- Carrer Abat (ja analitzat anteriorment)
- Carrer Bonavista
- Carrer Verbena
- Ronda Mont Valent

Carrer Bonavista



Zona de les palmeres

Carrer de doble sentit de circulació menys en el tram que ve des de carrer Sant Vicent (imatge dreta baix). Hi ha diversos trams amb diferents amplàries. És recomanable regular l'estacionament amb senyalització. Hi ha una zona amb un xicotet parc, hi ha arbratge, i una escalinata que condueix al carrer Sant Vicent.

Carrer Verbena



Carrer de doble sentit de circulació on està permès estacionar a un costat amb canvi mensual. Els passos de vianants no tenen realitzat el gual.



Hi ha una plaça d'estacionament per a mobilitat reduïda i un espai reservat on no es pot estacionar per permetre el pas a una vivenda per a una persona amb mobilitat reduïda.



A la connexió amb el carrer del Pla l'Abat hi ha unes escales amb baranes per poder superar millor el desnivell del carrer. En el carrer també hi ha un xicotet tram sense eixida. També hi ha trams on no està permès estacionar, ja que el carrer es fa més estret.



An aerial photograph of a landscape in Ecuador. A large, irregularly shaped area in the center-right is outlined with a thick red line. This area appears to be a hillside or a cleared plot of land. To the left of this red-outlined area are several roads and built-up areas. Labels include "C. Santa Fe", "C. Viterbo", "C. Coronales", "C. Ascension", "C. Bonita", "C. Esperanza", "C. San Jose", "C. Bolívar", "C. El Encino", "C. Bolívar", "C. San Jose", "C. Bolívar". At the top, there's a label "Julia Angeles Blasco Martinez". On the right side, near the top, it says "Rda. Montalvo". In the bottom right corner, there's a label "Cuatro" next to a small icon. The overall scene shows a mix of urban infrastructure and undeveloped land.

Aquesta actuació ajudaria a reduir el trànsit de vehicles a motor pels carrers Bonavista i Verbena poden així realitzar actuacions en aquests carrers per recuperar espai per als vianants. Si es completará també l'accés de la rotonda de la CV-575 amb el carrer Abat i l'actuació que es vol fer al carrer Sant Antoni, seria un important avanç per al municipi. Reduir el tràfic per dins del nucli urbà és un dels objectius més importants per a millorar la mobilitat, i aquests projectes són importants per a aquesta zona del municipi.



Carrer del Pla de l'Abat



Carrer Cervantes

Carrer Ascensió



Carrer Sant Antoni

Carrer Prosperitat

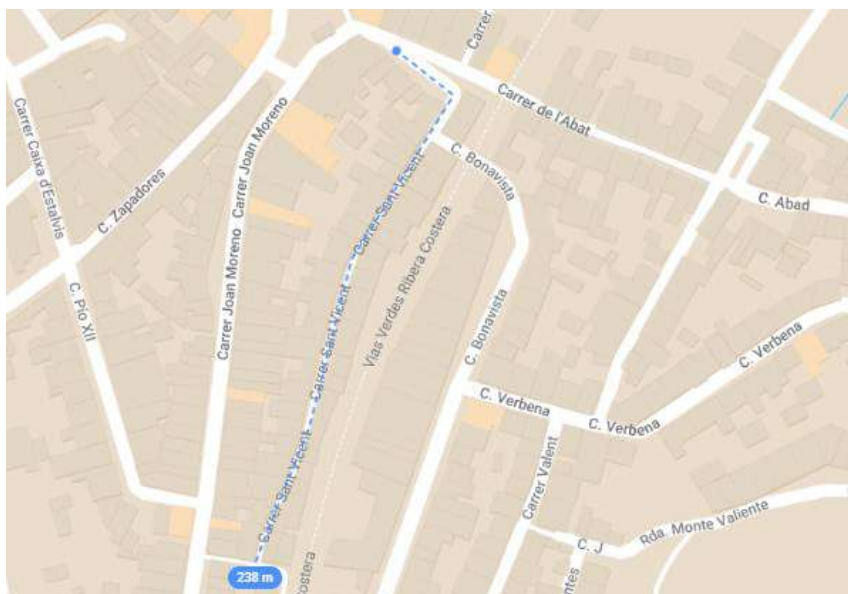


Carrer Sant Josep

Carrer Desmont

Exemples de carrers d'aquesta zona, són en general amb desnivells pronunciats, estrets i amb voreres impracticables per al vianant i sobretot per a persones amb mobilitat reduïda, una de les possibles solucions per tractar de millorar-los és la conversió a plataforma única. El desnivell és un problema amb difícil solució, ja que és l'orografia del terreny, i les construccions antigues obliguen a crear escales o voreres amb altures inusuals respecte a la calçada. Sols es pot millorar la seguretat del vianant amb la instal·lació de baranes de protecció en aquests desnivells i mantindre els carrers amb perfecte estat de conservació. Des de l'ajuntament hi ha projectes per adequar el carrer Sant Antoni i Sant Josep.

Carrer Sant Vicent



Carrer que connecta carrer Abat amb carrer Bonavista per mitjà d'un pont que creua la Via Verda. No té eixida per a vehicles si es dirigeix cap al carrer Desmont. És utilitzat pels veïns per a càrrega i descàrrega de compres, o per familiars per ajudar a arribar a la porta de casa a alguna persona amb mobilitat reduïda. No hi ha comerç ni entrada a garatges, es podria fer totalment per a vianants des del punt del pont fins a C/ Desmont, i s'evitaria cotxes marxa enrere. La conversió amb plataforma única és altra proposta per al carrer, per eliminar les voreres impracticables i per tractar de minimitzar en la mida del possible les rampes per entrar en les vivendes fen-les amb una pendent més suau.

Carrers amb estructura de Plataforma Única, total o parcial

Definició Plataforma Única - Criteris de l'Organització Nacional de Cecs – O.N.C.E.

- Espai urbà en el qual no existeix diferència de nivell entre les diferents zones destinades a la circulació de vianants i vehicles. Desapareix la separació tradicional entre vorera calçada.
- Prioritat de circulació de vianants.
- Vehicles i vianants conviuen en el mateix espai.
- Els vehicles tenen restriccions en la seua circulació (flux, velocitat, aparcament, tipus, horaris, etc.)

Els objectius de l'adaptació de les vies a Plataforma Única

- Millorar la qualitat de vida dels ciutadans, reduint el risc d'accident viari, contaminació acústica i emissions.
- Canviar progressivament els hàbits de mobilitat, utilitzant el vehicle privat motoritzat de forma més coherent i fomentant l'ús del transport públic i desplaçaments a peu o amb bicicleta com a prioritaris davant d'altres alternatives de mobilitat.
- Cohesionar els barris.
- Potenciar l'activitat comercial.
- Crear espais d'ús flexible.
- Fomentar la interacció social

Des del punt de vista de l'accessibilitat, els carrers amb sistema de Plataforma Única beneficien a moltes persones amb discapacitat física, atès que, tradicionalment, les vorades han estat una barrera insalvable per a gran part d'aquests col·lectius.

Però des d'una visió més àmplia, i no centrada de manera exclusiva en col·lectiu de persones amb problemes de visió, aquest tipus d'alternatives poden arribar a esdevenir de manera objectiva en un notable perjudici per a les persones amb discapacitat visual, atesa la pèrdua de seguretat i la desorientació que aquestes àrees provoquen.

Aquest fet entra en contradicció amb els principis d'accessibilitat que ha de garantir qualsevol entorn, deixant de ser així, la plataforma única, una alternativa lloable per recuperar la seguretat i la utilitat.

Cal tenir present que hi ha un percentatge, cada dia més gran, de persones amb problemes visuals (degut en gran part a l'envelliment poblacional) que també precisen entorns segurs i eficients: contrastats visualment i normalitzats. Aquestes persones no estan censades, no porten cap distintiu, ni auxiliar de mobilitat que els identifiqui.

No es pot oblidar que aquesta problemàtica afecta també persones amb dificultats d'atenció, de memòria, amb capacitat de reacció disminuïda, etc.

Tenint en compte les solucions d'accessibilitat implantades fins al moment, els principis del disseny universal, la normativa vigent, les experiències i opinions d'usuaris tècnics, resulta del tot necessari consensuar i oferir solucions alternatives per garantir que: Totes les persones amb independència del perfil funcional i necessitats que presenten, puguin desplaçar-se de forma autònoma i segura per àrees que constitueixin plataforma única, així com per qualsevol altre entorn.

El desplaçament de les persones per l'entorn urbà comprèn una sèrie d'accions com són:

- Caminar: que implica deambular i maniobrar
- Interactuar amb els elements de la via pública
- Orientar-se
- Relacionar-se amb elements externs, etc.

Aquestes accions no són realitzades de la mateixa manera ni amb la mateixa capacitat per totes les persones. En concret, les persones amb discapacitat visual es desplacen atenent a uns patrons de funcionament diferents com a conseqüència de la manca de visió. És necessari conèixer aquest funcionament per a justificar les diferents accions a posar en pràctica i per garantir així el desplaçament autònom, eficaç i segur d'aquest col·lectiu. En aquest sentit, cal assenyalar que:

- La visió permet una globalitat en la percepció, mentre que la resta dels sentits obliguen a seqüenciar l'entrada de la informació. Per això, hi ha necessitat d'una atenció continuada per mantenir l'orientació i procurar seguretat, la qual cosa comporta un estrès associat.
- L'anàlisi dels estímuls implica necessàriament un major temps de reacció i menor capacitat d'anticipació de riscos.
- Les persones amb discapacitat visual es desplacen utilitzant elements auxiliar de i altres recursos sensorials complementaris de la visió.

Font: https://biblioteca.fundaciononce.es/system/files/plataformas_unicas_criterios_once.pdf

En els carrers de Plataforma Única se deuria instal·lar aquests tipus de senyal Mod. S-28

La instal·lació d'aquest model de senyal, lliuraria al municipi de col·locar una amalgama de senyals de tot tipus, ja que el Mod. S-28 resumeix tot aquell que és pot fer a una zona residencial de Plataforma Única.



Que normativa té esta senyal si se instal·la en una via de Plataforma Única o Zona Residencial:

La velocitat màxima dels vehicles no pot excedir els 20 km/h.

Els conductors han de concedir prioritat als vianants.

Els vehicles només poden estacionar-se en els llocs designats per senyals o marques viàries.

Els vianants poden utilitzar tota la zona de circulació, però no han de destorbar als conductors.

Els jocs i esports estan autoritzats en la via.

La no caldria posar més senyalització si no es vol que s'aparque, ja que sinó hi ha marques per estacionar, no es podria fer.

En Manuel tots els carrers reconvertits a plataforma única també són exclusius per a vianants menys el carrer Colon, que si esta permès la circulació normal de vehicles.

La conversió en zona de vianants dels carrers significa prioritzar als vianants en els centres urbans, és a dir, anteposar les persones als cotxes.

Com més adaptat als vianants són els municipis, majors són els llaços que es creen en les comunitats. Des de fer costat al xicotet comerç, és a dir, el comerç de barri de tota la vida, fins a aconseguir que els xiquets i xiquetes i adolescents reforcen les seues relacions socials mentre van a peu al col·legi.

De moment s'ha convertit una zona del municipi en exclusiva en zona de vianants, La zona del voltant de l'ajuntament i l'església, transformar els carrers amb plataforma única i exclusius per a vianants és una manera de fomentar l'exercici en les persones, rebaixar la contaminació atmosfèrica i augmentar la qualitat de vida dels ciutadans ja que són estructures que faciliten la mobilitat al vianant.

Passen de tindre voreres estretes per on és complicat passejar, a tindre voreres més amples o tota la calçada al mateix nivell, en les quals poder passejar de manera més còmoda i tranquil·la., millora la qualitat de vida gràcies a la reducció de contaminació, sorolls i emissions, caminar és el mètode de transport més sa, econòmic i menys contaminant.

Al calmar el trànsit dels vehicles en el centre de les municipis també es redueix la quantitat de partícules en l'aire, per tant, redueix el risc de patir malalties relacionades amb la contaminació. En el cas Manuel la contaminació no és de moment un problema, però aquestes mesures ajuden a tindre un aire més net.

D'altra banda també disminueixen els sorolls dels vehicles i incrementa el descans.

Millora la seguretat viària. Una moderació del trànsit, una reducció de velocitat, una protecció dels vianants i ciclistes, comporta a una millora en la seguretat viària.

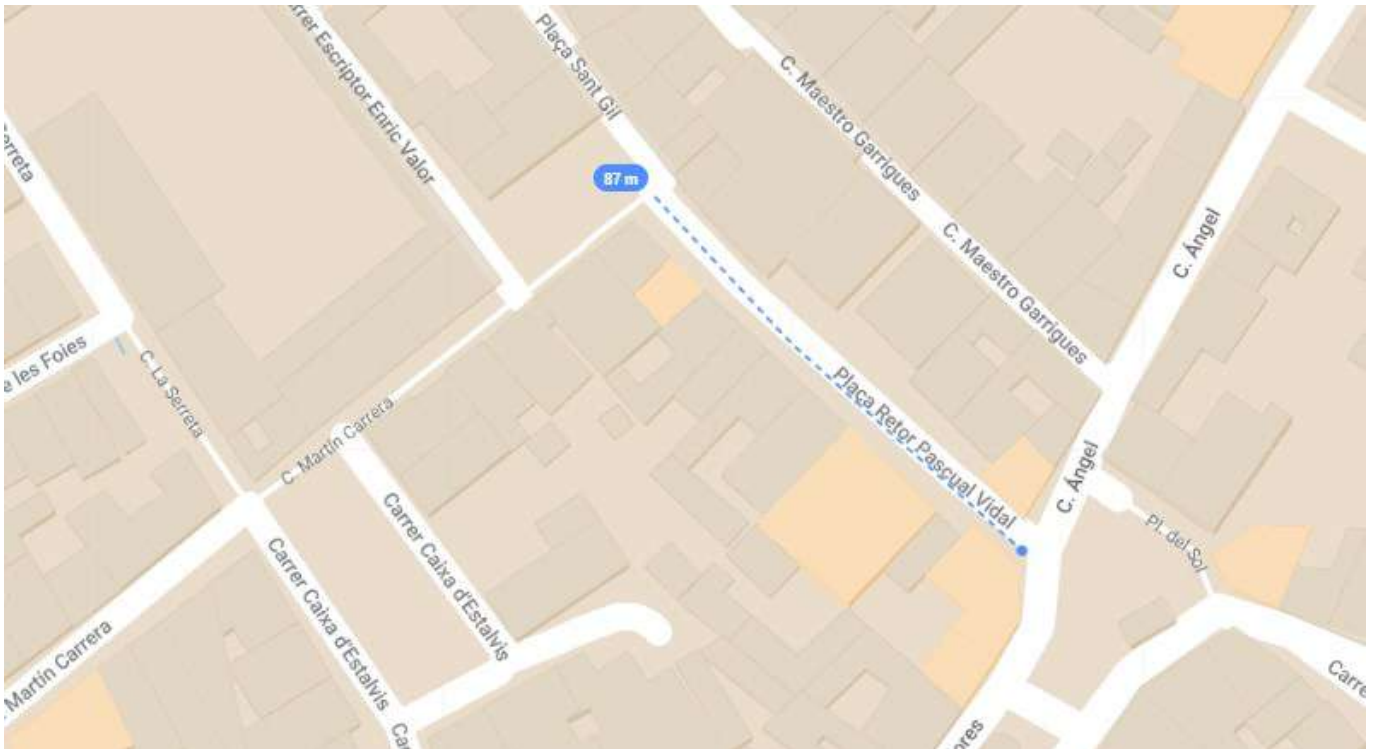
És més que evident que la conversió en zona de vianants dels carrers i una millor mobilitat per als vianants a la ciutat contribueix a crear pobles més habitables i sans.

L'Ajuntament Manuel ha transformat el centre urbà i ha convertit en plataforma única alguns carrers al complet i altres parcialment en plataforma única: Un xicotet tram del carrer Ausiàs March, un tram de Martin Carrera, Escriptor Enric Valor, La Serreta i Desmont, Plaça Rector Pascual Vidal, Plaça Sant Gil i carrer Colon.

Quan s'instauren aquest tipus de mesures, poden xocar frontalment en part del veïnat i implica algunes diferències. Però s'ha de mirar al futur i tornar els carrers als vianants, perquè recuperen el seu espai. Són propostes i actuacions que s'han de realitzar i tractar d'explicar al veïnat de la millor manera possible. Amb molta informació i intentant arribar a acords per mitjà de la negociació, i estar en continua evolució, amb el pas del temps s'ha d'analitzar cada decisió presa i vore si continuar amb la mateixa línia o canviar a altre tipus de decisions per evolucionar.

A continuació, anem a continuar fent l'anàlisi d'aquests carrers de la mateixa forma que s'han realitzat els anteriors, però s'ha considerat necessari separar-los i explicant la importància de crear carrers amb plataforma única.

Plaça Rector Pascual Vidal

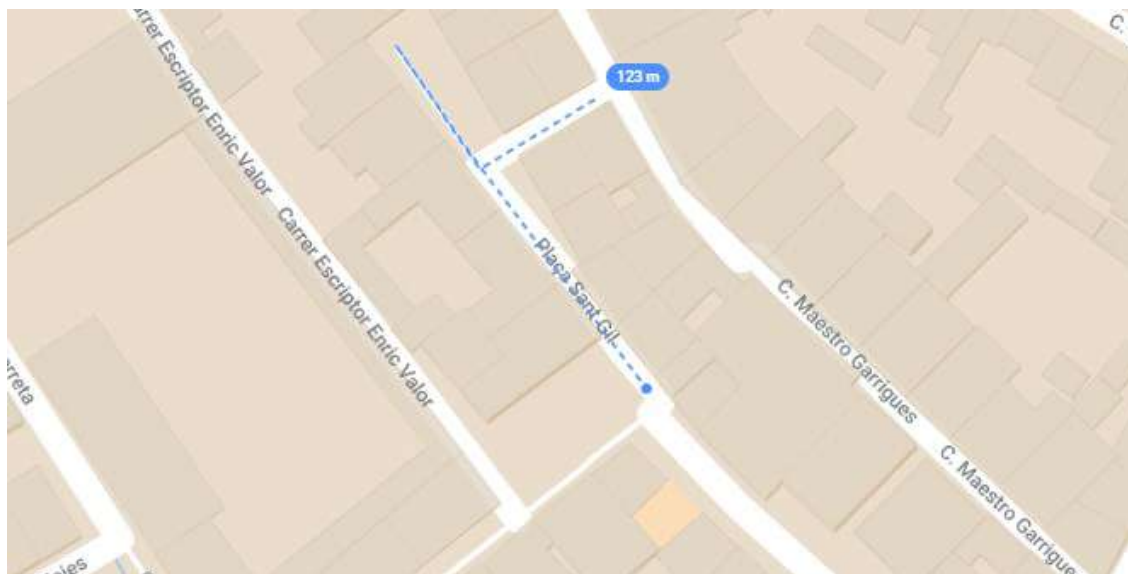


Plaça on no està permesa la circulació per a vehicles excepte per autoritzats, en ella es trobà l'església i l'ajuntament. Hi ha palmeres amb bancs de decans, en ella es realitza el mercat municipal cada setmana. També hi ha terrasses dels locals d'hostaleria.



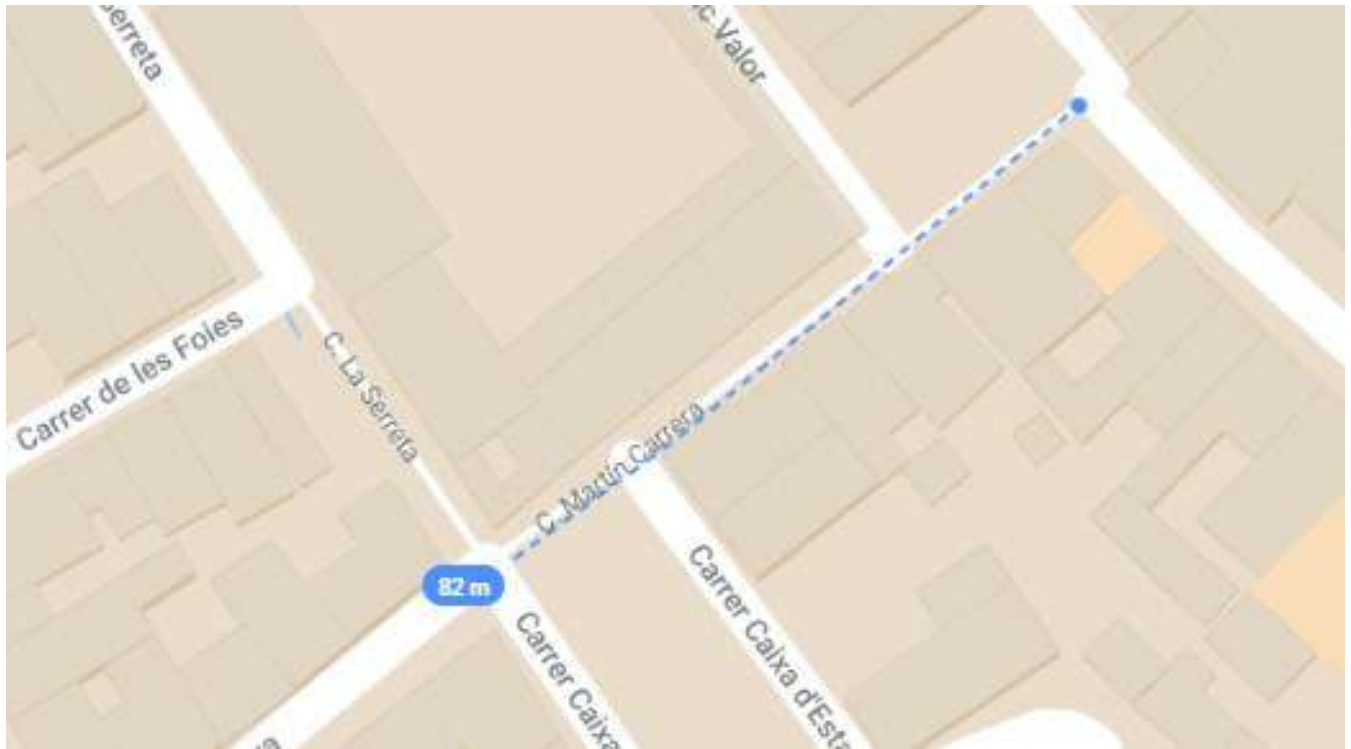
El carrer que connecta amb Maestro Garrigues
també és de plataforma única.

Plaça Sant Gil



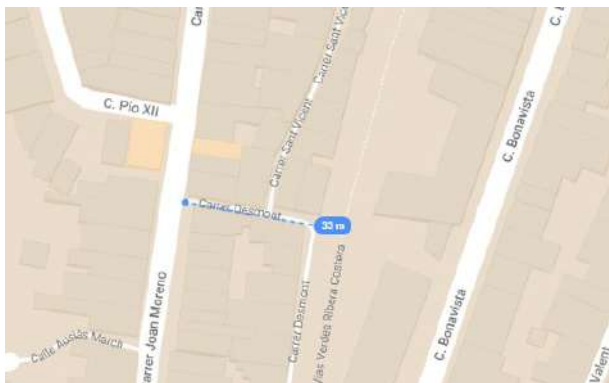
Plaça al costat de la plaça Rector Pascual Vidal, també de plataforma única i en la que hi ha instal·lades jardineres, tal volta es hauria de complementar amb alguna zona de bancs per seure. El carrer que connecta amb Maestro Garrigues no és de plataforma única i conserva l'estructura tradicional.

Carrer Martin Carrera



El tram d'aquest carrer on es pot circular i estacionar ja ha sigut analitzat anteriorment, en aquest apartat s'observa un tram amb estructura clàssica de vorera i calçada a distints nivells i un tram enfront a l'entrada a l'escola amb plataforma única. En futures actuacions aquest tram d'estructura clàssica podria ser un dels que reconvertit a plataforma única.

Carrer Desmont



Hi ha un tram amb plataforma única, i altre tram paral·lel a la via verda que també es deu transformar a plataforma única per fer-lo més accessible i segur.

Trams de Escripador Enric Valor i Ausiàs March



El tram d'Enric Valor connecta aquest carrer amb el carrer Martin Carreres on es troba l'altra porta de l'escola i l'ajuntament de Manuel. En el tram d'Ausiàs March hi ha col·locada una jardinera per a impedir el trànsit de vehicles.

Carrer Colon



Carrer que la seua intersecció amb el carrer Abat té una amplària de 2,50 metres, situat en la part antiga del municipi i exemple de la possible solució per alguns carrers d'aquesta zona que també tenen aquestes característiques com són carrers estrets i amb una orografia que dificulta la mobilitat.

Plaques de carrers

S'analitza l'estat en el es troben les plaques dels carrers Manuel.



A les imatges es mostra una representació de les diferents plaques de carrer que hi ha al municipi, la més predominant és la composta per ceràmica amb marc de pedra i van ancorades a paret, en la seua majoria es troben en perfectes condicions de visibilitat i conservació.

També hi ha senyals d'alumini, que estan en males condicions ja que han perdut brilló i color (carrer Félix R. De la Fuente i Mestre Garrigues). Al carrer Escriptor Enric Valor i Abat caldria renovar la senyalització en mal estat o de baixa visibilitat.

En alguns trams de carrer falten senyals, cal col·locar-les en cada carrer per a que l'usuari de la via pugui ubicar-se millor.

Les plaques de carrer són un dels primers elements de senyalització que es venen utilitzant a les nostres ciutats. Són de gran importància en els entorns urbans, no sols per la seua funció d'orientar als conductors i vianants i identificar correctament totes les vies públiques, sinó també perquè permeten als nuclis urbans retre homenatge a persones o fets rellevants de la seua història, contribuint a reforçar la personalitat de cada municipi.

Tradicionalment hi ha hagut una escassa representació de les dones en les professions vinculades al disseny i a la construcció de la ciutat i en les estructures de govern territorial.

La nomenclatura de carrers, places i edificis representatius han servit per a enaltir i distingir persones importants i recordar una part de la història de cada ciutat. En aquest camp, habitualment hi ha hagut un oblit important del paper exercit per les dones en la història.

Tot açò ha fet que es generalitzaren determinades iconografies no igualitàries. Les formes més habituals i tradicionals de senyalització urbana tenen un impacte important en la perpetuació dels estereotips de gènere i les desigualtats entre dones i homes. La nostra realitat quotidiana i la forma en què utilitzem l'espai està reglamentada per una multitud de senyals gràfics, el significat dels quals hem anat interioritzant gradualment.

Nomenclatura de carrers, places, parcs i edificis representatius amb noms de dones rellevants, tant pels seus èxits professionals, com socials o personals, especialment dones destacades en l'àmbit local. Caldrà tenir en compte aquesta mesura tant en els espais i edificis de nova creació, com en aquells que canvien de nom per diversos motius, com és ara la Llei de la memòria històrica.

Tradicionalment hi ha hagut una escassa representació de les dones en les professions vinculades al disseny i a la construcció de la ciutat i en les estructures de govern territorial.

La nomenclatura de carrers, places i edificis representatius han servit per a enaltir i distingir persones importants i recordar una part de la història de cada ciutat. En aquest camp, habitualment hi ha hagut un oblit important del paper exercit per les dones en la història.

Tot açò ha fet que es generalitzaren determinades iconografies no igualitàries. Les formes més habituals i tradicionals de senyalització urbana tenen un impacte important en la perpetuació dels estereotips de gènere i les desigualtats entre dones i homes. La nostra realitat quotidiana i la forma en què utilitzem l'espai està reglamentada per una multitud de senyals gràfics, el significat dels quals hem anat interioritzant gradualment.

De la mateixa manera, els espais públics continuen envaïts per elements publicitaris i anuncis amb imatges estereotipades o sexistes i amb llenguatge no inclusiu, els quals no afavoreixen la creació d'una ciutat més igualitària.

DEFINICIÓ DE LA PROBLEMÀTICA

Visibilitzar i fomentar la conscienciació social sobre la importància d'aplicar la perspectiva de gènere en l'urbanisme perquè la ciutat també siga de les dones.

Potenciar la presència simbòlica i la representació de les dones en la ciutat com a mecanisme per a afavorir-ne l'apoderament (Manual anàlisi urbana. País Basc).

Promoure llenguatge visual no discriminatori en la iconografia que serveix de base a la senyalització urbana.

Erradicar l'ús d'imatges estereotipades en qualsevol element urbà de la ciutat.

Font: SET PER A INTRODUIR LA PERSPECTIVA DE GÈNERE EN EL PROCÉS URBÀ

II·luminació Artificial Urbana

L'enllumenat públic proporciona una sèrie de beneficis importants. Es pot utilitzar per a promoure la seguretat en àrees urbanes, i per a augmentar la qualitat de vida, en estendre artificialment les hores en les quals no hi ha llum solar, perquè així les diferents activitats puguin tindre lloc. A més, també millora la seguretat dels conductors, i vianants.

L'enllumenat públic és un dels serveis públics que totes les autoritats municipals han de brindar en les àrees que administren, a fi de fer-les més segures i de més fàcil accés per als veïns i veïnes del municipi.

Els moderns sistemes d'enllumenat públic tenen una sèrie de beneficis:

- Millora de la seguretat viària
- Visibilitat millorada durant la nit, la qual cosa resulta en una disminució de l'activitat delictiva i una millor sensació de seguretat entre els ciutadans
- Augment de la productivitat a causa d'un augment en l'activitat legítima després de la posta de sol, i un dia de treball més llarg que permet a les persones viatjar amb seguretat en els últims temps
- Una reducció en el cost degut al consum reduït d'electricitat que resulta de la tecnologia d'eficiència energètica
- Una forma efectiva i molt visible perquè els governs municipals demostrin compromís amb veïns i veïnes del municipi.

Importància de l'enllumenat públic

L'objectiu de l'enllumenat públic és ajudar conductors, vianants i ciclistes a trobar el seu camí en la foscor. Molts grups de veïns creuen que la il·luminació addicional ajuda a previndre el crim, i la il·luminació del comerç també pot ajudar a crear un ambient agradable.

La il·luminació LED s'ha imposat als municipis a causa de la seua eficiència energètica.

L'enllumenat públic no pretén mostrar el camí directament davant de l'automòbil; les llums del vehicle fan això. Però sí que il·lumina àrees contigües per a alertar als conductors sobre l'aparició de possibles perills des d'un costat.

L'altura del pal és extremadament important en la forma en què es distribueix la llum, per la qual cosa els enginyers de transport generalment desitgen muntar les llums més amunt en les carreteres de major velocitat.

Per a ser segur per als conductors, la llum ha de ser relativament constant. Sabem que els nostres ulls s'ajusten més ràpid a eixir al sol que a caminar en la foscor. Per un temps quan entrem a una habitació fosca, la nostra visió es veu afectada.

Per als vianants, l'objectiu és il·luminar el carrer en si. Es poden crear zones fosques al llarg de les voreres a causa d'una varietat de condicions, inclosos arbres, fileres d'arbustos grans, angles estranys dels carrers, patrons d'estacionament, un campanar d'església alt o un altre edifici permès en un barri residencial o una gran quantitat d'altres potencials influències. Cal tindre en compte també que a mesura que la popularitat dels desplaçaments amb bici augmenta, es necessitarà monitoritzar l'impacte de la presència o absència d'il·luminació als nous carrils per a bicicletes.

És molt important establir per a cada via o espai uns nivells d'il·luminació adequats, la qual cosa requereix conèixer la seua tipologia i classificació. En les vies amb alt trànsit de vehicles i d'elevada velocitat, per motius de seguretat, és necessari un alt nivell d'il·luminació. En zones per als vianants es necessita conèixer el tipus d'activitat (lúdica, comercial, recreativa, etc.), nivell de trànsit, criteris de seguretat ciutadana i aspectes ambientals (paisatgístics, d'edificació, etc.). Quasi sempre, les zones que hem d'il·luminar presenten característiques que corresponen a diverses tipologies, la qual cosa requereix una anàlisi específica de cadascuna.

Els carrers de penetració al municipi i col·lectors són els que normalment compleixen aquestes característiques per tindre una il·luminació de nivell alt, en el cas de Manuel els carrer Félix R. De la Fuente, Abat, Zapadores, Caixa d'Estalvis, dels Metges, Juan Moreno, Plaça del Sol, de l'Àngel, Escriptor Enric Valor i Blasco Ibáñez.

En les vies, durant les hores nocturnes de menor activitat (menor trànsit de vehicles i vianants), es pot reduir els nivells lluminosos, mantenint els factors d'uniformitat, garantint, en tot moment, la seguretat i confort dels usuaris, complint amb la reglamentació en vigor. En la planificació de l'enllumenat ha de quedar definida la corba de regulació de flux de cada via o àrea.

És molt important establir per a cada via o espai uns nivells d'il·luminació adequats, la qual cosa requereix conèixer la seua tipologia i classificació. A les vies amb alt trànsit de vehicles i d'elevada velocitat, per motius de seguretat, és necessari un alt nivell d'il·luminació. En zones per als vianants es necessita conèixer el tipus d'activitat (lúdica, comercial, recreativa, etc.), nivell de trànsit, criteris de seguretat ciutadana i aspectes ambientals (paisatgístics, d'edificació, etc.). Gairebé sempre, les zones que hem d'il·luminar presenten característiques que corresponen a diverses tipologies, la qual cosa requereix una anàlisi específica de cadascuna.

En les vies durant les hores nocturnes de menor activitat (menor trànsit de vehicles i vianants), es pot reduir els nivells lluminosos, mantenint els factors d'uniformitat, garantint, en tot moment la seguretat i confort dels usuaris, complint amb la reglamentació en vigor. En la planificació de l'enllumenat ha de quedar definida la corba de regulació de flux de cada via o àrea.

La demanda cada vegada més gran a les ciutats d'il·luminació les 24 hores està afectant els residents urbans amb dues formes diferents de contaminació. Les solucions d'il·luminació actuals depenen de grans quantitats d'energia, per suposat, molta de la qual encara no es genera a partir de recursos renovables. Segons l'Agència Internacional d'Energia, la il·luminació representa gairebé el 20% del consum mundial d'electricitat i per tant un alt nivell d'emissions de carboni.

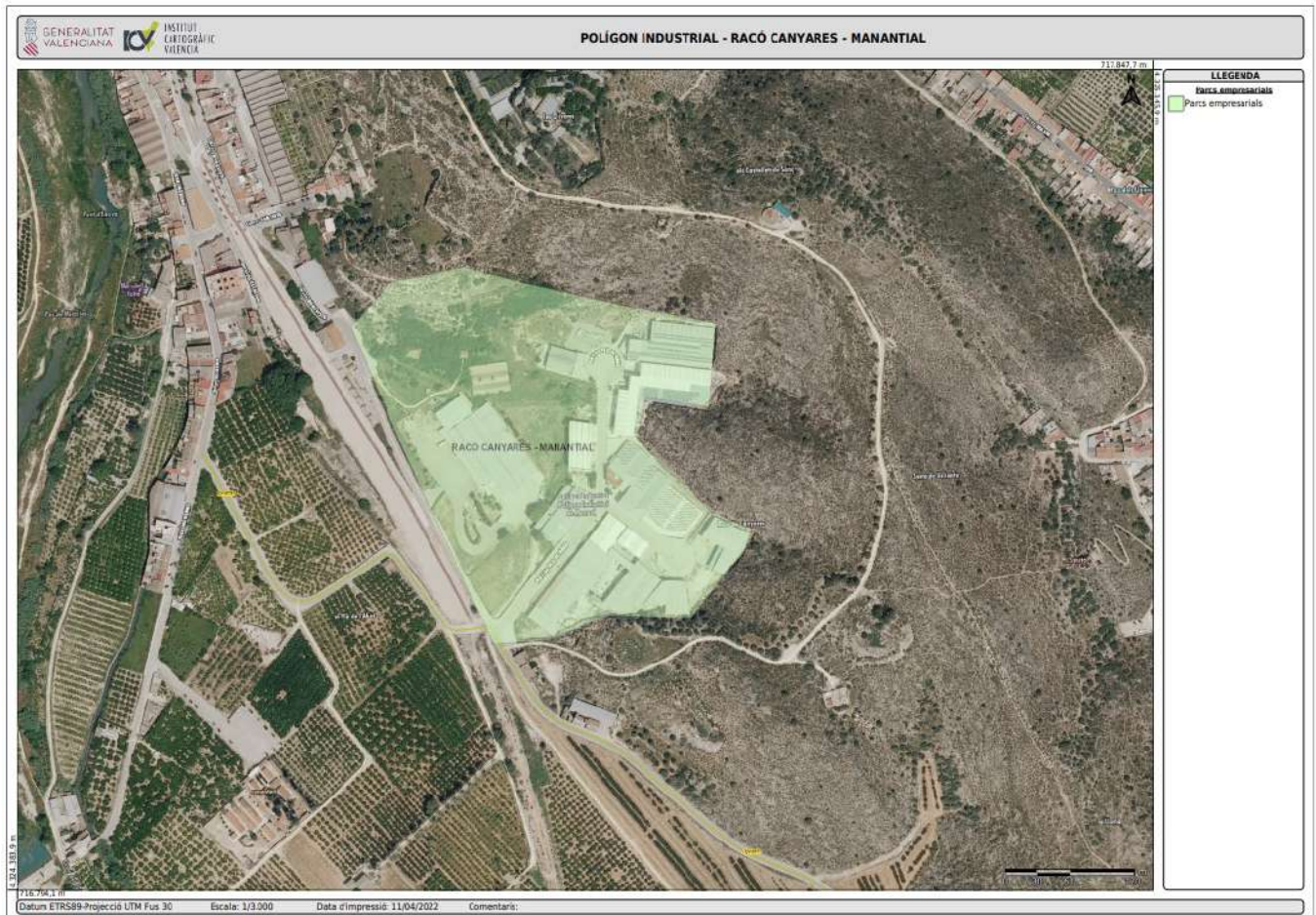
No hi ha certeses de l'impacte del consum elèctric actual en el futur, ja que els danys es poden donar en diferents nivells de gravetat. Si bé el panorama podria ser irrecuperable, també existeix la possibilitat de desenvolupar alternatives segures d'il·luminació.

ZONES INDUSTRIALS

Zones Industrials

 		CATÁLOGO DE SUELO INDUSTRIAL	
FICHA			
Nombre Polígono	Municipio	Provincia	
RACÓ CANYARES - MANANTIAL	Manuel	València	
Clasificación:	Básico		
DATOS GENERALES			
Dirección:	Teléfono:	Web:	
	962235386		
Entidad Promotora:	Entidad Gestora:		
AYUNTAMIENTO DE MANUEL			
Asociación Empresarial:			
Coordenadas:	X:	Y:	
	717337	4324745	
Usos permitidos:	Uso Industrial ☐	Uso Terciario ☐	Ambos usos ☒
Número de Empresas:			
DISTANCIAS A:			
Autovía/autopista:	6,00 Km.	Aeropuerto:	65,00 Km.
		Puerto:	62,00 Km.
SUPERFICIES			
TOTAL:	Sup. Industrial:	Sup. Terciario:	Sup. Dotacional:
80.840,00 m2	60.760,00 m2	0,00 m2	4.425,00 m2
			zonas_verdes: 8.490,00 m2
Tamaño parcelas:	desde 800,00 m2	hasta 2.250,00 m2	
SUMINISTROS			
Electricidad:	Baja Tensión ☐	Media Tensión ☒	Alta Tensión ☐
	Subestación Propia ☐		
Agua:	Características red RED AGUA POTABLE. TUBERIA POLIETILENO		
Gas:	☐	Telecomunicaciones:	☒
		Teléfono:	☒
		ADSL:	☒
		Fibra Óptica:	☐
Alumbrado:	☒ REGULAR		
Estado de viales y aceras:	REGULAR		
Sistema recogida de residuos:	Si ☒	No ☐	CUENTA CON RESIDUOS INERTES, VIDRIO, PLÁSTICO Y PAPEL/CARTÓN. CON DISTINTAS PERIODICIDADES
Depuradora de agua:	Si ☐	No ☐	
SERVICIOS GENERALES			
Vigilancia:	☐		
Área Parking:	☐		

Polígon Industrial – Racó Canyares – Manantial



Imatge extreta del visor cartogràfic de la GVA



El polígon industrial es troba al sud del terme municipal, sols té una via d'entrada i eixida, al final de cada carrer hi ha una rotonda per poder executar el gir. No disposa d'infraestructura ciclista per arribar fins a ell, encara que el trànsit no és preocupant, fet que pot ajudar que les bicicletes puguin compartir via amb els vehicles, per poder fomentar el seu ús. Es recomana la creació de zones de descans per als treballadors i treballadores, perquè en les hores de descans puguin disposar d'una infraestructura per menjar, descansar, etc.



Hi ha zones del polígon que cal mantindre en bones condicions, com la zona de contenidors de residus, tallar les males brosses que envaeixen la vorera i part de la calçada, creació de passos de vianants i instal·lar senyalització. Sols existeix un senyal de STOP a l'eixida. La calçada es troba en bones condicions de manteniment.

Al nord del terme també hi ha una zona industrial, s'arriba a través de la carretera CV-562 direcció Manuel-Senyera.



ACCESSIBILITAT I MOBILITAT

Informació sobre accessibilitat per als vianants i persones amb mobilitat reduïda

Itineraris per als vianants

Des del punt de vista de la mobilitat per als vianants, la problemàtica fonamental són les necessitats interiors de desplaçament urbà.

A la zona urbana, el trànsit de vianants es produeix en múltiples direccions, originant fluxos amb major o menor concentració atenent els pols d'atracció que es distribueixen, tant en l'entorn immediat de la plaça del Sol principal formada per carrer de l'Àngel, Juan Moreno, Zapadores, Abat i plaça Rector Pascual Vidal així com en la resta del conglomerat urbà, i que poden tenir uns orígens molt diversos, com poden ser els culturals i patrimonials, costums i hàbits locals, històrics, arquitectònics, ambientals, de servei, oci, etc.

Aquests fluxos generen afeccions a la carretera en la mesura que interactuen en un major o menor equilibri entre les necessitats de mobilitat i accessibilitat, i la seua disponibilitat real. Així, en este sentit, en zones urbanes o en altres zones assimilables, es detecten els següents desequilibris en la interacció entre el trànsit motoritzat i els fluxos de vianants en el marc de la mobilitat segura i sostenible:

Falta de continuïtat per als vianants i passos de vianants

Des del punt de vista de la problemàtica de continuïtat per als vianants, cal distingir entre la continuïtat transversal i continuïtat longitudinal.

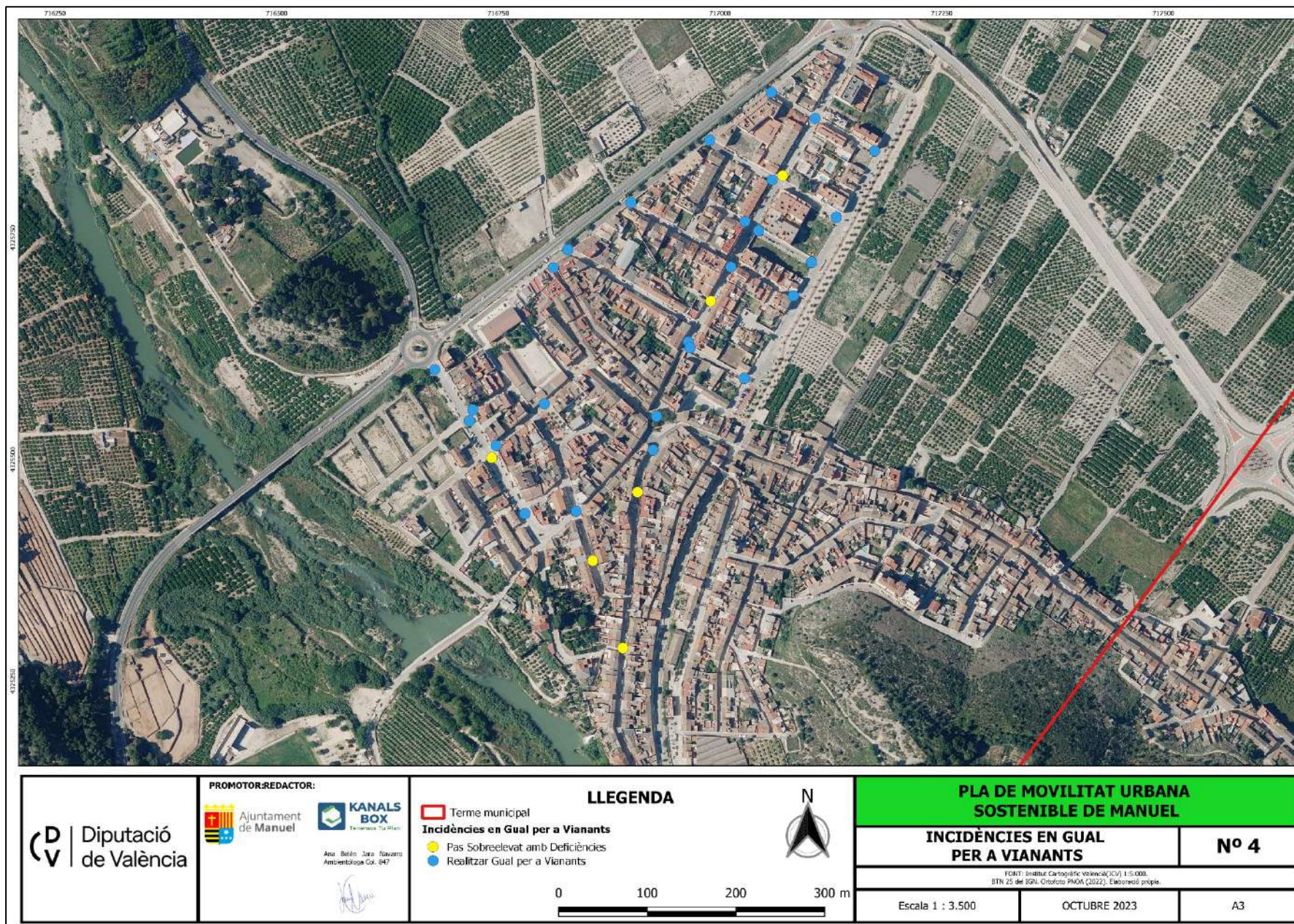
Respecte a la primera, malgrat l'existència de passos de vianants en els carrers, si es disposen en escassa quantia i no s'alineen amb els fluxos naturals o de més recurrència per part de la població, suposarà l'encreuament indegut dels vianants per altres punts, sense que el vianant tinga prioritat, i amb la consegüent problemàtica de seguretat que això comporta, tant per a ells com per al trànsit motoritzat.

Pel que fa a la continuïtat longitudinal, en el cas Manuel el trànsit no és molt elevat, no obstant això, és possible trobar situacions en els quals els itineraris per a vianants longitudinals dels carrers no ofereixen una adequada continuïtat, havent de fer el vianant recórrer a l'encreuament del viari urbà a través de passos de vianants excessivament allunyats o creuar els carrers per llocs sense senyalització, amb el risc d'atropellament que això comporta.

El plantejament de passos de vianants sobre els carrers, alineats amb el flux de vianants, és una de les directrius que s'han d'adoptar, de manera que els encreuaments es realitzen sempre en condicions de seguretat. Juntament amb això, cal garantir la moderació de la velocitat d'aproximació del trànsit motoritzat i la visibilitat del pas amb una adequada orientació, la creació d'espais per a vianants diàfans en el seu entorn i una adequada reculada que permeta la detenció dels vehicles.

Els guals per als vianants, que així denominarem a les modificacions de les zones d'un itinerari per als vianants, mitjançant plans inclinats que comuniquen nivells diferents, que faciliten als vianants l'encreuament de les calçades destinades a la circulació de vehicles.

Un gual per als vianants es considera accessible quan pot ser utilitzat de manera autònoma i segura per totes les persones, tinguen o no problemes de mobilitat, visió, etc. El pendent longitudinal d'un gual o d'un itinerari per als vianants es defineix com la inclinació del terreny, vorera o qualsevol estructura de pas, en el sentit de la marxa. Com s'ha comentat al llarg de tot l'anàlisi dels carrers Manuel no té realitzat els guals als passos de vianants.



Mapa d'elaboració pròpia amb base ortofoto

En el mapa anterior s'han assenyalat els guals per a vianants que es consideren prioritaris per realitzar-los o executar-los de manera correcta.

Ocupació de l'espai per a vianants per vehicles

Malauradament, és massa freqüent esta situació. Les preses, les detencions momentànies, la inexistència o saturació de l'espai públic destinat a l'estacionament enfront d'una elevada demanda, motiven la invasió dels espais destinats al trànsit per als vianants, la qual cosa perjudica greument la mobilitat dels vianants que, en molts casos, han de recórrer a la calçada per sortejar la situació, exposant-se a un risc innecessari. Des d'este punt de vista, disposar d'amplis espais per al vianant i protegir-los convenientment amb mobiliari urbà (bol·lards), pot resultar, en alguns casos extrems, l'única solució.

Insuficiència dimensional dels itineraris per a vianants.

És el problema més recurrent i greu des del punt de vista de la mobilitat, que s'aprecia en les següents casuístiques:

Travessies amb voreres amb amplex que en alguns casos resulten impracticables per a una persona, i menys quan la persona utilitze qualsevol dispositiu per a desplaçar-se, com pot ser: una cadira de rodes, un andador, bastó, pares i pares amb cotxes de bebé i, altres en els quals, tot i ser practicables, posa en risc la integritat del vianant enfront del trànsit motoritzat per l'escassetat d'amplada de la calçada de circulació.



Ús d'elements de calmat de trànsit sense rendibilitat per a vianants

Cal incidir què des de l'aprovació de l'Ordre FOM/3053/2008 sobre Instrucció Tècnica per a la instal·lació de reductors de velocitat i bandes transversals d'alerta en carreteres (Ordre FOM/3053/2008), les administracions titulars de carreteres han fet ús, en major o menor grau, de reductors tipus "Lomo de Asno" com a mesura per al calmat del trànsit al llarg de la travessia que, tanmateix, no presenta cap rendibilitat per a la mobilitat per als vianants enfront d'un altre element normalitzat com és conegut comunament com a pas sobrelevat. De fet, els "Lomo de Asno" han sigut interpretats, erròniament pel vianant, com a zones d'encreuament per als vianants amb preferència, no sent està la seua funció. Per això, l'ús d'estos elements s'ha d'orientar a aquelles zones urbanes, que per les seues característiques, no presenten demanda de mobilitat transversal per a vianants. Actualment, l'ús de passos sobreelevats en combinació amb passos a nivell pot resultar la millor opció, sobretot per a llargues travessies, sempre que s'integren amb una adequada cadència i atenent els fluxos de vianants existents.

Estat del paviment deficient

La presència de paviments deteriorats amb gran quantitat d'irregularitats superficials, tant en secció transversal com longitudinalment, amb escàs desnivell amb la calçada i problemes de drenatge, és una tònica que es presenta en alguns casos, sobretot en poblacions d'interior, que dificulten el desplaçament segur dels vianants, tant més com més gran és la seua edat, podent repercutir en incidents per caiguda fins i tot a la calçada de circulació. En estos casos, la materialització de voreres a diferent nivell amb superfícies regulars i aptes per a persones amb mobilitat reduïda resol la problemàtica. En altres casos, l'existència de voreres amb paviments d'escassa qualitat i diferenciats de la resta de la zona urbana, ofereixen una imatge de baixa qualitat urbana. La repavimentació fent ús de materials similars als empleats en altres zones de la travessia esdevé una opció raonable. Perquè el vianant puga desplaçar-se segur, se li ha d'oferir plataformes estables i horitzontals i, sobretot, dissenyades per evitar la invasió pel trànsit a motor.



Itinerari Adaptat i Itinerari Practicable

1. Són itineraris accessibles aquells que garanteixen l'ús no discriminatori i la circulació de forma autònoma i contínua de totes les persones. Sempre que hi ha més d'un itinerari possible entre dos punts, i en l'eventualitat que tots no puguin ser accessibles, s'habilitaran les mesures necessàries perquè el recorregut de l'itinerari per a vianants accessible no resulte en cap cas discriminatori, ni per la seua longitud, ni per transcórrer fora de les àrees de major aflluència de persones.

2. Tot itinerari per a vianants accessible haurà de complir els següents requisits:

- Discorrerà sempre de manera confrontant o adjacent a la línia de façana o element horitzontal que materialitzi físicament el límit edificat a nivell del sòl.
- En tot el seu desenvolupament posseirà una amplada lliure de pas no inferior a 1,80 m, que garanteixi el gir, encreuament i canvi de direcció de les persones independentment de les seves característiques o mode de desplaçament.
- En tot el seu desenvolupament posseirà una alçada lliure de pas no inferior a 2,20 m.
- No presentarà graons aïllats ni ressals.
- En un itinerari per a vianants accessible es consideren rampes els plans inclinats destinats a salvar inclinacions superiors al 6% o desnivells superiors a 20 cm.

- El paviment de l'itinerari per a vianants accessible serà dur, estable, antilliscant en sec i en mullat, sense peces ni elements solts, amb independència del sistema constructiu que, en tot cas, impedirà el moviment de les peces. La seua col·locació i manteniment assegurarà la seua continuïtat i la inexistència de ressalts.

- El pendent transversal màxim serà del 2%.

- El pendent longitudinal màxim serà del 6%.

- En tot itinerari per a vianants accessible les persones hauran de tenir accés a la informació necessària per orientar-se de manera eficaç durant tot el recorregut i poder localitzar els diferents espais i equipaments d'interès. La informació haurà de ser comunicada de manera analògica a través d'un sistema de senyals, rètols i indicadors, distribuïts de manera sistematitzada en l'àrea d'ús per als vianants, instal·lats i dissenyats per garantir una fàcil lectura en tot moment.

3. Quan l'ample o la morfologia de la via impedeix la separació entre els itineraris vehicular i per als vianants a diferents nivells s'adoptarà una solució de plataforma única d'ús mixt.

A Manuel hi ha plataforma única als carrers del centre del municipi: Un xicotet tram del carrer Ausiàs March, La Serreta, un tram de Martin Carrera, Escriptor Enric Valor, La Serreta i Desmont, Plaça Rector Pascual Vidal, Plaça Sant Gil i carrer Colon.

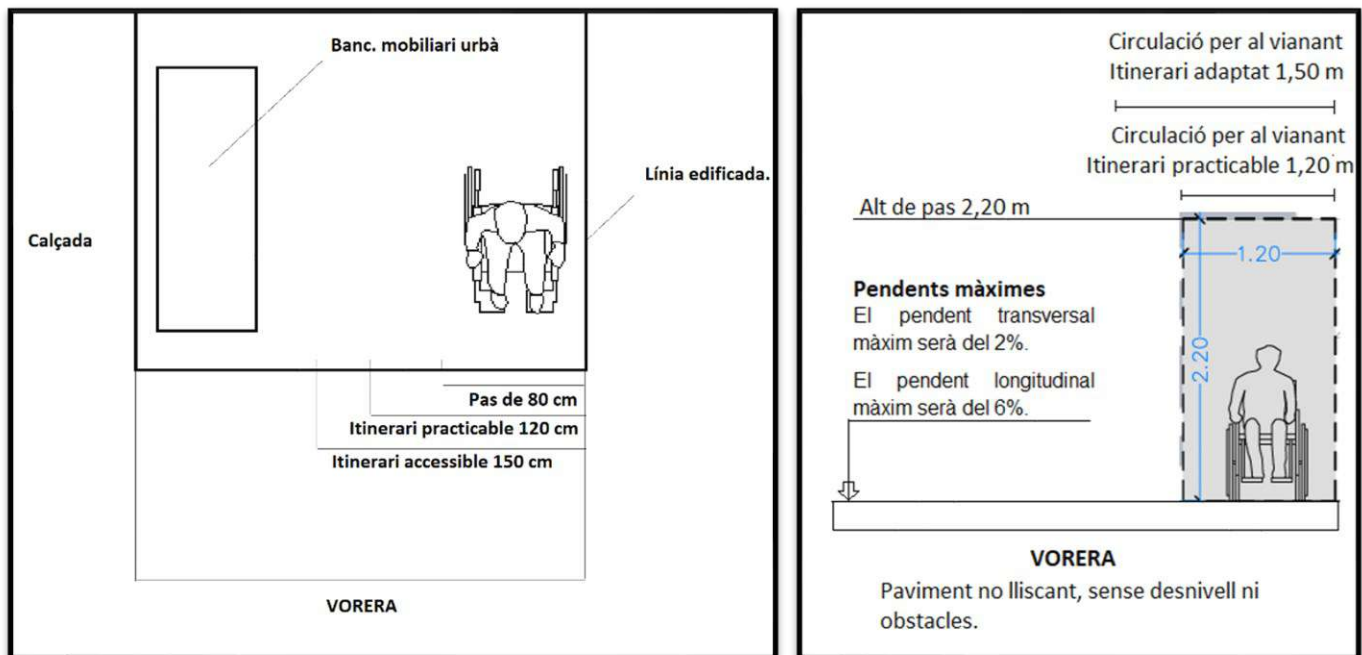
4. A les plataformes úniques d'ús mixt, la vorera i la calçada estaran a un mateix nivell, tenint prioritat el trànsit per als vianants. Quedarà perfectament diferenciada en el paviment la zona preferent de vianants, per la qual discorre l'itinerari per a vianants accessible, així com la senyalització vertical d'avís als vehicles.

5. Es garantirà la continuïtat dels itineraris per als vianants accessibles en els punts d'encreuament amb l'itinerari vehicular, passos subterranis i elevats.

6. Excepcionalment, en les zones urbanes consolidades, i en les condicions previstes per la normativa autonòmica, es permetran estrenyiments puntuals, sempre que l'amplada lliure de pas resultant no siga inferior a 1,50 m., per Itinerari Adaptat i 1,20 per Itinerari Practicable.

Itinerari per a vianants Accessible: Són itineraris per a vianants accessibles aquells que garanteixen l'ús no discriminatori i la circulació de forma autònoma i contínua de totes les persones. Sempre que hi haja més d'un itinerari possible entre dos punts, i en l'eventualitat que tots no puguin ser accessibles, s'habilitaran les mesures necessàries perquè el recorregut de l'itinerari per a vianants accessible no resulte en cap cas discriminatori, ni per la seua longitud, ni per transcórrer fora de les àrees de major afluència de persones.

Itinerari per a vianants Practicable: Un itinerari, una instal·lació o un servei es considera practicable quan, sense ajustar-se a tots els requeriments d'accessibilitat, això no impedeix la seua utilització de forma autònoma per a les persones amb mobilitat reduïda o qualsevol altra limitació física.



Gràfics d'elaboració pròpia. Vistes planta i alçada

Espais per a vianants inadequats per a l'ús per persones amb diversitat funcional i/o mobilitat reduïda

Malgrat que la conscienciació social cap a la integració de persones amb diversitat funcional (o persones amb mobilitat reduïda) cada vegada és més gran, les infraestructures viàries no estan encara adaptades per a este col·lectiu, fruit en la seua major part a causa de dues circumstàncies:

a) La falta d'espai per a la circulació:

Segons la normativa de la Comunitat Valenciana per considerar-se un Itinerari adaptat, deu de tindre una amplària d'1,50 m, i d'1,20 per considerar-se practicable.

En este aspecte, és important dissenyar les voreres i les zones de vianants atenent sobretot als pendents i les superfícies a diferent nivell, que suposen un problema per a este tipus d'usuari, així com la presència de barreres arquitectòniques que interrompen la continuïtat d'un itinerari per a vianants. En l'apartat de mobilitat s'aporta un mapa amb els ampes de les voreres dels itineraris més importants del municipi

b) L'existència d'elements viaris i mobiliari urbà:

Elements que impedeixen aconseguir l'ample de banda lliure requerit per la normativa (enllumenat, senyalització, cartelleria, papereres, bancs, etc.). Este problema també és molt freqüent en zones urbanes, com pot ser el nucli històric, en alguns casos, de difícil solució.

En el cas específic de Manuel trobem com a exemple al carrer Constitució hi ha un pal de fusta instal·lat a meitat de la vorera impeding el pas. En els carrers Furs, Jaume I, 9 d'Octubre, Joan Fuster, Germanies, Zapadores, Vicent Andres Estelles i en la urbanització sense edificacions junt a Félix Rodríguez de la Fuente trobem fanals que redueixen el pas reial per als vianants.

c) Desnivell

La inexistència d'elements que permeten salvar el desnivell entre el pla de circulació i els espais per a vianants (guals, rampes, etc.).

d) Heterogeneïtat territorial

Heterogeneïtat territorial en el tractament dels paviments tàctils (botons i barres), encarregats de donar informació a la persona amb alteracions visuals (invidents). És un problema molt estès atès que, malgrat existir una normativa al respecte, els ajuntaments apliquen solucions alternatives menys funcionals. Estos elements s'han d'instal·lar adequadament atenent l'espai disponible i la seua morfologia, per exemple, per indicar parades de bus, passos de vianants, guals, rampes, entrades a edificis, etc. Per indicar la direcció adequada de desplaçaments se utilitza el paviment amb barres longitudinals, mentre que per avisar d'una alerta, se utilitza el paviment de botons. L'ús indiscriminat d'este tip de paviment perjudica a estos usuaris, així com la falta o mala disposició d'elles, creant sobre l'usuari situacions d'incertesa i credibilitat. No obstant això, s'ha de tenir en consideració l'homogeneïtat en el context global urbà, per no induir interpretacions erràtiques per part de la persona amb diversitat funcional visual.

Inadequada disposició dels passos de vianants. Es donen casos en què els passos de vianants es troben en zones on la visibilitat és escassa, bé per trobar-se en un revolt, bé per ser en un canvi de rasant, o bé per qualsevol altra situació. En estos casos, el temps de reacció dels vehicles de motor és menor que el recomanat, i a més, la falta d'informació per part del vianant pot fer que es precipite i travesse el pas de vianants en el moment menys adequat. D'altra banda, és molt freqüent que els passos de vianants a nivell es veguen envaïts per vehicles, sobretot quan existeixen zones d'estacionament laterals. A banda d'este inconvenient, cal afegir-hi la pèrdua de visibilitat recíproca entre vehicle i vianant que es produeix, donant lloc a un potencial risc d'accident per atropellament. De vegades, fins i tot es disposen els passos de vianants en punts en els quals, raonablement, la seguretat d'encreuament per a ells és major, però, estos no acompanyen els fluxos reals dels habitants de la població, fent que la utilitat del pas de vianants es veja reduïda i que, finalment, el vianant segueixca la seua trajectòria natural i realitze l'encreuament per la calçada sense cap protecció. L'encreuament sobre la via, tractant sempre d'ajustar-se als itineraris reals dels vianants, i l'ampliació de les voreres per donar cobertura visual al vianant, han de ser les alternatives prioritàries enfront d'altres necessitats (estacionament, zona de contenidors, etc.)

Absència d'espais protegits en punts de pública concurrència

Per exemple, per a l'encreuament d'un carrer quan existeix un flux de vianants localitzat entre un recinte públic en zona interurbana o periurbana amb zones d'estacionament en el marge oposat. En estos casos, construir voreres a les dos bandes de la carretera, contribueix a canalitzar i donar protecció al vianant cap al punt d'encreuament, i moderar la velocitat de circulació del trànsit a motor de l'entorn.

Desconnexió entre el nucli urbà i serveis municipals o llocs d'interés públic

Este és un dels problemes que més es repeteix. D'una banda, és freqüent que en l'extraradi de les poblacions es concentre un important teixit industrial que ocupa una part dels habitants del municipi i de les poblacions properes i que, per la seua reduïda distància al nucli urbà, presenta una configuració ideal per al foment dels desplaçaments a peu o per a l'ús de la bicicleta, com a mode de transport preferent. Així mateix, en altres ocasions, per falta d'espai en el mateix nucli urbà, s'han ubicat fora dels nuclis urbans les instal·lacions i serveis municipals, com pot ser un cementeri, un institut, un centre docent o un poliesportiu, que queden incomunicats de forma segura i còmoda per als vianants i/o ciclistes, havent de circular, per les voreres o envair la zona de circulació per poder arribar a estos llocs, amb el consegüent risc d'accident que això suposa. A més, tenint en compte que estes instal·lacions probablement queden fora de la zona de travessia, els conductors circularan a velocitats superiors a 50 km/h i sense la predisposició d'haver de compartir calçada amb un altre tipus d'usuari, tret que coneguen la situació. En este sentit, el plantejament d'andanes o carrils per als vianants i estades protegides a banda i banda de la carretera, compartides o no amb ciclistes, són la solució per garantir la seguretat del col·lectiu d'usuaris més vulnerables. En el cas Manuel trobem fora del nucli urbà la zona de la Serreta on els veïns no tenen el millor camí per arribar fins allí, el poliesportiu (que ja ha millorat les seues condicions), l'empresa Cellofix també es troba fora del poble amb una mala connexió per anar a peu o en bici. El cementeri es troba també fora del nucli urbà però es pot arribar fins a ell a través del carrer Juan Moreno.

Este fenomen també es produeix amb el disseminat residencial que sol rodejar els nuclis de població, en els quals per falta d'una política de foment de la mobilitat sostenible, s'han mantingut amb un cert grau d'aïllament respecte al nucli urbà principal, la qual cosa dificulta la cohesió social i territorial de la població. Des d'este punt de vista, en el plantejament d'alternatives segures de mobilitat per als vianants s'ha de considerar, a fi d'aconseguir la solució més rendible des del punt de vista de la seguretat i comoditat per al vianant, totes les interferències que cadascuna de les possibles solucions genera sobre altres modes de desplaçament, valorant aspectes relacionats amb la ubicació dels focus d'atracció de trànsit i les seues característiques espacials i temporals, les particularitats de cada opció en relació amb la viabilitat i seguretat cap al tipus d'usuari que els utilitza, atenent la seua edat, condició psico-física, la freqüència d'ús, etc.

Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori

DECRET 65/2019, de 26 d'abril, del Consell, de regulació de l'accessibilitat en l'edificació i en els espais públics. [2019/5000]. Itinerari per a vianants accessible

Article 25. Condicions de l'itinerari per a vianants accessible

1. Els itineraris per a vianants accessibles i les plataformes úniques d'ús mixt compliran les condicions establides en l'OM i, a més, les característiques establides en el present article que són complementàries a les establides en l'OM.

2. Itineraris per a vianants accessibles:

a) L'altura del rastell de les voreres no haurà de superar 0,12 m excepte en les plataformes d'accés a transport públic que s'ajustarà als requisits dels mitjans de transport. El rastell no tindrà aresta viva.

b) Al llarg de l'itinerari per a vianants accessible hauran de preveure's àrees de descans, preferentment en intervals no superiors a 100 m; les àrees de descans disposaran de, almenys, un banc accessible.

c) Preferentment, el traçat oferirà una visual clara i serà el més rectilini possible per a afavorir l'orientació de totes les persones.

d) No s'admetran volats o sortints de les façanes de les edificacions quan es projecten més de 0,10 metres sobre l'itinerari i estiguen situats a menys de 2,20 m d'altura i, en tot cas, si la seua projecció és menor de 0,10 m, quan puguen suposar perill per la seua forma o ubicació per a les persones vianants.

3. Plataformes úniques d'ús mixt (usos per a vianants i vehicular al mateix nivell): no s'autoritzaran sense que complisquen les condicions de seguretat per a les persones, especialment per a les persones amb discapacitat, o quan perjudiquen, en el seu disseny, el trànsit per a vianants, que en tot cas hi tenen preferència. En particular, compliran les condicions següents:

a) Quan la plataforma tinga una amplària major a 5,00 m, es delimitaran les zones preferents per a vianants a banda i banda del carril vehicular, per les quals recorrerà l'itinerari per a vianants accessible; per a això es disposaran franges de paviment tàctil indicador d'avertiment contínues en tot el recorregut, d'amplària 0,40 m, de color contrastat. Si l'amplària de la via ho permet, com a alternativa a les franges de paviment, es podran col·locar elements de mobiliari urbà de forma alineada; en el cas que se supere una separació d'1,80 m entre els elements de mobiliari s'alternaran amb una franja de paviment tàctil indicador d'avertiment.

b) Els punts d'encreuament entre l'itinerari per a vianants i el vehicular es disposaran en perpendicular al traçat de la plataforma i no en angles o xamfrans i compliran la resta de condicions de passos de vianants, a més se senyalitzaran amb una franja de paviment tàctil indicador direccional d'una amplària de 0,80 m entre la línia de façana i el paviment tàctil indicador d'avertiment que delimita el carril vehicular.

Aquest tipus de senyalització es disposarà de forma perpendicular a les zones segures de trànsit per a vianants.

c) Es disposarà senyalització vertical i horitzontal de prioritat per a vianants d'avís als vehicles, i de límit de velocitat, comprensible i visible des de diferents ubicacions.

Zones verdes, parcs, instal·lacions esportives

Els quadres que s'exposen a continuació són les superfícies de sòl urbà que disposa Manuel per a zones verdes.

SUELO URBANO - ZONAS VERDES		
Denominación	Zona verde	Superficie (m2)
PJL-01	Zona verde Antiguo Polideportivo	1.946,44
SUELO NO URBANIZABLE - ZONAS VERDES		
PQL-01	Ladera Monte Valiente	163.685,85

SUELO URBANO - ZONAS VERDES (NO COMPUTABLES)		
Denominación	Zona verde	Superficie (m2)
EL-01	Plaza del Cura Pascual Vidal	357,42
EL-02	Plaza del Sol	501,22
EL-03	Zona verde junto a calle Escritor Blasco Ibañez	721,04
EL-04	Zona verde junto a calle Abad	1.238,57
EL-05	Plaza Caixa d'Estalvis	521,77
EL-06	Zona verde junto a vía ferrocarril	2.540,58
EL-07	Zona verde junto a calle Verbena	436,54
EL-08	Zona verde junto a calle Ausias March	103,16

[illegible]

Zones esportives marcades amb taronja, parcs i zones verdes marcades amb verd. Les places de l'Hort i La Riba han sigut analitzades en l'apartat dels carrers.

Poliesportiu i piscina municipal



Fotos extretes de la web de l'Ajuntament de Manuel



Fotos extretes de la web de l'Ajuntament de Manuel

El poliesportiu està situat al sud-oest del nucli urbà, compta amb un ampli catàleg d'instal·lacions per a la pràctica de diversos esports (futbol, tenis, pàdel, frontó, pilota, futbol sala, etc.). S'arriba des del nucli urbà a través del carrer Zapadores, s'ha fet una actuació (gual al riu Albaida) que ha millorat els accessos a les instal·lacions. En l'apartat de mobilitat a peu i en bicicleta s'aprofundirà amb una anàlisi. Fora de les instal·lacions hi ha un pàrquing públic que en l'apartat d'estacionaments analitzarem i es faran les respectives propostes.

La piscina municipal es troba al complex La Serreta, està situada en la carretera CV-562 que uneix els municipis de Manuel i Senyera. Compta amb piscines i parcs de jocs infantils.

En l'apartat de mobilitat a peu i en bicicleta s'aprofundirà en el trajecte que hi ha fins el complex.



Via verda

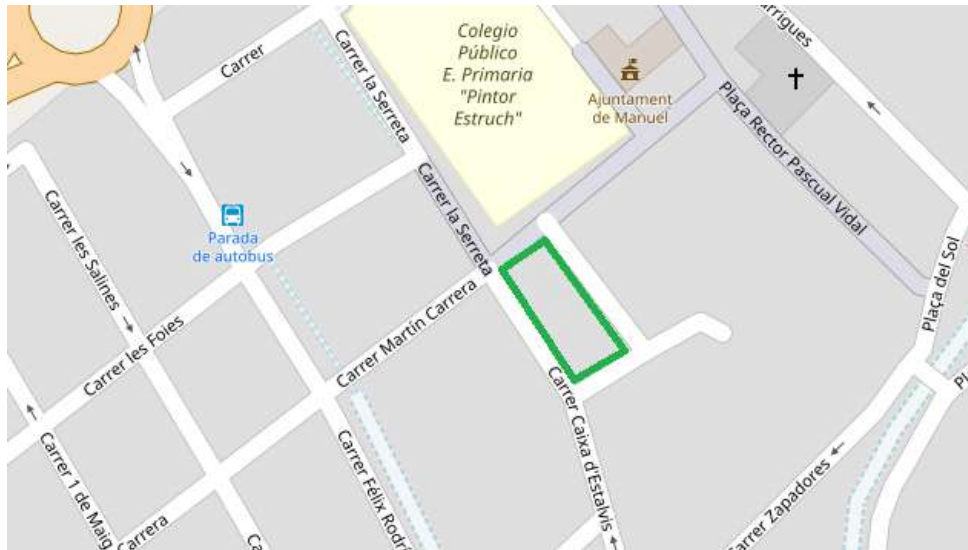


La reconversió de l'antiga via de ferrocarril que travessa la localitat de Manuel en un camí verd per a vianants i ciclistes és una manera d'afavorir la mobilitat sostenible i oferir noves rutes a la comarca de la Ribera Alta. El primer tram d'aquest projecte de més d'un quilòmetre de llarg ja és una realitat gràcies a les obres que ha realitzat l'Ajuntament de Manuel i que han comptat amb el suport financer de la Diputació i unirà els municipis de Xàtiva amb Carcaixent.

El consistori és conscient de les grans possibilitats d'aquesta via i sap de la necessitat de complementar-la amb mobiliari urbà, zones de jocs, aparells bio-saludable per donar-li més usos a banda de caminar i anar en bicicleta a través d'ell. La via verda és un gran parc i zona verda que travessa el municipi, repartint zones de jocs al llarg d'ella els més menuts del poble tindrien sempre una zona de jocs prop de casa. També es vol adequar tot el patrimoni hidràulic del municipi al voltant de la via verda, per tractar de fer valdre el patrimoni cultural del municipi.



Parc Caixa d'Estalvis

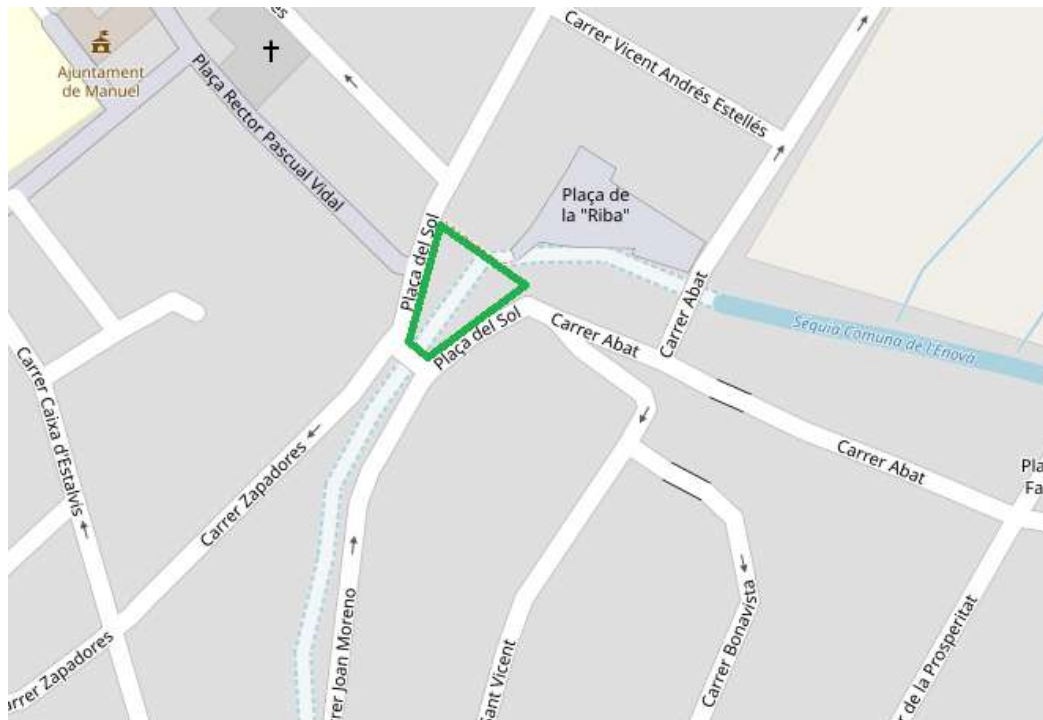


Situat al carrer Caixa d'Estalvis. Està totalment pavimentat i disposa d'arbres, mobiliari urbà i jocs per els més menuts (columpios, tobogan, castellet, etc). Les zones de joc tenen el sol de cautxú com a mesura de seguretat. El parc està cercat amb una tanca metàl·lica per tractar d'impedir que els xiquets i xiquetes isquen a la calçada. Es troba a les portes del col·legi Pintor Estruch, per tant és un parc molt utilitzat per als més menuts a l'eixida del col·legi. L'accessibilitat al parc per l'entrada pel carrer Martin Carrera és bona.



L'entrada al parc per la porta que es veu a la imatge adjunt deuria de millorar-se ja que la vorera no té realitzat el gual d'accés.

Plaça del Sol

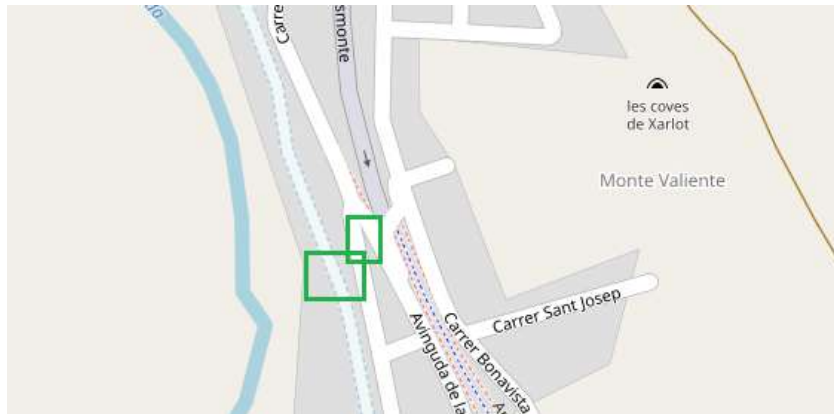


La plaça del Sol és el punt neuràlgic del municipi. Punt d'encontre dels veïns i veïnes del municipi. És una plaça envoltada de comerços i hostaleria. Com ja s'ha comentat en l'anàlisi de la plaça en l'apartat de carrers des del consistori es vol fer una actuació en ella per tractar de modernitzar-la, millorar l'accessibilitat i complementar-la per tractar de donar als veïns i veïnes de Manuel un

lloc sostenible i recuperar espai públic per al vianant. Es proposa ampliar la zona verda, millorar les voreres ampliant-les i complementar-ho amb mobiliari urbà.



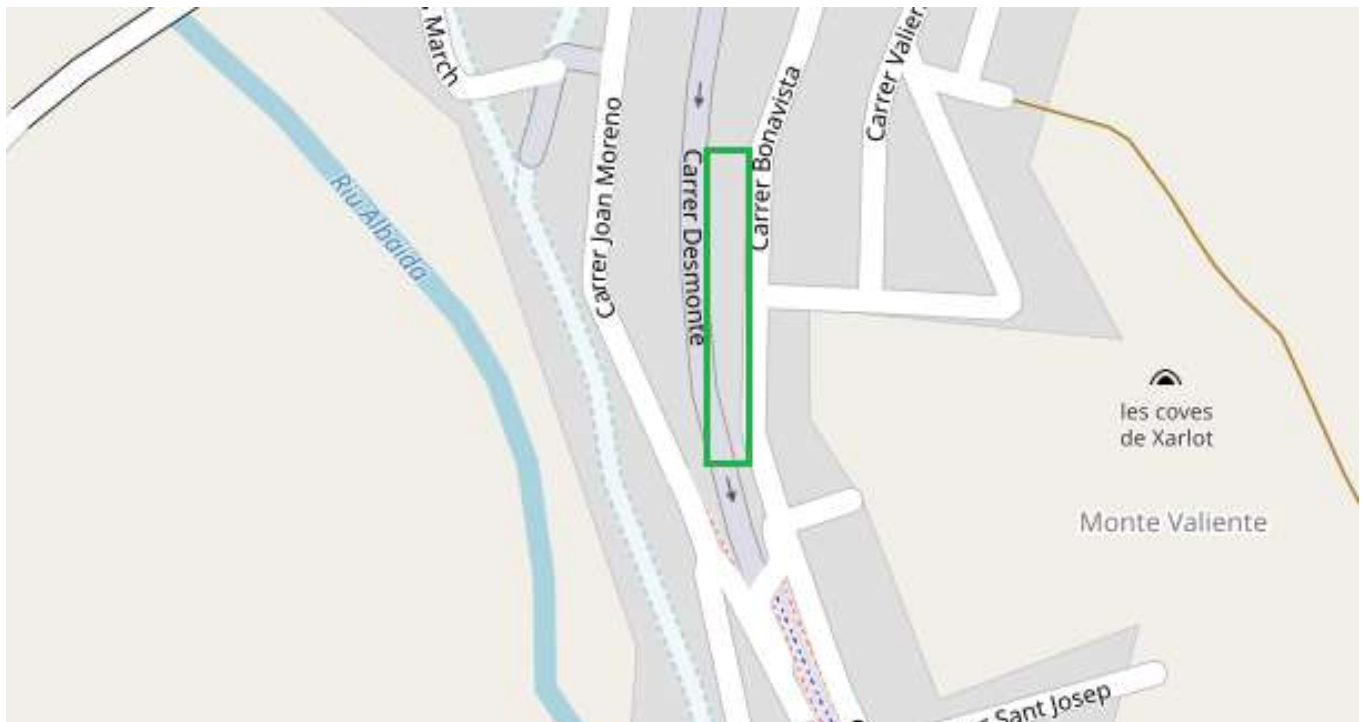
Zones verdes al carrer Juan Moreno



Amb el pla d'inversions de la Diputació 20-21 s'han realitzat actuacions. En la zona de les imatges superiors es va efectuar la demolició i retirada del paviment i es va substituir per arena morterensa que permet l'ús per part dels veïns així com el creixement de les arrels dels arbres. Que havien alçat l'antic paviment.

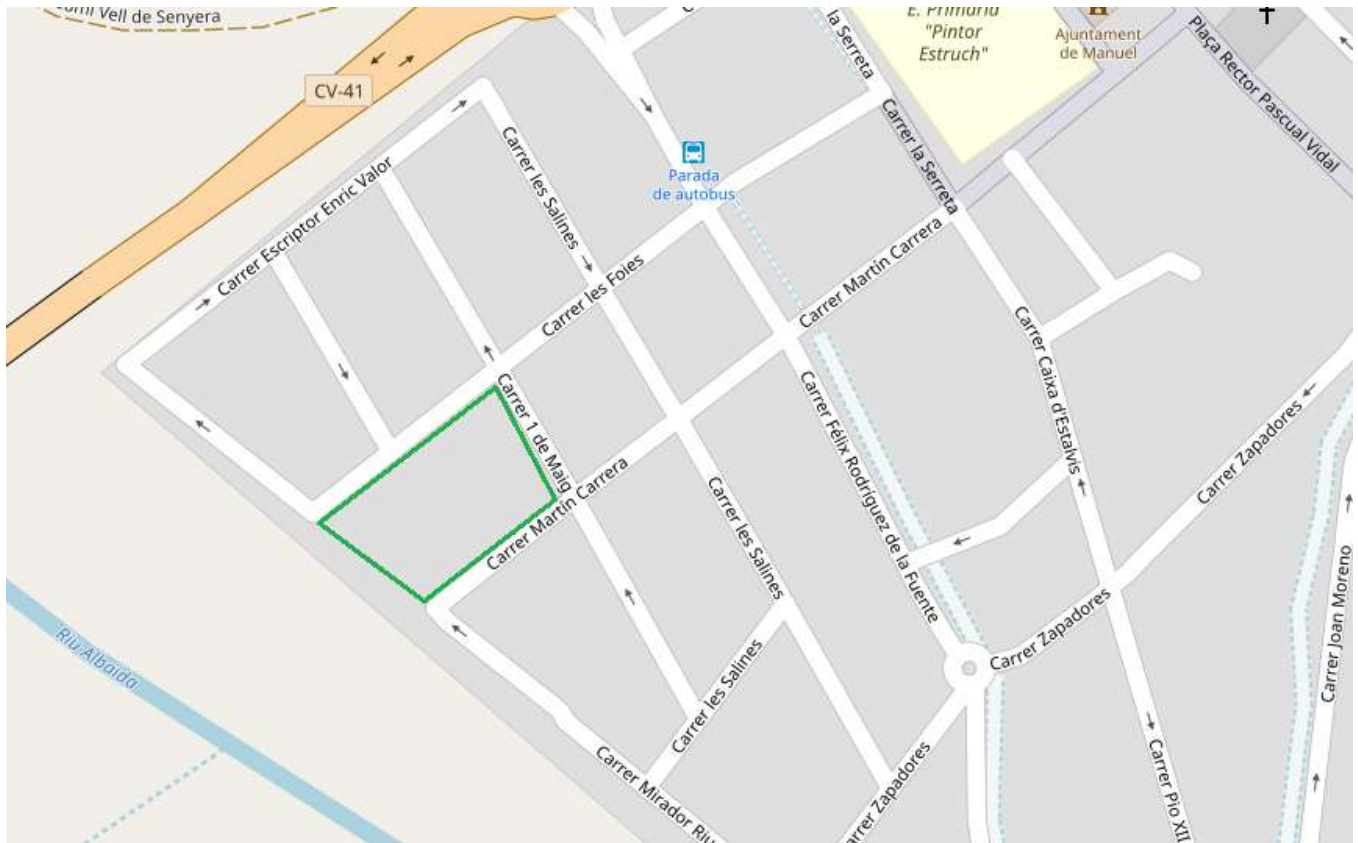
On està el mirador, anteriorment en aquests terrenys es trobaven entre mitgeres d'edificacions existents, amb mur de tancament a façana i obert al riu en la seua part posterior. Actualment s'ha realitzat un mirador amb pèrgoles i bancs per seure. Es recomana posar xicotets arbustos a les jardineres i tal volta la instal·lació de jocs a la zona d'arena.

Parc al carrer Bonavista



Parc situat al carrer Bonavista, disposa d'arbres, mobiliari urbà i jocs de molls per als xiquets. La zona de jocs és de grava. És una zona a la que es pot traure més rendiment complementant-la amb més jocs, sobretot jocs per a compartir, ja que els que hi ha actualment són d'ús individual i poc creatius.

Parc situat al carrer 1 de Maig



El parc està situat en una urbanització, on no estan tots els solars construïts amb cases, actualment el parc no està en les millors condicions de manteniment.

Es recomana complementar-lo amb més jocs per els més menuts, és un parc de terra. Els parcs de terra són importants per al desenvolupament dels més menuts, estem en una època on la majoria de parcs i zones de jocs infantils és trobem sobre sòl de cautxú, pese no ser asfalt, són sòls derivats del petroli amb poques possibilitats imaginatives i de joc.

Parcs i zones verdes situades al carrer Abat



En la imatge esquerra s'observa la plaça situada enfront de la Casa Gran i a la imatge dreta s'observa la plaça situada entre el carrer Abat i carrer de la Verbena, són places totalment pavimentades amb mobiliari urbà i d'arbres.

La llei d'Accessibilitat de les àrees d'estada:

Article 26. Condicions dels parcs, jardins i sectors de joc

1. Per a facilitar a totes les persones un ús no discriminatori, independent i segur, els parcs, jardins i sectors de joc compliran les condicions establides en l'OM i, a més, les característiques establides en el present article que són complementàries a les establides en l'OM.

2. Parcs i jardins:

a) Les zones enjardinades confrontants amb l'itinerari per a vianants accessible que no se situen a un nivell superior, disposaran d'un rastell perimetral d'altura mínima de 5 cm en els seus costats adjacents a l'itinerari per a vianants; quedant prohibida la seua delimitació amb elements no rígids o estables, com cables o cordes.

b) Es disposarà, com a mínim, un suport isquiàtic per cada cinc bancs o fracció.

3. Sectors de joc:

a) Els parcs infantils hauran d'estar protegits del trànsit de vehicles, bé mitjançant tanca o vegetació, bé mitjançant distanciament.

b) La disposició de taules de jocs accessibles en els sectors de joc serà, com a mínim, una unitat de cada cinc taules o fracció.

c) El paviment dels sectors de joc serà drenant, estable i, en el cas de parcs infantils, amortidor de caigudes i divers en colors i formes, per a ajudar a diferenciar les diferents àrees de jocs; així mateix, es disposarà un paviment ferm per a permetre la circulació a tots els jocs.

d) Disposaran d'àrees de descans amb bancs accessibles.

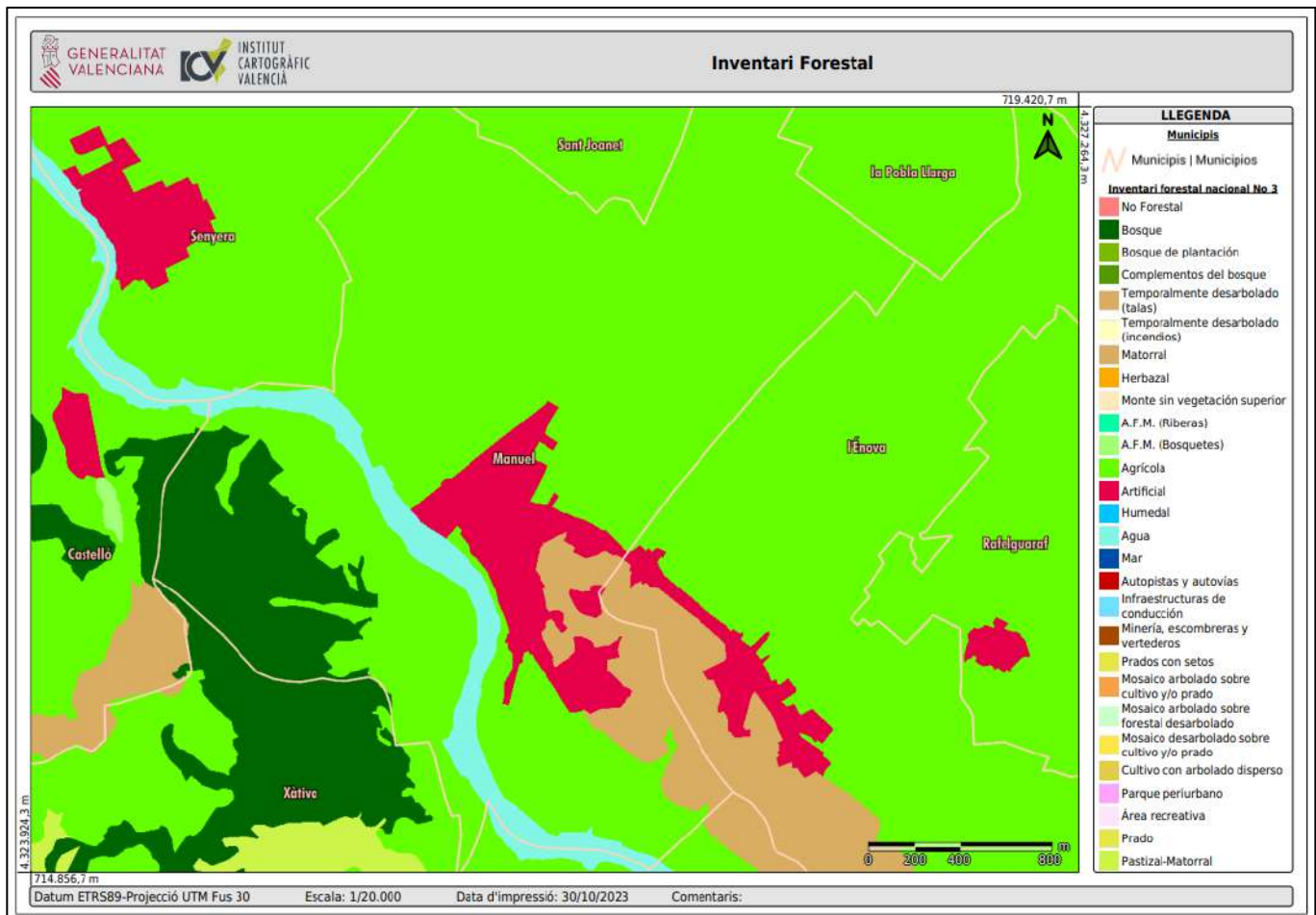
e) Disposaran d'un nivell mínim d'il·luminació a nivell del sòl de 50 luxes.

f) Es disposarà senyalització informativa, que complirà les condicions de l'article 34.

g) Els elements de joc hauran de complir el que s'estableix en la seua reglamentació específica. Almenys, existirà un element de joc accessible, preferentment de tipus dinàmic, per cada quatre unitats o fracció perquè els infants amb mobilitat reduïda puguin jugar de manera autònoma. Es considera joc accessible per a xiquets i xiquetes amb mobilitat reduïda aquell element que permet el seu ús sense l'ajuda de tercera persona, i sense prescindir del seu producte de suport (crosses, caminador, cadira de rodes manual o motoritzada, etc.). S'entén per joc dinàmic el que genera moviment en introduir-se una persona en el seu interior (com els vaivens, carrusels giratoris, circuits amb rampes, etc.).



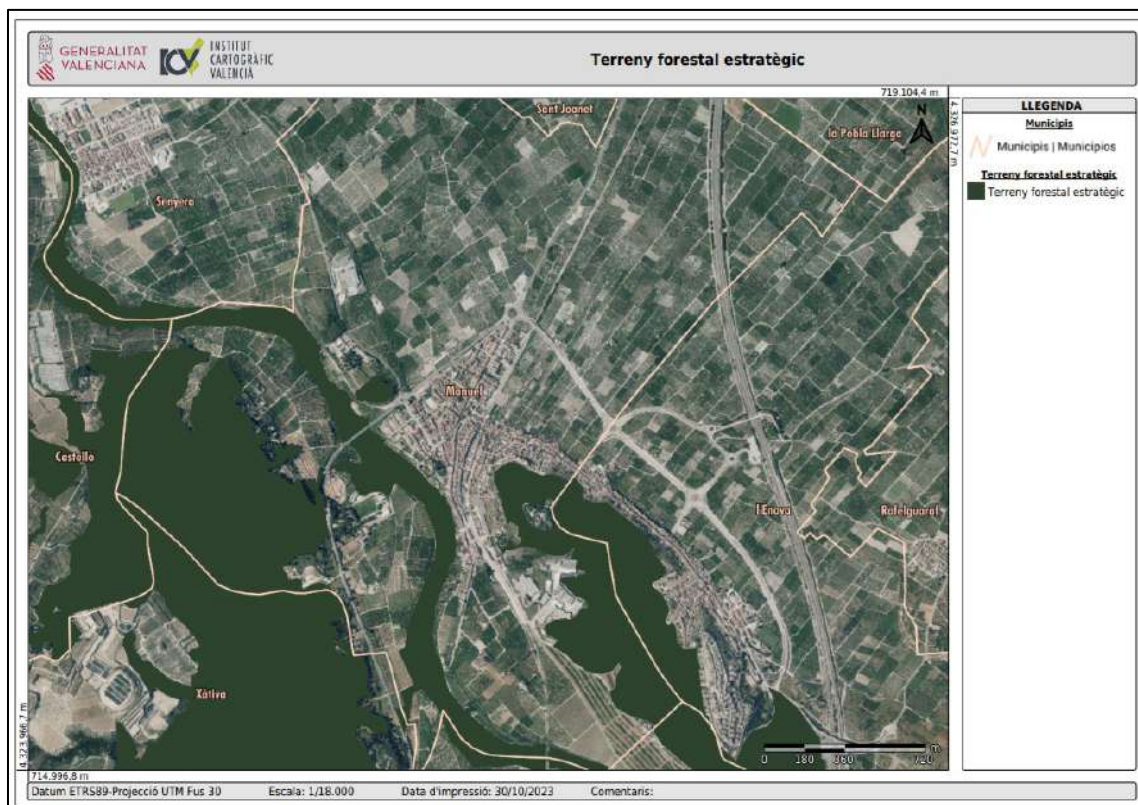
Exemples de parcs infantils adaptats



Mapa extret del visor cartogràfic de la GVA

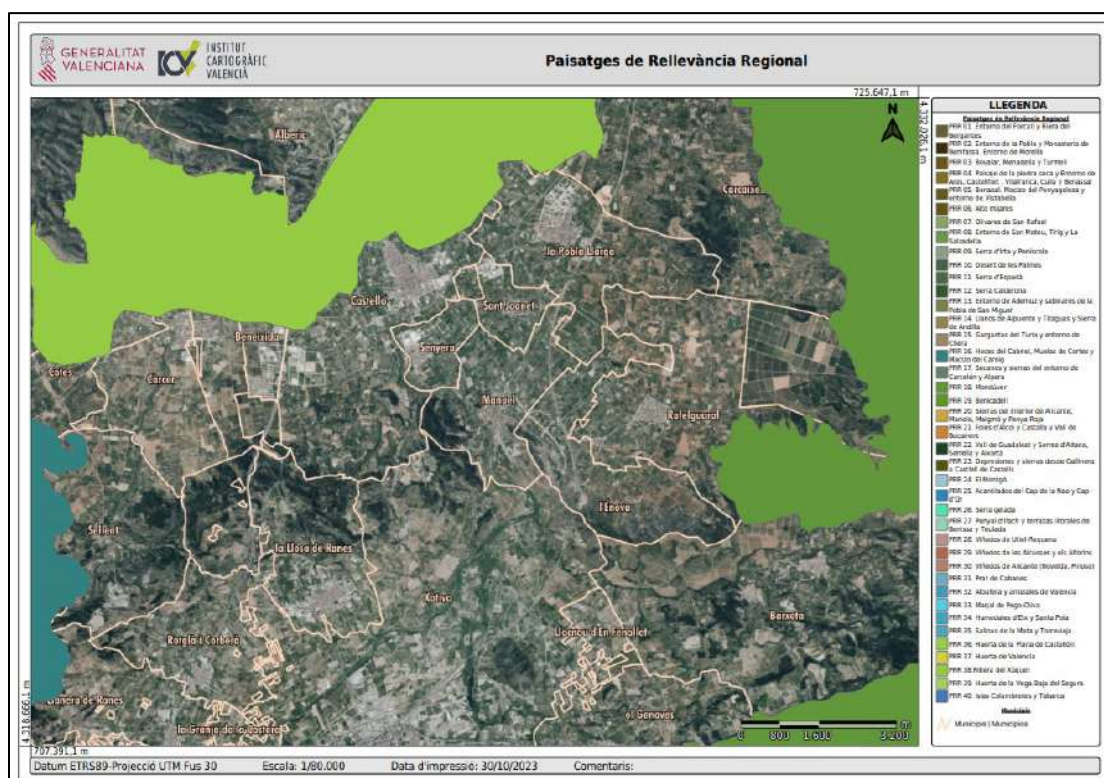
La major part del terreny del terme municipal de Manuel correspon a terreny agrícola, sobretot en la seua part nord. A banda de sòl urbà també hi ha zona de matoll i terrenys classificats en el PATFOR com a sòl forestal estratègic i el Paratge Natural Municipal Les Salines, sent tots ells part de la Infraestructura Verda a escala regional d'acord amb l'article 5 del TRLOTUP.

Dins del terme municipal NO hi ha terrenys que siguen ZEPA (Zona d'Especial Protecció per als Ocells) ZEC (zona d'especial conservació) LIC (Lloc d'Importància Comunitària).



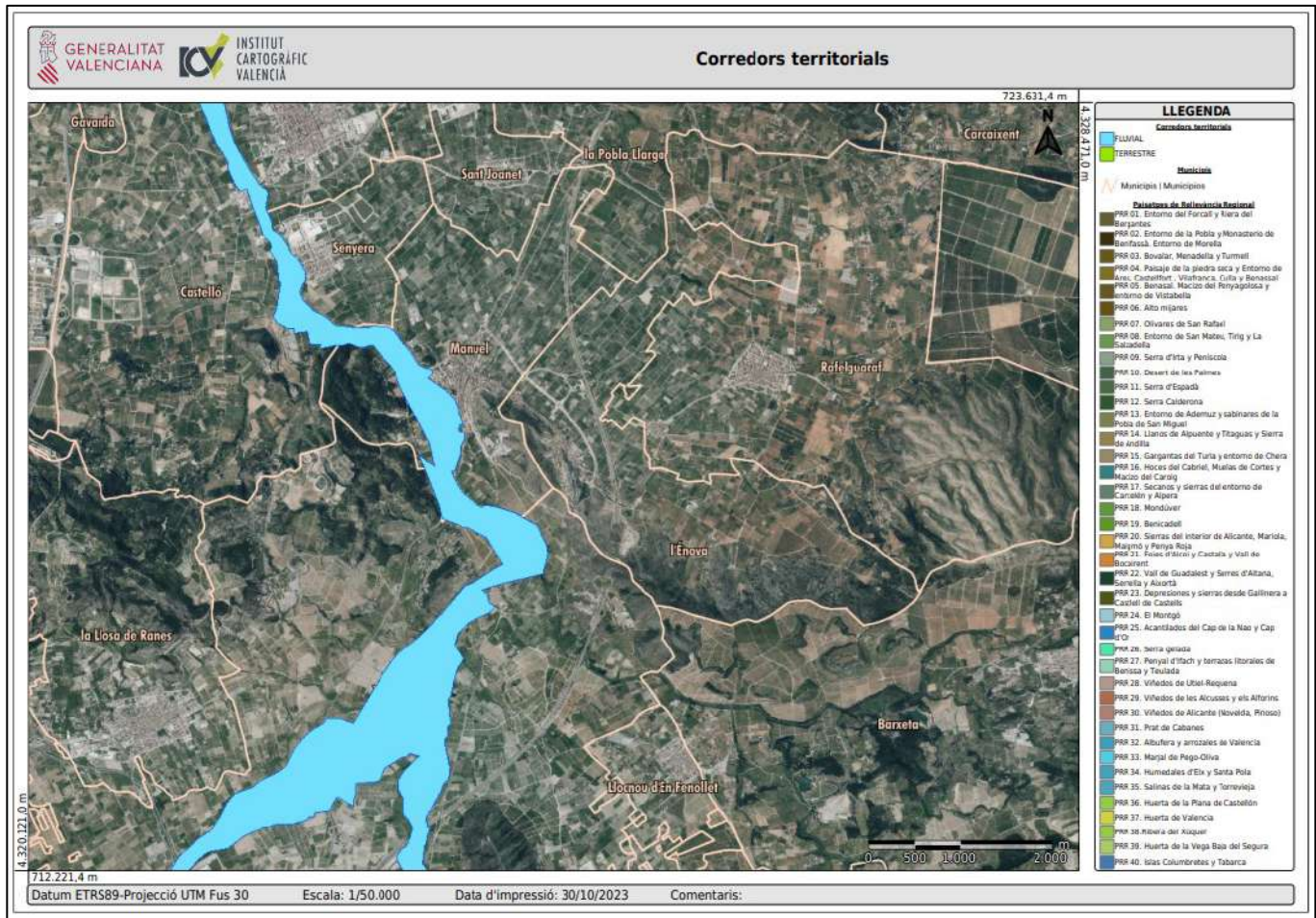
Mapa extret del visor cartogràfic de la GVA

S'observa que el terme municipal de Manuel disposa de terreny forestal estratègic (PATFOR), situat en l'entorn del riu Albaida, en la zona de l'ermita i en les Salines.



Mapa extret del visor cartogràfic de la GVA

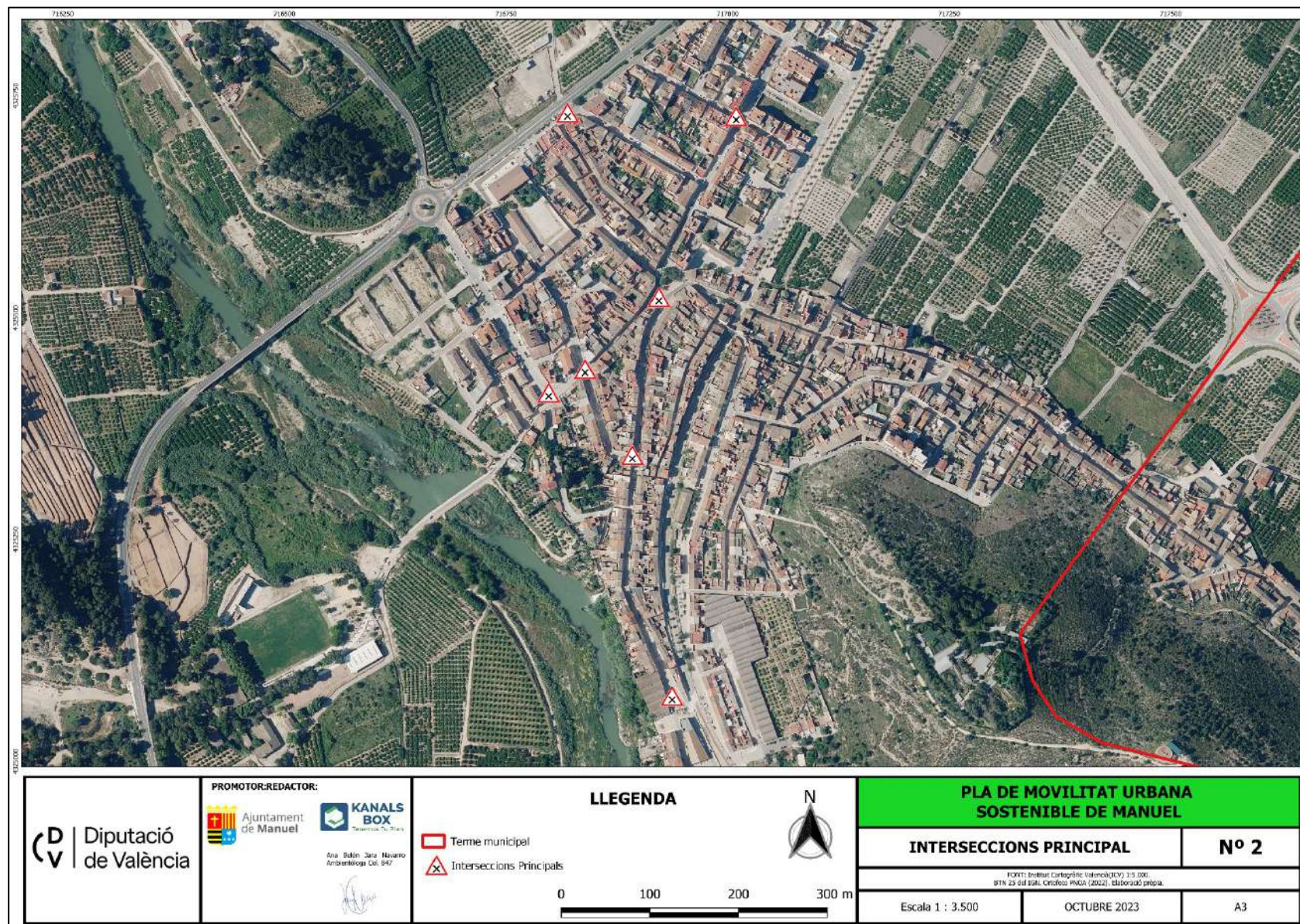
Manuel no disposa de terrenys inclosos en el paisatges de rellevància regional ni terrenys inclosos en un corredor territorial terrestre, definit en la directriu 43 de l'Estratègia Territorial de la Comunitat Valenciana (ETCV), aprovada pel decret/2011, del Consell.



Mapa extret del visor cartogràfic de la GVA

Dins del terme municipal si que hi ha corredors territorials fluvials, que venen definits per el pas del riu Albaida i els seus voltants.

Anàlisi de les interseccions



Gràfic d'elaboració pròpia amb base ortofoto

A continuació, es mostra l'anàlisi de les interseccions marcades en roig al mapa, es consideren importants pel tràfic de vehicles que circulen per elles, i per la seua importància a l'hora de distribuir el tràfic per la població. El color roig no indica que són perilloses, però sí importants.

L'ordre numèric no és indicatiu d'importància d'una intersecció sobre altra.

Rotonda del carrer Félix Rodríguez de la Fuente



En aquesta rotonda que connecta el carrer Félix Rodríguez de la Fuente, carrer Zapadores i carrer Ausiàs March es recomana la substitució de tots els senyals de "Ceda el Paso" per senyals nous, ja que les actuals es troben en males condicions, han perdut brillor, color i inclús algunes han perdut la pintura. També cal repassar la pintura viària que quasi no es veu.

Intersecció carrer Zapadores amb carrer Caixa d'Estalvis i carrer dels Metges



Direccions que es poden fer en aquesta interseccions

En aquesta intersecció es pot anar des de carrer Zapadores cap al carrer dels Metges i a Caixa d'Estalvis i en la via que ve des de la plaça del Sol es pot continuar pel carrer Zapadores. Trobem senyalització de stop en el tram que ve des de la plaça del Sol. No és excessivament perillós, ja que des de Caixa d'Estalvis i carrer dels Metges no es pot arribar a aquesta intersecció.

Cal mantenir en bones condicions la senyalització horitzontal.

Es recomana la instal·lació d'un "Ceda el Paso" per als vehicles que van en direcció Juan Moreno-Zapadores (marca roja de imatge dreta) amb senyalització vertical i horitzontal

Intersecció dels carrers Maestro Garrigues i Sta. Ana amb Escriptor Enric Valor



Intersecció on conflueixen dos vies de sentit únic de circulació amb una via de doble sentit. En l'eixida dels carrers Maestro Garrigues i Sta. Ana cal canviar els senyals de Stop, ja que no es troben en les millors condicions, a més, es recomana reforçar amb senyalització horitzontal de stop.

Intersecció carrer Juan Moreno amb carrer l'Estació



En aquesta intersecció conflueixen una via de doble sentit com és Juan Moreno amb una via de sentit únic (l'Estació). Tenen preferència els vehicles que circulen per Juan Moreno. Seria convenient reforçar la intersecció amb senyalització horitzontal.

Intersecció carrer Constitució amb carrer de l'Àngel



Intersecció on conflueixen una via d'un sentit amb una via de doble sentit. Té la particularitat de què l'edifici marcat amb roig a la imatge esquerra, obstaculitza la visió dels vehicles que circulen per Constitució dels vehicles que circulen per carrer de l'Àngel, obligant als vehicles a envair el sentit que va en direcció plaça del Sol. Cal reforçar amb senyalització horitzontal de "STOP".

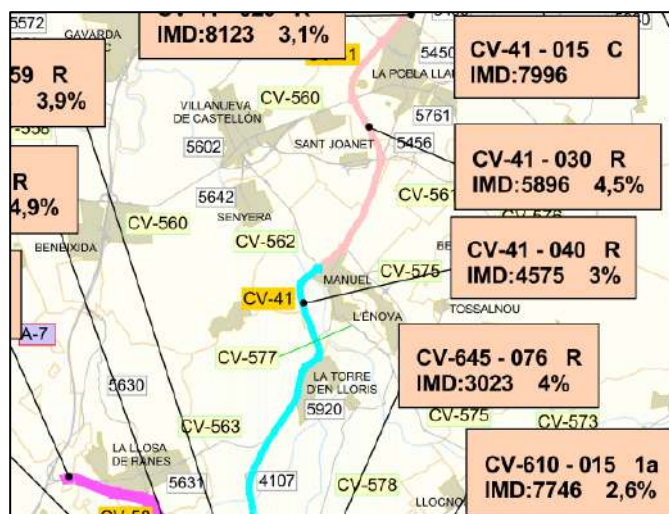
Resta d'interseccions



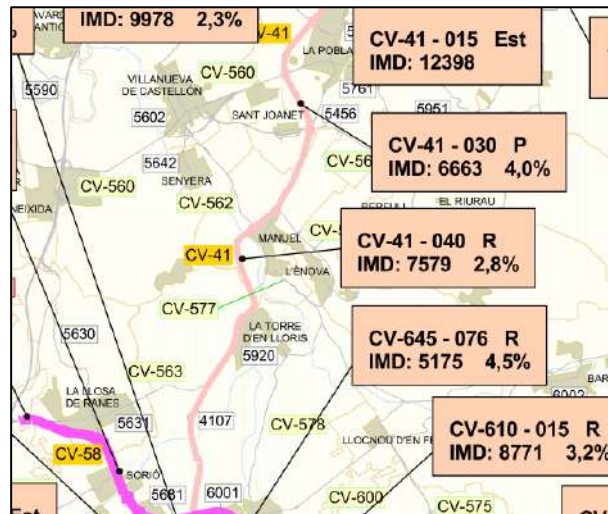
En la resta d'interseccions del municipi s'ha de vigilar l'estat dels senyals, han de ser visibles i estar en bon estat de conservació, substituir els senyals no homologades, reforçar amb senyalització horitzontal en les interseccions on hi haja una via de dos sentits de circulació, i en el nucli antic on la visibilitat és reduïda instal·lar espills convexos per ajudar a la visibilitat, en les que ja estan instal·lats els espills conservar nets els espills.

Aforament de tràfic

En aquest apartat primer s'aportaran dades de les carreteres que depenen de la Diputació de València, cada any es donen a conèixer els aforaments a través d'un document (llibre d'aforament) de les carreteres de l'entorn de Manuel.



Any 2019



Any 2021

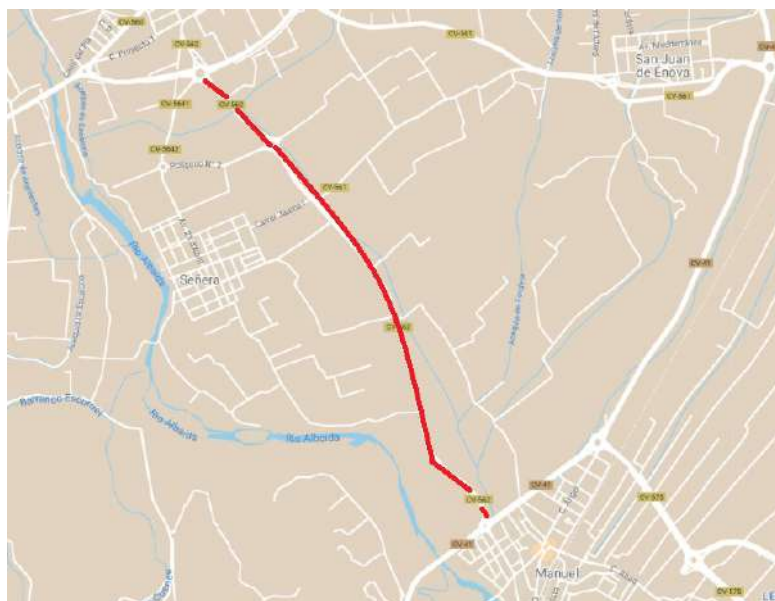
IMD (Intensitat mitjana diària) de les carreteres pertanyents a la xarxa de la Generalitat Valenciana. Font: Mapa de trànsit 2019 de la zona centre de carreteres CPTOPM, Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat

S'entén per IMD el nombre total de vehicles que passen per una secció de carretera durant un any, dividit per 365 dies. És la intensitat de trànsit mitjà que correspon a un dia qualsevol d'un any determinat. S'observa que per la CV-41 en l'any 2019 el IMD era de 4.575 amb un 3% de vehicles pesats. En 2021 el IMD va ser de 7579 amb un 2,8 % de vehicles pesats. Son 3004 vehicles més al dia. Un increment substancial en aquest tram de la CV-41.

No s'han posat les dades de 2020 per comparar el tràfic sense situacions de confinaments o restriccions a la mobilitat que havien en 2020 a causa de la Covid-19.

A continuació s'exposaran les últimes dades aportades en el llibre d'aforaments per la Diputació de València. S'ha volgut fer una comparativa dels últims dos anys, hi ha que tindre en compte al vore les dades que l'any 2020 la pandèmia del Covid-19 va provocar durant unes setmanes que el tràfic de vehicles es reduirà a mínims històrics degut als confinaments i restriccions.

CV-562



2019

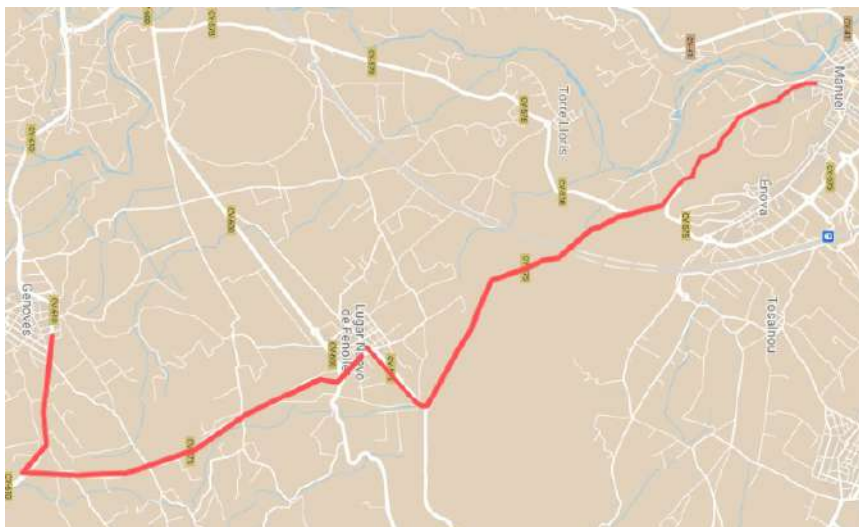
CV-562 VILLANUEVA DE CASTELLÓN - MANUEL				Demarcación: Alzira	
Código: 562010		Tipo estación: Cobertura		PK aforo: 1,00	PK inicial: 0,00
Tramo: De Villanueva de Castellón a Manuel (CV-41)		Longitud tramo: 2,37		PK final: 2,37	
IMD: 4.231 vh/d		Pesados: 3,07%		Motos: 1,30%	
				Estaciones afines	
Int-reg lab (vh/d): 4.294		Pesados-lab (vh/d): 132		Motos-lab (vh/d): 56	
Int-reg fes (vh/d): -		Pesados-fes (vh/d): -		Motos-fes (vh/d): -	
Aforo		mar		Datos históricos	
ID (vh/día): 4.294				IMD-2018: 4.027 vh/d Pesados: 4,12%	
ID motos: 56				IMD-2017: 3.684 vh/d Pesados: 3,58%	
% pesados: 3,07%				IMD-2016: 3.801 vh/d Pesados: 2,99%	
				IMD-2015: 4.126 vh/d Pesados: 2,00%	
				IMD-2014: 3.978 vh/d Pesados: 2,27%	
				IMD-2013: 3.519 vh/d Pesados: 2,53%	
				L1: 0,9750 L2: 1,1012 L3: 1,0120	
				L4: 0,9966 L5: 0,9190 L6: 0,9743	
				L7: 1,0740 L8: 1,1600 L9: 1,0740	
				L10: 1,0000 L11: 0,8690 L12: 0,9409	
				Festivos (S): 510020	
				S: 0,9737	

2020

CV-562 VILLANUEVA DE CASTELLÓN - MANUEL				Demarcación: Alzira			
Código: 562010		Tipo estación: Cobertura		PK aforo: 1,00		PK inicial: 0,00	
Tramo: De Villanueva de Castellón a Manuel (CV-41)				Longitud tramo: 2,37		PK final: 2,37	
IMD: 3.326 vh/d		Pesados: 2,69%		Motos: 2,88%		Estaciones afines	
Int-reg lab (vh/d): 3.678		Pesados-lab (vh/d): 99		Motos-lab (vh/d): 106		Datos históricos	
Int-reg fes (vh/d): -		Pesados-fes (vh/d): -		Motos-fes (vh/d): -			
Aforo		jul		IMD-2019: 4.233 vh/d		Pesados: 3,07%	
ID (vh/día): 3.678				IMD-2018: 4.027 vh/d		Pesados: 4,12%	
ID motos: 106				IMD-2017: 3.684 vh/d		Pesados: 3,58%	
% pesados: 2,69%				IMD-2016: 3.801 vh/d		Pesados: 2,99%	
				IMD-2015: 4.126 vh/d		Pesados: 2,00%	
				IMD-2014: 3.978 vh/d		Pesados: 2,27%	
						L1: 1,2340 L2: 1,1010 L3: 1,0120	
						L4: 0,9970 L5: 1,1090 L6: 0,9740	
						L7: 0,9550 L8: 1,1600 L9: 0,9990	
						L10: 1,0000 L11: 0,8080 L12: 0,9410	
						Festivos (S): 510020	
						S: 0,9470	

Carretera que va des del municipi de Castelló fins a Manuel, també es troba el municipi de Senyera en aquesta via. La diferència en l'índex diari és de 905 vehicles diaris de l'any 2019 a 2020, el que suposa 330.325 vehicles en tot un any. Si observem les dades històriques, des de 2014 no es veu una tendència de reducció ni augment del tràfic, són dades irregulars, cada any pugen o baixen indistintament. El 2020 va ser l'any que menys vehicles passaren per aquesta carretera des de 2014, per tant s'observa que la pandèmia va disminuir el tràfic.

CV-575



2019

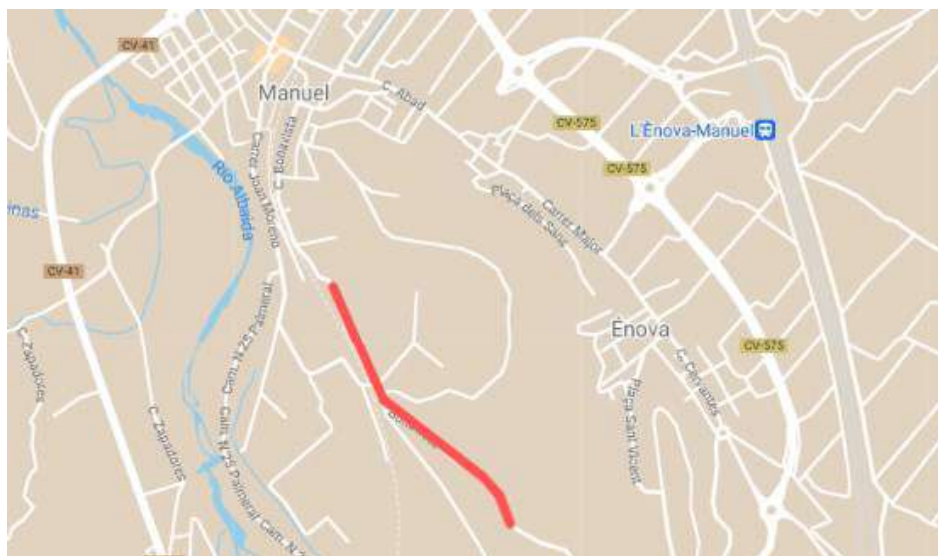
CV-575 MANUEL - EL GENOVÉS				Demarcació: Alzira	
Código: 575010	Tipo estación: Cobertura	PK aforo:	1,50	PK inicial:	0,00
Tramo: De Manuel (CV-41) a CV-578		Longitud tramo:	3,30	PK final:	3,30
IMD: 1.564 vh/d		Pesados: 2,35%		Motos: 1,11%	
				Estaciones afines	
Int-reg lab (vh/d): 1.619	Pesados-lab (vh/d): 38	Motos-lab (vh/d): 18	Datos históricos		Estacional (L): 600010
Int-reg fes (vh/d): -	Pesados-fes (vh/d): -	Motos-fes (vh/d): -			
Aforo	sep		IMD-2018:	1.394 vh/d	Pesados: 1,26%
ID (vh/día): 1.619			IMD-2017:	1.638 vh/d	Pesados: 2,11%
ID motos: 18			IMD-2016:	1.570 vh/d	Pesados: 2,85%
% pesados: 2,35%			IMD-2015:	1.477 vh/d	Pesados: 5,09%
			IMD-2014:	1.319 vh/d	Pesados: 3,22%
			IMD-2013:	1.304 vh/d	Pesados: 2,84%
					Festivos (S): 510020
					S: 0,9737

2020

CV-575 MANUEL - EL GENOVÉS				Demarcació: Alzira	
Código: 575010	Tipo estación: Cobertura	PK aforo:	1,50	PK inicial:	0,00
Tramo: De Manuel (CV-41) a CV-578		Longitud tramo:	3,30	PK final:	3,30
IMD: 1.700 vh/d		Pesados: 4,34%		Motos: 0,08%	
				Estaciones afines	
Int-reg lab (vh/d): 1.197	Pesados-lab (vh/d): 52	Motos-lab (vh/d): 1	Datos históricos		Estacional (L): 600010
Int-reg fes (vh/d): -	Pesados-fes (vh/d): -	Motos-fes (vh/d): -			
Aforo	ene		IMD-2019:	1.564 vh/d	Pesados: 2,35%
ID (vh/día): 1.197			IMD-2018:	1.394 vh/d	Pesados: 1,26%
ID motos: 1			IMD-2017:	1.638 vh/d	Pesados: 2,11%
% pesados: 4,34%			IMD-2016:	1.570 vh/d	Pesados: 2,85%
			IMD-2015:	1.477 vh/d	Pesados: 5,09%
			IMD-2014:	1.319 vh/d	Pesados: 3,22%
					Festivos (S): 510020
					S: 0,9470

La diferencia en l'índex diari és de 136 vehicles diaris de l'any 2019 a 2020, el que suposa 49.640 vehicles en tot un any. Si observem les dades històriques, des de 2014 es veu una tendència d'augment del tràfic, menys l'any 2018 que va haver una reducció.

Accés Sud a Manuel



2019

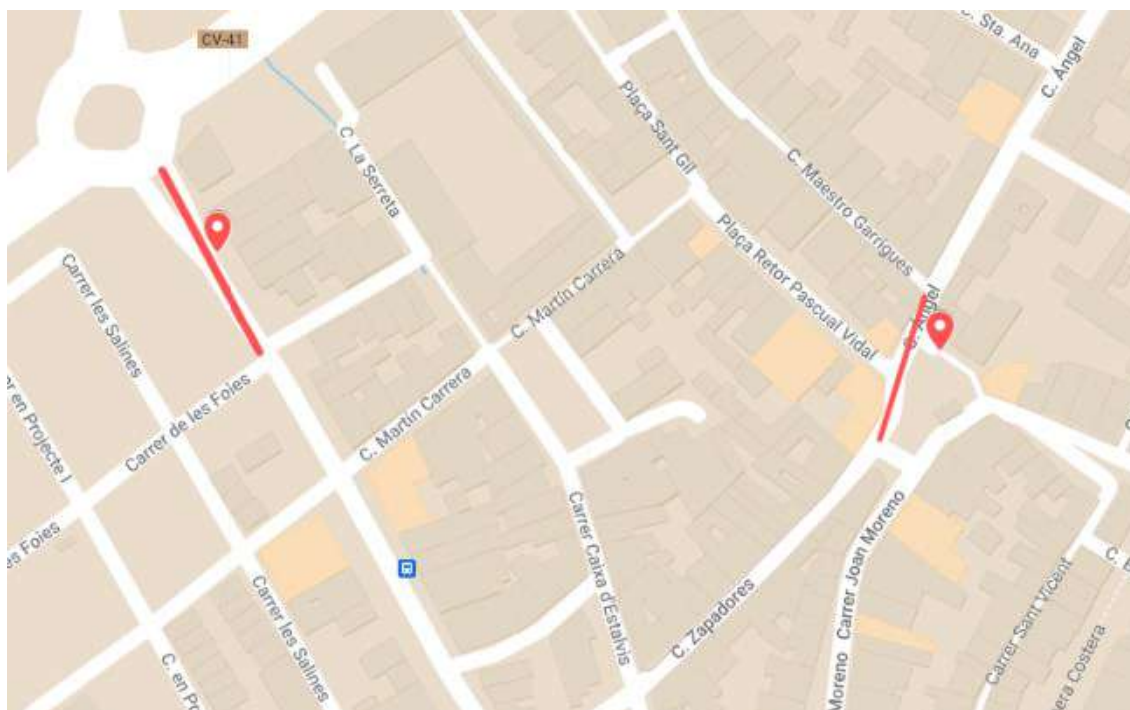
CV-577 ACCESO SUR A MANUEL				Demarcación: Alzira			
Código:577010		Tipo estación: Cobertura		PK aforo: 0,85		PK inicial: 0,00	
Tramo: Acceso sur a Manuel				Longitud tramo: 1,30		PK final: 1,30	
IMD: 701 vh/d		Pesados: 2,55%		Motos: 1,75%		Estaciones afines	
Int-reg lab (vh/d): 744		Pesados-lab (vh/d): 19		Motos-lab (vh/d): 13		Datos históricos	
Int-reg fes (vh/d): -		Pesados-fes (vh/d): -		Motos-fes (vh/d): -			
Aforo jun				IMD-2018:		- Pesados: -	
ID (vh/día): 744				IMD-2017:		- Pesados: -	
ID motos: 13				IMD-2016:		- Pesados: -	
% pesados: 2,55%				IMD-2015:		- Pesados: -	
				IMD-2014:		- Pesados: -	
				IMD-2013:		- Pesados: -	
						Estacional (L): 600010	
						L1: 1,0530 L2: 1,0570 L3: 0,9640	
						L4: 0,9765 L5: 0,9690 L6: 0,9675	
						L7: 0,9730 L8: 1,0620 L9: 0,9920	
						L10: 1,0063 L11: 0,9880 L12: 0,9973	
						Festivos (S): 510020	
						S: 0,9737	

2020

CV-577 ACCESO SUR A MANUEL				Demarcación: Alzira					
Código:577010		Tipo estación: Cobertura		PK aforo: 0,85		PK inicial: 0,00			
Tramo: Acceso sur a Manuel				Longitud tramo: 1,30		PK final: 1,30			
IMD: 502 vh/d		Pesados: 1,63%		Motos: 4,72%		Estaciones afines			
Int-reg lab (vh/d): 614		Pesados-lab (vh/d): 10		Motos-lab (vh/d): 29		Datos históricos		Estacional (L): 600010	
Int-reg fes (vh/d): -		Pesados-fes (vh/d): -		Motos-fes (vh/d): -					
Aforo		jul		IMD-2019:		701 vh/d		Pesados: 2,55%	
				IMD-2018:		- Pesados:		-	
				IMD-2017:		- Pesados:		-	
				IMD-2016:		- Pesados:		-	
				IMD-2015:		- Pesados:		-	
				IMD-2014:		- Pesados:		-	
ID (vh/día): 614								L1: 1,5000 L2: 1,0570 L3: 0,9640	
ID motos: 29								L4: 0,9760 L5: 1,0460 L6: 0,9670	
% pesados: 1,63%								L7: 0,8640 L8: 1,0620 L9: 0,8820	
								L10: 1,0060 L11: 0,9200 L12: 0,9970	
								Festivos (S): 510020	
								S: 0,9470	

Aquesta ultima estació d'aforament sols es realitza des de 2019 pel que no hi ha dades històriques, s'observa també que en 2019 va haver més tràfic en aquest punt que en 2020. S'observa que el trànsit en aquest punt no es destacable.

L'aforament de tràfic s'ha realitzat per mètode no invasiu, a través de l'enregistrament de vídeo per mitjà de 2 càmeres digitals i posteriorment amb vídeo reproduït a major velocitat per a fer comptatge manual, a través de l'aplicació TRAFFIC COUNTER.



A photograph showing the interior of a car from the driver's perspective. The steering wheel is on the left, and the dashboard features a digital display screen. A camera is mounted on the windshield, positioned to the right of the center console. The car's interior is light-colored, and the view through the windshield shows a street scene with buildings and a paved road.

 0	 3	 0	 0	 2	 1
 109	 over the road  1	 208			

Interface de l'aplicació per l'aforament manual

S'han analitzat l'aforament en dos punts de la població. Un a l'entrada al municipi a través de Félix Rodríguez de la Fuente durant 13 hores en un dia laboral i l'altre en la Plaça del Sol durant les hores puntuals en un dia laboral per vore la mitja de vehicles que passen a l'hora.

L'objectiu és comptabilitzar els vehicles que passen pels trams indicats en el mapa anterior.

Les principals hores de més trànsit són les que coincideixen, és clar, amb els horaris laborals i escolars més habituals. A continuació, exposem unes taules amb les principals hores on més trànsit existeix. En la resta de hores el tràfic és més baix.

Carrer Félix Rodríguez de la Fuente

HORA	TURISMES-FURGONETES	CAMIONS-BUSOS	MOTOCICLETES I CICLOMOTORS	BICIS
7:30-8:30	142	3	2	0
8:30-9:30	182	5	2	0
9:30-10:30	132	2	1	1
12:00-13:00	148	4	2	0
14:00-15:00	152	6	5	0
18:00-19:00	160	4	2	3
19:00-20:00	162	5	4	6



L'aforament de trànsit detectat aquest carrer no és preocupant ni provoca embossaments ni situacions de perill. S'ha detectat una infracció repetida per diferents usuaris (imatges superiors) on es gira creuant la línia continua cap a un carreró que porta al carrer La Serreta. Seguidament de què els escolars entren al col·legi hi ha una xicoteta acumulació de vehicles però res destacable.

Els camions que circulen per aquest carrer són xicotets camions de mercaderies per als comerços, no s'ha detectat cap camió de gran tonatge.

Plaça del Sol

La intensitat mitjana de vehicles per hora detectada durant les hores centrals del dia és de 122 vehicles que a través de la plaça del sol van o venen al carrer de l'Àngel. És un punt clau del municipi perquè connecta dos parts del municipi, una d'elles on més gent viu ja que hi ha finques i es on viu la gent més jove.



S'ha detectat que al pas de vianants li falta visibilitat, ja que algun vehicle a tingut que frenar de forma brusca per deixar passar a un vianant que íxia des de la Plaça del Rector Pascual Vidal. També s'ha detectat que molts dels vianants caminen per la calçada en aquest punt per creuar des de el carrer de l'Àngel cap a la zona comercial i viceversa.

És un punt que necessita d'una actuació per millorar la seguretat, ampliar vorera, senyalitzar correctament el pas de vianants, repassa la pintura viària, crear una plaça per càrrega i descarrega per a que els camions no estacionen indiscriminadament a la plaça provocant situacions perilloses.

Com a conclusió de l'aforament de trànsit dins del nucli urbà no es considera necessari cap actuació en referencia a la reducció de tràfic, ja que menys en hores puntuals (minuts abans de les 9 del mati) el volum de vehicles és molt baix i no suposa cap problema per als veïns i veïnes de Manuel, ni de fluïdesa de trànsit, ni de contaminació (ambienta i acústica). Com ja s'ha analitzat les úniques incidències son per infraccions dels vehicles, però no per aforament desmesurat de vehicles.

Cal esmentar també que la carretera CV-40 i la circumval·lació CV-575 que envolten el nucli urbà de Manuel fa que gràcies a elles no circulen vehicles dins del nucli urbà. Es a dir, que els vehicles que circulen per dins del nucli urbà són de veïns o veïnes de Manuel o de visitants que volen expressament entrar al municipi. Per tant estes dos carreteres redueixen el trànsit dins del poble.

Com a punt a tenir en compte cal millorar la seguretat de la CV-40 i la CV-562 (connecta amb Senyera) per a que la convivència entre vehicles a motor, bicicletes i vianants siga segura. Les actuacions que vulguen dur-se a terme per a realitzar les connexions amb per exemple (el poliesportiu) s'hauran de treballar conjuntament amb la Diputació de València a ser l'administració titular de la carretera.

FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

INVENTARI D'APARCAMENT

INVENTARI D'APARCAMENT

Un dels problemes més habituals en els municipis, relacionat amb la creixent motorització i l'ús generalitzat del vehicle privat en tots els tipus de desplaçaments, és el d'estacionament. La necessitat d'accessibilitat i la falta de previsió en el passat respecte a la necessitat de dotar als habitatges d'aparcament provoquen que en l'actualitat existisca un dèficit en l'oferta. La conseqüència són estacionaments indisciplinats i ocupació indiscriminada de la via pública per part dels vehicles. A continuació, en la taula s'identifiquen les següents dades:

- Estacionament en via pública, distingint entre lliure i regulat dels principals carrers del municipi.
- Aparcaments públics, privats d'ús públic i privats.
- Estacionaments per persones / vehicles amb mobilitat reduïda: personalitzats, en espais i aparcaments públics i privats.

Relació de Vies: Carrers, Places, Avingudes:

Taula d'elaboració pròpia, amb el treball de camp a les vies del municipi.

*El nombre de llocs d'estacionaments en carrers o vies on no estan delimitats per pintura viària s'ha extret considerant una mitja de 4,5 metres de llarg per vehicle. S'ha tingut en conter els guals en cada carrer per no comptabilitzar-ho com a lloc d'estacionament. En carrers on es canvia de costat cada x temps per estacionar s'ha tret una mitja tenint en conter els guals de cada costat i altre mobiliari urbà que impedeix l'estacionament. **Hi ha una estimació de 734 places repartides de la següent manera:***

Nom de la Via o Plaça	Tram o Zona	Senyalització d'aparcament, sistema i freqüència temporal	Nombre de llocs d'aparcaments públics	Aparcaments privats. Guals d'entrada a garatges	Places per a mobilitat reduïda	Places per a mobilitat reduïda, amb matrícula assignada
Carrer Félix Rodríguez de la Fuente	Complet	Permés aparcar en línia i en bateria	28 en bateria 17 en línia	4	0	0
C/ De l'Àngel	Complet	Permés aparcar en línia.	49	31	2	0
C/ Abat	Complet	En un tram es permet estacionar en línia amb canvi mensual.	10	6	0	1
C/ Zapadores	Des de rotonda fins a C/Dels Metges	Permés aparcar en línia, a un costat.	4	0	0	0



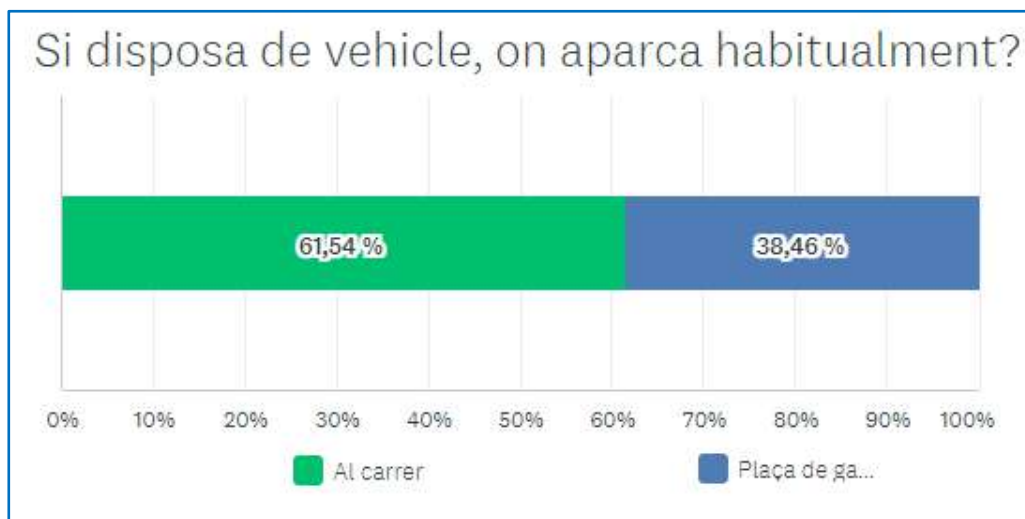
Nom de la Via o Plaça	Tram o Zona	Senyalització d'aparcament, sistema i freqüència temporal	Nombre de llocs d'aparcaments públics	Aparcaments privats. Guals d'entrada a garatges	Places per a mobilitat reduïda	Places per a mobilitat reduïda, amb matrícula assignada
C/ Juan Moreno	Des de intersecció amb Av. Estació fins a Plaça Sol.	Es permet estacionar en línia amb canvi mensual.	70	30	2	0
C/ Blasco Ibáñez	Complet	Permés estacionar en bateria a un costat fixe. Hi ha un pàrquing públic gratuït	107 places + 35 places pàrquing	0	3	0
C/ Enric Valor	Complet	No està regulat l'estacionament	55	21	0	0
C/ Caixa d'Estalvis	Complet	Esta permés estacionar a un costat en el tram del parc i front a farmàcia	24 + 1 plaça per la Farmàcia	15	1	0
C/ dels Metges	Complet	Permés estacionar als dos costats	23	4	1	0
Plaça del Sol	Complet	No està permés estacionar	0	1	2	0
C/ Serreta	Complet	Permés estacionar a un costat en línia	5	4	0	0
C/ Foies	Complet	Permés estacionar a un costat en línia	6	2	0	0
C/ Martin Carrera	Complet	Permés estacionar als dos costats	14 +6 en zona de urbanització	5	0	0
C/ Maestro Garrigues	Complet	Permés estacionar a un costat en línia amb canvi mensual en un tram	3	11	0	0
C/ Sta. Ana	Complet	Està permés estacionar als dos costats en línia	33	14	0	0
C/ Constitució	Complet	Està permés estacionar a un costat amb canvi mensual	16	13	0	0



Nom de la Via o Plaça	Tram o Zona	Senyalització d'aparcament, sistema i freqüència temporal	Nombre de llocs d'aparcaments públics	Aparcaments privats. Guals d'entrada a garatges	Places per a mobilitat reduïda	Places per a mobilitat reduïda, amb matrícula assignada
C/ Jaume I	Complet	Està permès estacionar als dos costats en línia	19	5	0	0
C/ Joan Fuster	Complet	En el tram més ample està permès estacionar als dos costat i en el més estret a un costat	13	10	0	0
C/ Mont Valent	Complet	Està permès estacionar a un costat	23	1	2	0
C/ 9 D'Octubre	De l'Àngel a Joan Fuster	Està permès estacionar als dos costats. No està regulat	10	6	0	0
C/ 9 D'Octubre	De l'Àngel a Blasco Ibáñez	Està permès estacionar a un costat. No està regulat	13			
C/ Furs	Complet	Està permès estacionar a un costat. No està regulat	19	5	0	0
C/ Victoria Kent	Complet	Està permès estacionar a un costat. No està regulat	12	3	0	0
C/ Germanies	Complet	Està permès estacionar als dos costats. No està regulat	19	9	0	0
C/ Dean Songel	Complet	Està permès estacionar a un costat. No està regulat	7	10	0	0
C/ Vicent Andres Estelles	Complet	Està permès estacionar a un costat. No està regulat	9+2 Places de màxim 15 min	0	0	0
Plaça de l'Hort	Complet	No està regulat l'estacionament	11	1	0	0
Plaça La Riba	Complet	No està permès estacionar	0	0	0	0
C/ Ausiàs March	Complet	Està permès estacionar a un costat amb canvi mensual	20	14	0	0

Nom de la Via o Plaça	Tram o Zona	Senyalització d'aparcament, sistema i freqüència temporal	Nombre de llocs d'aparcaments públics	Aparcaments privats. Guals d'entrada a garatges	Places per a mobilitat reduïda	Places per a mobilitat reduïda, amb matrícula assignada
C/Estació	Complet	Esta permés estacionar a un costat. No està regulat	28	0	0	0
C/ Bonavista	Des de Ascensió fins a Sant Vicent	Està permés estacionar en línia	44	11	0	0
C/ Verbena	Complet	Està permés estacionar a un costat amb canvi mensual	15	19	1	0

Taula d'elaboració pròpia amb les dades del treball de camp



Quan a les dades de participació de tots i totes els que tenen un vehicle, el 61,54 % estacionen els seus vehicles al carrer i el 38,46 % disposen de plaça de pàrquing, són quasi el 100% els que tenen el lloc d'estacionament al seu prop domicili en el baix o al costat de la vivenda.

Valorant d'1 al 5 la dificultat per estacionar prop del domicili habitual de les persones que tenen vehicle i han participat a l'enquesta.(Sent 1 molt dificultat i 5 molta facilitat)

1	2	3	4	5
25,00 %	8,33 %	20,83 %	4,17 %	41,67 %



La valoració ponderada és de 3,3 sobre la puntuació màxima de 5, es dir, no és molta la dificultat que troben els veïns i veïnes amb vehicle per poder estacionar.

Un 25% diu que troba moltes dificultats per poder estacionar i un 41,67% diu que no té cap tipus de problema per poder estacionar prop del seu habitatge.

PÀRQUINGS PÚBLICS

Una de les bases fonamentals de l'elaboració i aplicació d'un Pla de Mobilitat Urbà Sostenible, es basa en la reducció del trànsit dins del municipi. En Manuel tant residents com visitants disposen d'un pàrquing públic a una de les zones més cèntriques del municipi, que a banda, està en bones condicions tant de pavimentació com d'il·luminació.

Els pàrquings dissuasius naixen per la necessitat d'eliminar els embossos en les grans ciutats, però l'Emergència davant el Canvi Climàtic ha fet que siga el de la contaminació ambiental el problema principal en les grans ciutats, la creació d'estacionaments dissuasius als afores de les ciutats, per a després traslladar-se dins de la ciutat, per a treballar, realitzar turisme o acudir a la residència dels veïns, es fa cada vegada més normal. En el cas de municipis de les dimensions de Manuel, la solució és més senzilla si es disposa d'aquests tipus de zones, és la facilitat de traslladar-se caminant, perquè les distàncies són molt curtes i en uns minuts pots recórrer la població de punta a punta.

Però en els municipis com Manuel, ens enfrontem al costum, que a vegades es converteix en una necessitat i una obsessió, que és la d'aparcar el cotxe a la porta de casa, fins i tot envaint passos de vianants, encreuaments i en definitiva en llocs prohibits, que molesten i poden causar incidents i/o accidents.

El major problema de l'estacionament és el costum i la comoditat de voler aparcar a la porta de casa, però el més important falta de conscienciació a tots els nivells, per això, és molt important la labor informativa des de l'ajuntament. La primera fase és la creació de pàrquings i llocs d'estacionament preferiblement gratuïts, aquesta ja ha sigut realitzada per l'ajuntament, la segona fase és la de conscienciació i educació, que és la més important per evitar desplaçaments innecessaris amb vehicle privat que provoca més soroll, més contaminació, més perill per als vianants i que sol acabar amb estacionament indisciplinat. Multar als veïns per l'estacionament indisciplinat és la següent fase a realitzar, sabent que pot provocar conflicte entre els veïns i el consistori, però també necessària per a erradicar l'estacionament indisciplinat.



Pàrquing a Blasco Ibáñez



Pàrquing públic situat a pocs metres de la plaça del Sol, zona comercial del C/Juan Moreno i zona de l'ajuntament. Disposa de 971 metres quadrats amb una capacitat de 35 places, més 3 places per a persones de mobilitat reduïda. Està totalment asfaltat amb les places delimitades i amb bona il·luminació. Fet que fa d'ell un pàrquing segur per estacionar. L'estacionament durant els matins sol estar ple.



Places d'estacionament al pàrquing

Exemple de senyalització

Hi ha 3 places per a persones amb mobilitat reduïda. Es recomana millorar la senyalització amb senyals verticals i pintura viària blava per fer-les més visibles.



Exemple del temps que es tarda caminant des de el pàrquing fins a diferents zones del municipi

El pàrquing és gratuït, està prop d'una de les zones la del poble on més problemes hi ha per a poder estacionar, que són zones per a vianants i de plataforma única on està prohibit aparcar o del nucli antic. Per exemple, posem un cas d'un veí o veïna que visca en el C/ Martin Carrera o carrer Verbena o voltants, si deixarà el seu vehicle en el pàrquing i es desplaçarà caminant i tenint en compte les rutes possibles, el trajecte seria de com a màxim 4-5 minuts, per a realitzar 450 metres, això en una gran ciutat o fins i tot en una de grandària mitjana es consideraria una bona distància, però per als residents de municipis xicotets, acostumats a estacionar quasi a la porta del seu domicili és una solució que costa implementar.



A la resta del carrer Blasco Ibáñez hi ha 107 places més d'estacionaments que en el treball de camp s'ha comprovat que estan infrautilitzades, a la imatge esquerra s'ha marcat en roig la zona d'estacionament, les places d'estacionament de l'avinguda s'hauria d'intentar aprofitar més. Es proposa la regulació d'estacionament del carrer Germanies permetent estacionar sols a un costat amb un canvi mensual, i no permetre estacionar a alguns dels carrers com els trams més pròxims de 9 d'octubre o Furs.



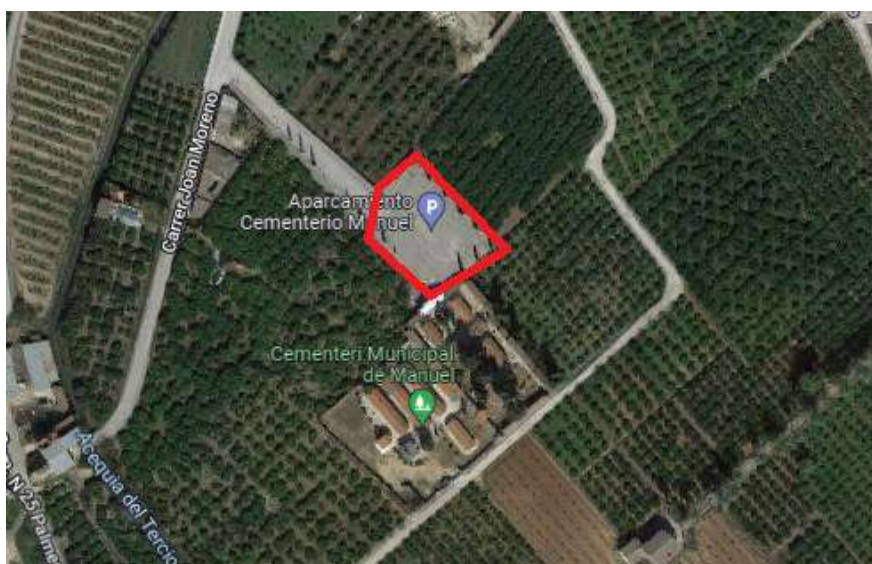
Muntatges d'elaboració pròpia dels carrers Furs i 9 d'Octubre amb arbres. La retirada de vehicles estacionats permetria la plantació d'arbres i poder crear noves zones de socialització, carrers més sostenibles, més segurs i més còmodes per a caminar. Son dos carrers pròxims a la via verda, per tant estendre aquesta via verda en la mesura del possible dins del poble serien bones notícies. La creació de carrer com Blasco Ibáñez amb molts llocs d'estacionament gratuït tenen que servir per a retirar vehicles estacionats d'altres zones del municipi, per a que les persones recuperen terreny al vehicle privat.

Pàrquing al carrer Abat



Pàrquing situat en un solar baix a la plaça d'on es troba La Casa Gran, és un solar d'uns 653 metres quadrats aprofitables. Des de l'ajuntament cal una inversió en ell. Delimitar les places per traure el màxim rendiment de places, senyalitzar-lo i enllumenar-lo. Aproximadament podria ser un pàrquing de 27 a 30 places. En la situació on es troba seria una gran ajuda per als veïns i veïnes de la zona, ja que està en el nucli antic.

Pàrquing Cementeri



El pàrquing del cementeri té una superfície d'uns 1.700 metres quadrats amb una capacitat de 60 places i 2 per a persones amb mobilitat reduïda. L'estacionament està asfaltat, amb enllumenament i les places delimitades. Es recomana repassar la pintura de delimitació de places i senyalitzar millor les places de mobilitat reduïda.

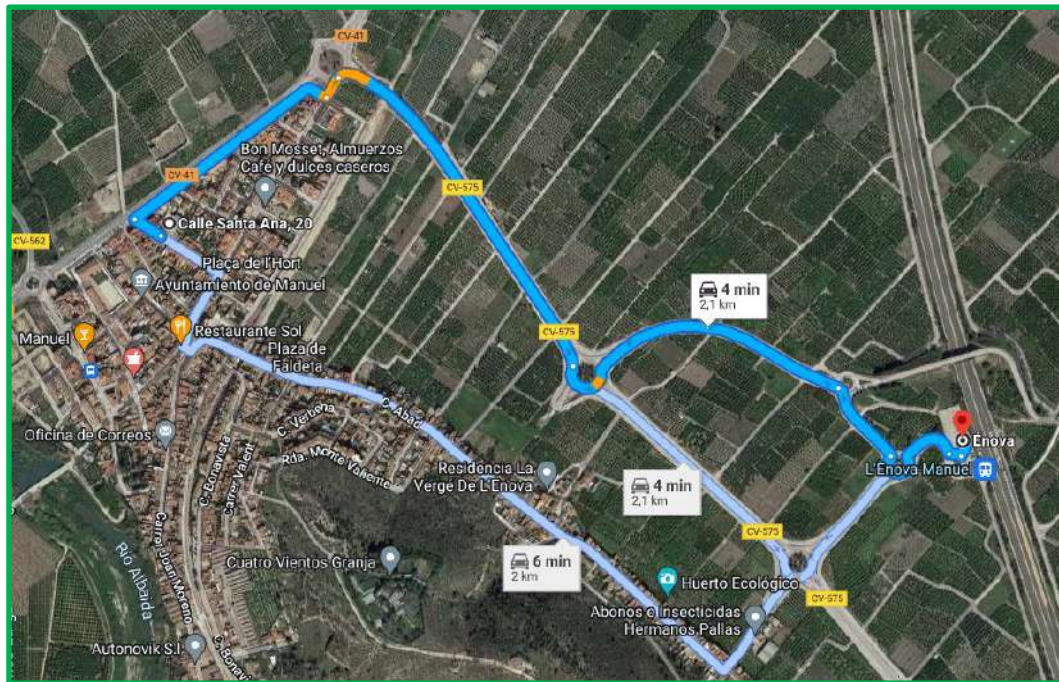
FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

TRANSPORT PÚBLIC

TRANSPORT PÚBLIC

Ferrocarril

Manuel no compta actualment amb estació pròpia de tren en el seu terme, ja que el 10 de juliol de 2009 va ser tancada. Tots els seus serveis ferroviaris van ser derivats cap a la nova estació de L'Énova-Manuel situada al sud de L'Énova per on discorre el traçat ferroviari. És troba a 3 km del centre de Manuel. El trajecte es d'uns 4-5 minuts en cotxe i uns 20 minuts caminant.



Renfe: <https://www.manuel.es/sites/www.manuel.es/files/Horaris%20RENFE%20a%20partir%2019%20juliol.pdf>

L'antic traçat ferroviari està immers en una reconversió a via verda, un projecte que la Diputació de València està treballant junt als ajuntaments per posar-la en marxa i en la que Manuel ja té el primer quilòmetre inaugurat. És una manera d'afavorir la mobilitat sostenible i oferir noves rutes a la comarca de la Ribera Alta.



Antiga Estació de Manuel



Primer tram de la via verda de Manuel

Aquesta Via Verda ha sigut executada per la Diputació de València, l'Ajuntament de Manuel i Conselleria de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad. ADIF ha fet una concessió per 20 anys a l'Ajuntament de Manuel.

Autobús



Hi ha servei d'autobús des de Manuel a l'Hospital Lluís Alcanyis de Xàtiva, amb un viatge d'anada a les 08.30 h i un de tornada a les 13.00 h. Esta considerant insuficient per part del veïns i veïnes de Manuel.

Aprova la millora del servei d'autobús de la Costera, la Canal i la Ribera Alta amb Xàtiva.

La Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori ha aprovat el nou projecte de servei públic de transport de viatgers CV-112 Xàtiva Nord després del procés d'informació pública on han presentat proposades ajuntaments, entitats i empreses, segons publica el Diari Oficial de la Generalitat Valenciana (DOGV).

La concessió CV-112 Xàtiva Nord té com a objecte la prestació del servei públic de transport de viatgers per carretera regular entre els municipis de La Canal de Navarrés, La Costera i La Ribera Alta amb Xàtiva, on es troben els principals serveis públics com l'hospital Comarcal Lluís Alcanyís, el centre d'especialitats mèdiques, l'Agència tributària i l'Institut Nacional de la Seguretat Social.

Els municipis beneficiats per aquesta nova concessió són: Alcàntera de Xúquer, Anna, Antella, Barxeta, Beneixida, Bicorp, Bolbait, Càrcer, Xella, Cotes, Énguera, l'Ènova, Estubeny, Gavarda, Llocnou d'en Fenollet, **Manuel**, Navarrés, Novetlè, la Pobla Llarga, Quesa, Rafelguaraf, Sant Joanet, Sellent, Senyera, Sumacàrcer, Vallés i Vilanova de Castelló.

Les línies del futur contracte concessional són les següents: Línia 1: Navarrés – Xàtiva; Línia 2: Càrcer – Xàtiva; Línia 3: Antella – Xàtiva; Línia 4: La Pobla Llarga – Xàtiva – Hospital; Línia 5: Barxeta – Xàtiva – Hospital; Línia 6: Novetlè – Xàtiva – Hospital.

Tots els vehicles adscrits al contracte compliran amb la directiva europea d'accessibilitat i altres característiques establides en la llei d'Accessibilitat Universal al Sistema de Transports de la Comunitat Valenciana; hauran d'estar homologats i complir amb la normativa vigent en el moment de la seua adscripció.

Així mateix, els vehicles estaran equipats amb un modern Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE), basat en sistemes de localització geoposicionada per satèl·lit, i comunicacions de dades d'última generació, que proporcionarà en temps real la informació requerida per la Direcció General d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat.

El nou contracte es prestarà durant un termini de 10 anys i s'estima que el servei que es prestarà suposarà per a la Generalitat una aportació econòmica per a cobrir el dèficit d'explotació de 288.850 euros anuals.

El nou servei permetrà fins a 24 expedicions diàries entre Xàtiva i els pobles de les comarques de la Ribera Alta, Costera i Canal de Navarrès millorant l'oferta de connexions.

El poble de Manuel està inclòs dins les línies 2 i 3 del servei.

LÍNIA 2, CÀRCER - XÀTIVA

- L-2a, Càrcer - Xàtiva (des de Cotes a demanda)

Longitud mitjana (por sentit): 20,60 km.

Itinerari d'anada: Cotes – CV-560 – Càrcer – Alcàntera de Xúquer – CV-560 – C/Polígon 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.

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

Línia 3, ANTELLA – XÀTIVA

Longitud mitjana (por sentit): 28,25 km.

Itinerari d'anada: Antella – CV-557 – Gavarda la Vella – CV-557 – Gavarda – CV-557 – CV-558 – CV-560 – Alcàntera de Xúquer – Càrcer – Alcàntera de Xúquer – CV-560 – C/ Polígon 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.

Itinerari de tornada: Xàtiva – Carretera d'Alzira – CV-41 – Hospital Lluís Alcanyís – CV41 – **Manuel** – CV-562 – Senyera – CV-5642 – CV-5641 – Castelló – CV-560 – A-7 – Beneixida - C/ Polígon Residencial R2 – CV-560 – Alcàntera de Xúquer – Càrcer – Alcàntera de Xúquer – CV-560 – CV-558 – CV-557 – Gavarda – CV-557 – Gavarda la Vella – CV-557 – Antella.

FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

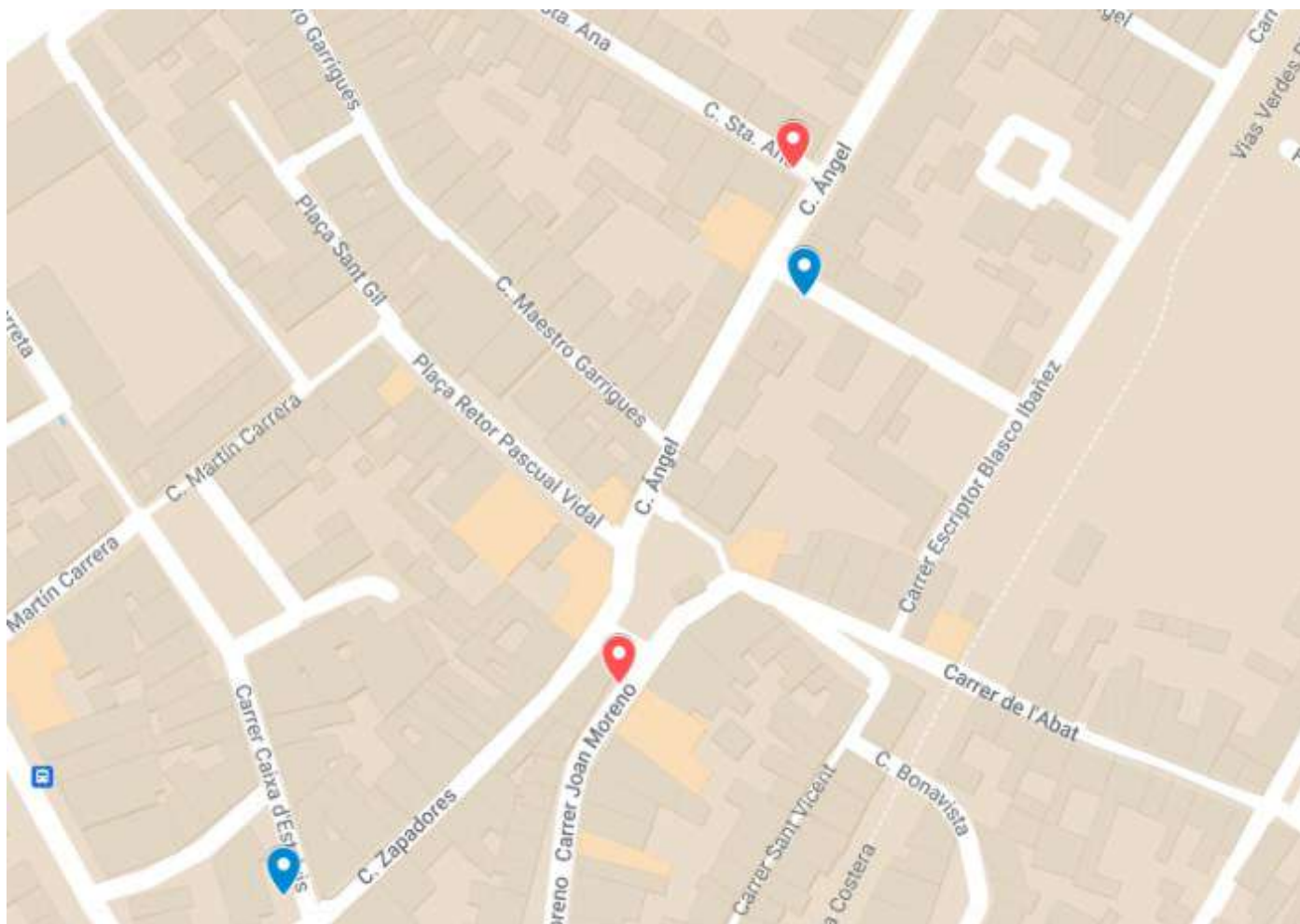
DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

DISTRIBUCIÓ URBANA DE MERCADERIES

Manuel no disposa de grans superfícies que suposen un flux important de mercaderies dins del nucli urbà de la població per a càrrega i descàrrega.

El major moviment de repartiment de mercaderies són els repartiments que es realitzen als dos supermercats, a particulars per mitjà de les empreses de paqueteria i altres moviments per a abastir a l'hostaleria i xicotet negoci, que en Manuel es concentra en el carrer Juan Moreno, Plaça del Sol i carrer de l'Àngel

Les zones de càrrega i descàrrega són per a ús dels transportistes. El seu objectiu és facilitar el treball del transportista i alleujar el trànsit urbà en zones de circulació complicada i escassetat d'aparcaments. Qualsevol vehicle que dispose de la targeta de transport en lloc ben visible (també coneguda com a targeta de càrrega i descàrrega) pot utilitzar aquestes zones, i això és vàlid tant per a les motos de missatgeria com per als grans camions. Fora de l'horari laboral assenyalat per a la zona de càrrega i descàrrega, l'espai pot ser utilitzat per qualsevol particular per a estacionar.



Mapa on s'indica en roig les zones de càrrega i descarrega habilitades. En blau s'han marcat dos zones que no són de càrrega i descàrrega com a tal però tenen un temps d'estacionament, un per a la farmàcia i altre enfront del supermercat.

Com ja s'ha comentat a l'anàlisi de la plaça Sol, es recomana la creació d'una plaça de carrega i descarrega en la plaça suprimint una de les dos places per a persones amb mobilitat reduïda, d'aquesta manera els vehicles de mercaderies no estacionar mal en la plaça obligant als vianants a circular per la calçada o evitar un possible embotellament o accident.

Carrer Santa Anna



Zona de càrrega i descàrrega habilitada per al supermercat. Està ben delimitada amb senyalització vertical, cal reforçar-la amb senyalització horitzontal. Hi ha un horari marcat, però sols indica a partir de les 8:00 h. sense definir l'hora de finalització.

Carrer Juan Moreno



És una zona de càrrega i descàrrega per a la zona comercial, en l'anàlisi d'aquest carrer ja s'ha llistat els diversos comerços que trobem en aquest carrer. Està senyalitzat tant verticalment com horitzontalment. Hi ha un màxim de temps de 15 minuts. L'horari és de 8:00 a 14:00 h i de 17:00 a 21:00 h., dissabtes de 8.00 a 14:00 h.

Carrer Caixa d'Estalvis



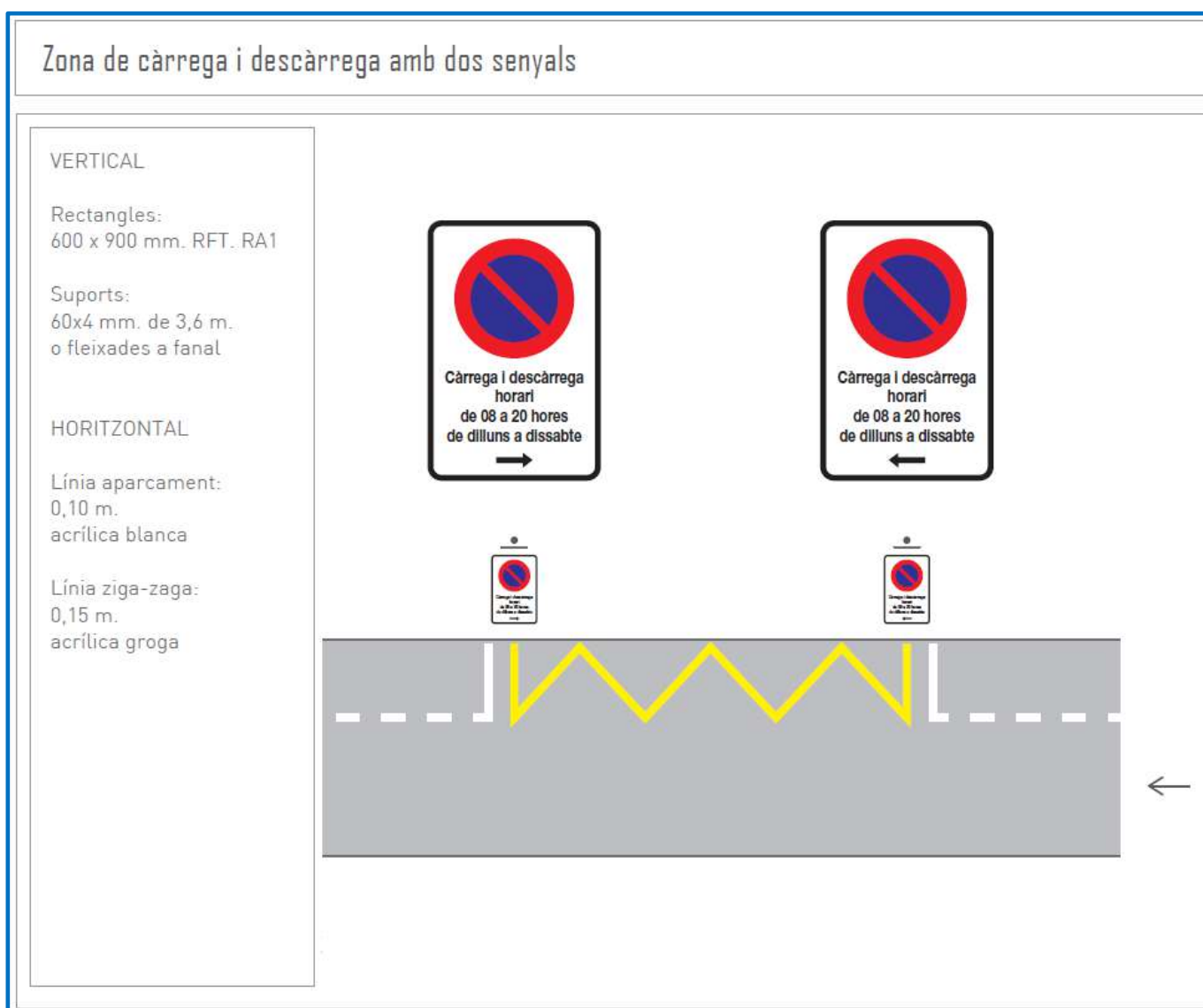
A les portes de la farmàcia hi ha una plaça reservada per a fer compres, el temps està limitat a 10 minuts com a màxim, es recomana senyalitzar la plaça amb un senyal vertical que informe que és zona d'estacionament exclusiu per a la farmàcia, indicant un horari concret.

Carrer Vicent Andres Estelles



Al carrer hi ha delimitades dos places per efectuar les compres al supermercat. Esta limitat l'estacionament a un màxim de 15 minuts. Hi ha que senyalitzar la zona amb un senyal vertical que informe que és una plaça amb un temps màxim d'estacionament i indicar un horari concret.

Fitxa tècnica, com cal senyalitzar una Zona de càrrega i descarrega.



Fitxa d'elaboració pròpia Projekta

FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

MOBILITAT A PEU I AMB BICICLETA

MOBILITAT A PEU I AMB BICICLETA

Mobilitat a peu

Pel que respecta a la mobilitat a peu, és la més utilitzada per a desplaçaments dins de la població. Per a millorar la mobilitat a peu del municipi es requereix anar millorant la infraestructura per al vianant, millorar les voreres, sobretot l'estat de conservació i eixamplar algunes on siga possible per les dimensions del carrer, crear nous passos de vianants, repintar els existents que en requerisquen, tindre'ls ben senyalitzats i realitzar els guais per a l'accessibilitat.



En les imatges s'exposen exemples del temps que es tarda d'una punta a una altra del municipi i del centre del municipi a una de les zones més llunyanes a fer el recorregut a peu. En aquest cas veiem que un dels trajectes més llargs és d'uns 15 minuts caminant. En la majoria dels trajectes realitzats els temps emprats per el vianant és de menys de 10 minuts.

És una informació que des de l'Ajuntament ha de ser utilitzada per llançar campanyes de conscienciació amb mesures per a fomentar els desplaçaments a peu. És un municipi on tots els seus desplaçaments interns poden realitzar-se a peu sense que vaja en detriment de perdre molt de temps en els trajectes respecte al vehicle privat.

Les persones amb mobilitat reduïda poden tindre problemes en alguns carrers del municipi, per problemes anteriorment esmentats, voreres estretes, en desnivells molt pronunciats, elements que obstrueixen el pas als vianants, passos de vianants sense guais realitzats, etc.

S'ha de tractar d'ampliar els carrers de plataforma única, Manuel no disposa de recursos propis per realitzar-ho, per això es deuen treballar les futures subvencions per aconseguir-ho.

Per a aconseguir aquest objectiu en municipis d'aquest tamany, el consistori ha de realitzar moltes campanyes de conscienciació i informació de cara als veïns i veïnes explicant els múltiples beneficis que desplaçar-se a peu o en bicicleta dins del municipi els aportaria. Però també es necessita que des de l'ajuntament es pose a l'abast la infraestructura necessària per a aconseguir aquest objectiu, a banda de les millores esmentades anteriorment, la vegetació redueix considerablement les altes temperatures a l'estiu, millora la qualitat de l'aire i fa del municipi una ciutat més amigable amb el medi ambient, més mobiliari urbà de descans, creació de carrers totalment per a vianants, millorar

la infraestructura ciclista, creació o millora de pàrquings dissuasius que s'han tracta en apartats anteriors per reduir el trànsit per el centre urbà.

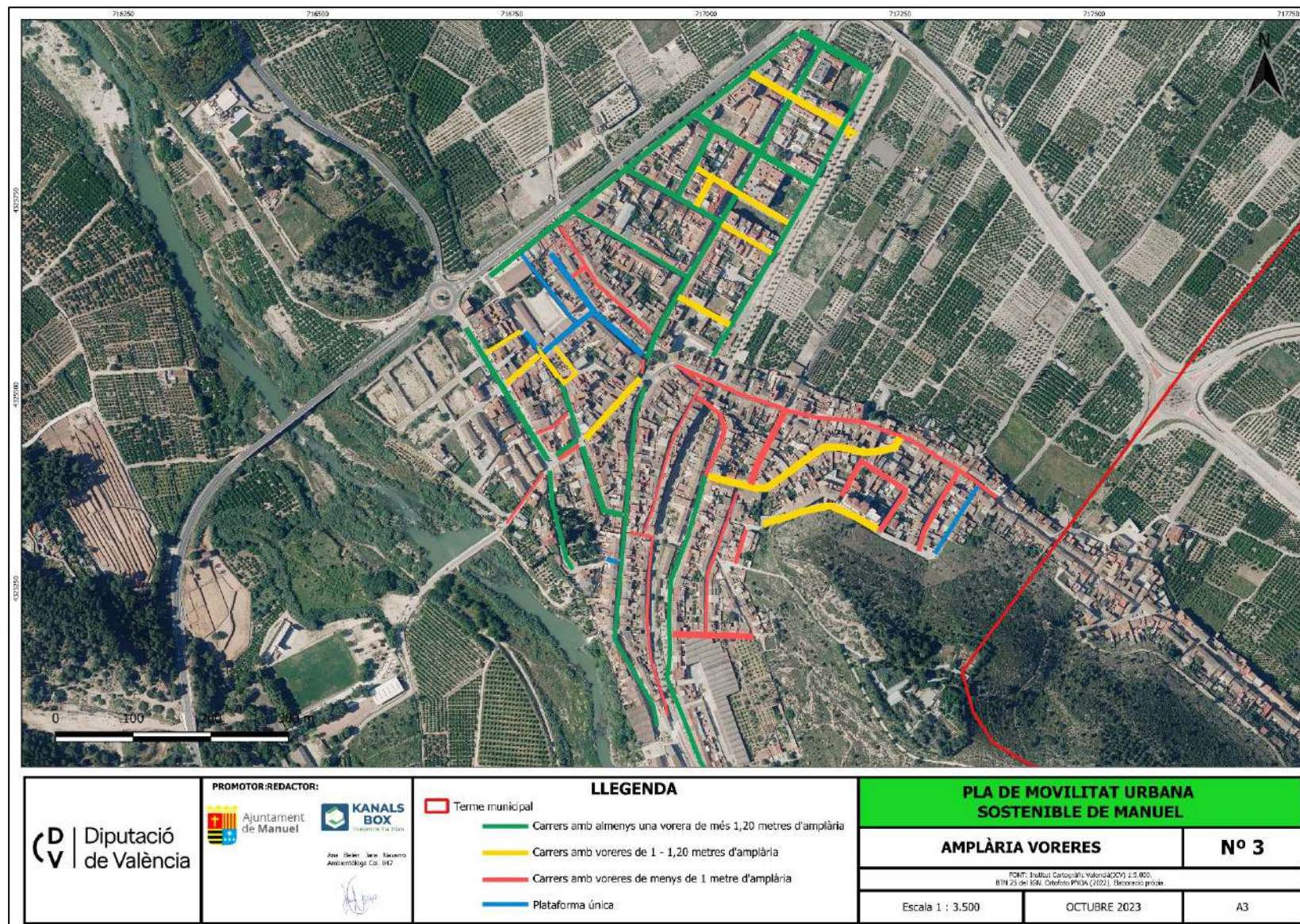
Uns dels problemes detectats a tot el municipi és la quasi inexistent realització de guals als passos de vianants, fet que provoca un problema per a la mobilitat, sobretot per a persones amb mobilitat reduïda, sobretot persones majors. Com s'ha vist a l'anàlisi en l'apartat característiques socioeconòmiques, territorials i urbanístiques, Manuel té un índex d'envelliment de 159,1%, és molt superior a la mitja de la província 122,5% i Comunitat Valenciana 124,6%. Una població cada volta més major necessita carrers més amables per a caminar amb menys barreres, i sense els guals dels passos de vianants la continuïtat longitudinal i transversal queda afectada per aquests tipus de vianant.

S'ha de tractar d'ampliar els carrers de plataforma única, com per exemple carrer de l'Abat, Sant Antoni, Prosperitat, Mestre Garrigues, Sant Vicent, Cervantes, Ascensió, són actuacions de molt alt pressupost econòmic, per això es deuen treballar les futures subvencions per aconseguir-ho.

Una de les actuacions a realitzar per tractar de millorar la mobilitat a peu és la plantació d'arbres i vegetació sobretot en municipis com Manuel on durant molts mesos les temperatures són elevades i no ajuden a caminar. Hi ha arbres al carrer Enric Valor, però hi ha molts forats buits d'arbres sense replantar, carrer Félix Rodríguez de la Fuente, Blasco Ibáñez i Martín Carrera, també en trams del carrer de l'Àngel, Bonavista, Juan Moreno, palmeres al carrer Rector Pascual Vidal i en les diverses places i parcs. A causa del clima Manuel s'aconsellaria posar més arbres als carrers que ho permeteren per la seua amplària, alguns com 9 d'octubre, Germanies, dels Furs i en les diverses places i parcs del municipi.

La vegetació redueix considerablement les altes temperatures a l'estiu, millora la qualitat de l'aire i fa del municipi una ciutat més amigable amb el medi ambient. En carrers com Rector Pascual Vidal hi ha palmeres, estèticament és un arbre que dona un aire càlid i tropical, però no és l'arbre ideal per a un municipi. Absorbeixen poc diòxid de carboni. Les palmeres no segresten carboni al mateix ritme que altres arbres nadius i no brinden ombra, no refresquen els carrers i les voreres per a reduir la calor a la població. Altres arbres com el Til·ler, Arce, Haja, Jacaranda o la Morera proporcionen més ombra als mesos d'estiu i capturen més CO². També necessiten més treball de manteniment. Si en algun moment es decideix substituir les palmeres o tenen alguna malaltia s'hauria de plantejar substituir-les per altres tipus d'arbres. I sí se'n planten de nous en altres zones cal apostar pels arbres ja esmentats anteriorment.

A continuació s'analitza l'amplària de les voreres per vore si són transitables per a la mobilitat a peu.



Mapa d'elaboració pròpia amb les mides recollides al treball de camp.

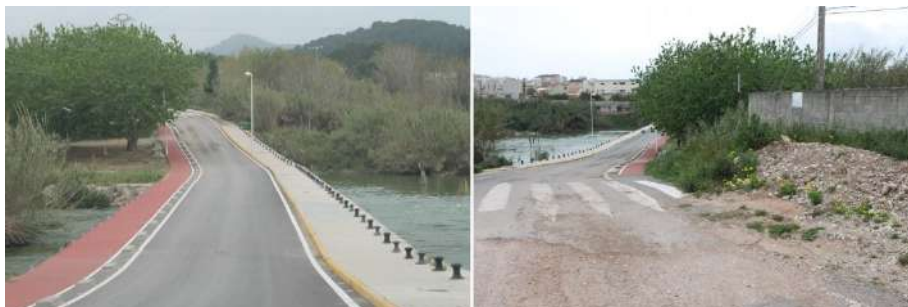
Mapa d'elaboració pròpia amb les mides recollides al treball de camp. El color verd mostra els carrers que tenen almenys una vorera de més d'1,20 centímetres d'amplària, amb aquesta amplària ja es considera que podria ser un itinerari adaptat. Les línies de color groc mostren els carrers amb almenys una vorera d'1 a 1,2 metres, no serien transitables per a persones amb mobilitat reduïda (cadira de rodes, carros, andadors, etc.). El color roig representa carrer que tenen voreres de menys d'1 metre o intransitables. El color blau representa carrers de plataforma única. En conclusió, es pot observar que a la part antiga i alta del poble és on hi ha més carrers amb voreres intransitables per a persones amb mobilitat reduïda, normalment sol coincidir amb zones on viuen les persones més majors. Una possible solució és la conversió dels carrers a plataforma única, també cal indicar que en la majoria d'aquests carrers el trànsit és molt reduït i els vianants caminen per la calçada sense perill d'atropellament. En les zones on predominen les voreres de més d'1,20 metres d'amplària cal millorar la continuïtat longitudinal i transversal amb la creació de passos de vianants allà on no hi haja i realitzant els guals per als passos de vianants.

La millora de les infraestructures del municipi per facilitar la mobilitat a peu i en bicicleta i recuperar espai per al vianant en detriment del vehicle privat és una de les bases fonamentals d'un PMUS. El consistori és conscient que s'ha de treballar en aquesta línia, i en els projectes que s'han realitzat en el pla d'inversió 20-21 de la Diputació de València i per mitjà d'altres subvencions i així com en els projectes que hi ha plantejats i es volen realitzar molts van en la línia de millorar les infraestructures per millorar l'accessibilitat, recuperar patrimoni cultural i millora la mobilitat.

S'ha recuperat espai per al vianant en projectes com el mirador del Riu Albaida realitzat al carrer Juan Moreno, atorgant més zones de socialització a les persones i creant un mirador per fer valdre el patrimoni hidràulic del municipi. Aquestes zones són interessants per a donar també descans als vianants que puguen viure en la zona i es desplacen a peu pel municipi.

L'adequació de la plaça Juan Moreno també afecta la mobilitat, ja que el paviment estava en molt males condicions i podria provocar entropessades i caigudes, actualment ha quedat una plaça més segura per al vianant.

El condicionament del gual al riu Albaida ha aconseguit facilitar l'accés a les persones al poliesportiu municipal.



S'ha de donar continuïtat al carril bici fins a les portes del poliesportiu. A l'anàlisi del carrer Zapadores s'ha puntualitzat que s'ha de millorar l'ample de les voreres (zona entre la rotonda amb Félix Rodríguez de la Fuente i carrer dels Metges) i la possible substitució dels fanals per altres ancorats a paret per a deixar una vorera lliure d'obstacles. Amb aquestes actuacions Manuel tindria un itinerari al poliesportiu des de dins del nucli urbà totalment accessible.



Un altre camí que s'ha de millorar és la vorera que du a La Serreta (piscina municipal) discorre a un dels marges de la CV-562. Millorar el seu asfaltat, és fonamental, proveir-lo de senyalització, i donar-li protecció al vianant amb una barana en tot el

recorregut seria una de les propostes. Els usuaris majoritaris de la piscina són normalment xiquets i millorar la seguretat d'aquest itinerari els donaria més autonomia per poder anar a la piscina, actualment el camí no és segur, ja que per aquesta carretera la velocitat màxima pot ser fins a 90 km/h. També cal plantejar la possibilitat d'ampliar-lo per fer un carril cicló vianant. Al ser una via que pertany a la Diputació s'ha de plantejar un projecte en comú.

Des de el consistori hi ha projectes que es volen realitzar a curt termini que milloraran la mobilitat per al vianant. Es vol realitzar una passarel·la entre el carrer Desmont i Bonavista l'actuació donaria un nou atractiu a aquesta zona, a més de millorar mobilitat i l'accessibilitat, i crear una nova connexió entre les distintes parts del poble acurtant temps en els trajectes. Als carrers Sant Josep i Sant Antoni es volen realitzar actuacions per millorar l'accessibilitat, ja que el ferm no està en les millors condicions possibles i són carrers amb molt pendent on una caiguda podria tindre greus conseqüències.

Al carrer Juan Moreno hi ha problemes amb l'altura de les voreres respecte a la calçada i en algunes entrades a garatges hi ha un pendent molt pronunciada, els passos de vianant no tenen realitzat els guals correctament, el que provoca que les persones amb mobilitat reduïda tinguin dificultats per a la mobilitat, des de l'ajuntament es vol posar solució amb una actuació, és un carrer amb molt de comerç i que fa de connexió en el centre del poble amb distintes zones del municipi, per tant és una via important a solucionar per a la millora de la mobilitat.

Una altra zona important per impulsar la mobilitat a peu és la millora de la plaça del Sol, a banda de millorar la plaça en si, cal millorar les voreres que l'envolten, la vorera que fa de connexió entre el carrer Zapadores i carrer de l'Àngel té unes dimensions insuficients per a ser accessible o adaptada, cal ampliar-la, ja que connecta dos zones del poble, també és un itinerari per anar al supermercat, cal solucionarà un problema important de mobilitat del municipi.

Des del consistori també es trasllada la necessitat d'una actuació al carrer Félix Rodríguez de la Fuente, vial de penetració al municipi, en l'anàlisi realitzat s'han apuntat les diferents deficiències que hi ha actualment, l'estat de la calçada, la millora de la senyalització vertical i horitzontal, repintat dels passos de vianants, i la millora de la continuïtat longitudinal i transversal, la creació de passos de vianants i la realització dels guals per a l'accessibilitat en els existents aportaria a una arteria principal del municipi una millora considerable de la mobilitat a peu.

Un altre dels projectes del consistori és aconseguir que tota la il·luminació del municipi siga de tecnologia LED, a banda de la millora de l'eficiència energètica i de l'estalvi econòmic, la tecnologia LED també millora la mobilitat, ja que aquesta tecnologia aporta un volum de lluminositat molt superior a l'enllumenament tradicional.

El condicionament de camins i creació de sendes també és un punt molt important per a la mobilitat, els veïns i veïnes deuen tindre al seu abast diversos itineraris saludables dins del terme municipal, el consistori disposa d'un projecte que va a realitzar-se a través de REACCIONA d'un passeig fluvial, el projecte està indicat a l'apartat de projectes al principi d'aquest PMUS, en aquest projecte es pretén satisfer la creixent demanda de sendes per a la pràctica de l'esport i oci saludable, fomentar la protecció del paisatge i promocionaran el patrimoni natural. Altres de les rutes que hi ha al municipi són:

- Ruta pel Paratge Natural Les Salines de Manuel
- Ruta a la Paret del Moro
- Ruta dels Ponts
- Ruta Via Verda

RUTA SEGURA AL COL·LEGI

Un altre dels projectes que s'han de tindre en compte per a millorar la mobilitat sostenible i crear en els més menuts hàbits saludables és la ruta segura a l'escola. Entre les premisses per a realitzar una Ruta Segura al Col·legi, es marca com a màxim un radi d'acció de 400 / 500 metres, les xiquetes i xiquets Manuel van en la seua majoria al Col·legi Pintor Estruch.

La distància més llunyana del nucli urbà és com a màxim de 800 metres, per la qual cosa tot l'alumnat que viu al nucli urbà Manuel pot desplaçar-se a peu fins al col·legi, l'adequació de voreres, creació de passos de vianants, reforçar la senyalització d'advertència de presència de menuts al voltant de l'escola i amb la reducció de la velocitat del trànsit a 20 km/h, faran que la ruta al col·legi siga més senzilla i segura.

S'ha detectat que la bicicleta no s'utilitza per a anar al col·legi, ja que la immensa majoria es desplaça a peu.



Dispositiu d'entrada i eixida de l'escola

Es realitza entrada i eixida segura al col·legi, hi ha vigilància per part de la policia local en les hores d'entrada i eixida del col·legi.

En situació de Pandèmia, hi ha llocs diferents d'entrada al centre per evitar aglomeracions.

A banda de tindre un protocol segur d'entrada i eixida a l'escola l'objectiu ha de ser aconseguir una ruta segura a l'escola i que no es quede sols en una acció a les portes de l'escola, sinó que siga una acció en l'àmbit de tot el municipi.

Un projecte de Camí Escolar exigeix un alt grau de compromís, entusiasme i complicitat. Però no sols del col·legi o l'ajuntament, sinó sobretot d'altres agents socials com a famílies i professorat; en totes les etapes, des del disseny fins a l'execució de les mesures de millora. Són aquests col·lectius els que han de demandar les millores al govern local accelerant el procés de presa de decisions i els que contribueixen a arrelar el projecte a Manuel.

El projecte de Camí Escolar ha de ser durador en el temps perquè el canvi d'hàbits és lent.

1. Segurs

Crear una xarxa d'itineraris segurs i canviar hàbits de desplaçament. Els alumnes en la seua majoria es desplacen a peu al col·legi.

2. Sostenibles

Reduir el nombre de vehicles de motor que traslladen als xiquets al col·legi, reduint l'excés d'emissions contaminants i el soroll, actuant en favor de la millora del medi ambient, la recuperació de l'espai públic i la seguretat viària infantil.

3. Saludables

Promoure la mobilitat activa, el caminar i pedalar, afavorint el desenvolupament d'una activitat física quotidiana i hàbits de vida saludable, amb menys obesitat i millor salut.

4. Amb autonomia

Fomentar el que les xiquetes i xiquets recuperen el carrer i vagen sols o en companyia dels seus amics al col·legi. D'aquesta manera s'afavorirà l'autoestima, la socialització i el procés d'aprenentatge per mitjà de la interacció i la cooperació.



Instruments per a la seua implantació

Les mesures a dur a terme per a aconseguir els objectius marcats seran:

“Anem Sols al Col·le”. Consisteix a proporcionar les condicions d'accessibilitat i seguretat viària suficients a l'entorn del col·legi perquè siga factible l'accés segur dels xiquets i xiquetes caminant o amb bicicleta sense que siga necessari que un adult els acompanyen.

La distància màxima recomanada entre el centre educatiu i la residència de l'alumne és de 400 a 500 metres. A aquesta distància els camins d'accés al col·legi són limitats i és relativament senzill actuar sobre ells obtenint així camins escolars segurs per als menors.

Existeixen tres tipus d'actuacions principals:

- Actuacions en l'entorn immediat del centre escolar, actuant sobre nivells de seguretat i accessibilitat en entrades i eixides del centre (calmat de trànsit, regulació de l'estacionament, conversió en zona de vianants, il·luminació, instal·lació de tanques de protecció, etc.).

- Actuacions en els camins d'accés, on es vigilaran específicament els conflictes amb altres maneres de transport (calmat de trànsit, senyalització de rutes, etc.).
- Actuacions Específiques a Manuel (400/500 metres) on s'han de complir requisits bàsics de seguretat amb mesures de calmat de trànsit, senyalització del centre o regulació de l'aparcament.

Per a posar en marxa el camí segur al col·legi es poden seguir les següents pautes:

- ✓ Delimitació de l'àmbit d'influència immediat al col·legi.
- ✓ Auditoria d'accessibilitat en entrades i eixides al centre educatiu.
- ✓ Definició de camins escolars.
- ✓ Implantació de senyalització per al trànsit de l'existència d'un centre escolar.
- ✓ Promoció del programa entre pares, professors i alumnes.
- ✓ Formació d'un comitè de seguiment en el centre educatiu amb professors i pares.
- ✓ Revisió de les rutes per les AMPA
- ✓ Senyalització horitzontal i vertical de les rutes segures.
- ✓ Pla pilot.
- ✓ Posada en marxa.
- ✓ Tasques de promoció i manteniment de l'actuació.

Agents que participen:

Alumnes, professorat, direcció del col·legi, associacions de mares i pares, ajuntament, etc.

Quines són les dificultats i els perills:

La principal dificultat que es pot trobar és la falta de col·laboració entre els diferents organismes implicats, administració, centre educatiu, Ampa, pares i mares, etc.

Entre les premisses per a realitzar una Ruta Segura al Col·legi, es marca com a màxim un radi d'acció de 400 / 500 metres.

A nivell específic de Manuel, com ja s'ha comentat hi ha tres entrades diferents al centre i un agent de la Policia Local s'encarrega de regular el tràfic i controlar la situació.

També cal esmentar que els trams dels carrers Martin Carrera i Serreta que donen a entrades de l'escola són exclusius per a vianants, punt que ajuda en la seguretat dels menuts, també enfront a l'entrada de Martin Carrera, en la plaça de la Caixa d'Estalvis hi ha un parc que també fa de camí a l'escola.



Exemple de senyalització horitzontal

També trobem senyalització d'avertència de zona escolar al carrer Caixa d'Estalvis, Escriptor Enric Valor i Juan Moreno, la d'aquest últim es podria substituir per una similar a les altres dos senyals. Es recomana reforçar la senyalització amb senyalització horitzontal com la que es posa d'exemple en la imatge dreta inferior.

Per a completar el camí al centre sí que s'hauria de complementar amb el manteniment en bones condicions dels passos de vianants al llarg de tot el municipi, per tal de facilitar una ruta segura al vianant, i en este cas als xiquets i xiquetes. Actualment els passos de vianants són una de les mancances que té el municipi Manuel, en la majoria dels que hi ha, falta repassar i tornar a pintar-los de nou, així com realitzar els guais de forma adequada.

Un dels projectes que vol dur a terme l'ajuntament és l'adequació del carrer Escriptor Enric Valor.



S'aconsella regular l'estacionament i prohibir aparcar en la part de la vorera (marcat en roig, és un carrer de doble sentit i si es permet estacionar als dos costats pot provocar conflicte en dos vehicles que s'enfronten).

L'ampliació de la vorera també podria ser una de les solucions per tal de donar més espai i seguretat als xiquets i xiquetes, actualment està vorera té una mida mitjana en tot el carrer d'1,40 metres d'amplària. L'amplària li permet ser un camí adaptat, però es podria ampliar almenys 30 centímetres per deixar-la en 1,70 i permetre que la calçada tinga 4,50 metres d'amplària per a poder permetre que dos vehicles es creuen. Una altra solució seria transformar aquest carrer de direcció única, aquesta solució permetria ampliar la vorera molt més i poder fer un carril cicló vianant, tots els menuts que visquen en la zona nord de Manuel podrien desplaçar-se a peu, patinet o en bici per la vorera sense perill de compartir calçada amb vehicles de motor.



Per a garantir la continuïtat longitudinal, la creació de passos de vianants així com la realització dels guals per a l'accessibilitat corresponent són fonamentals per garantir un camí segur a l'escola. El projecte cal complementar-lo amb senyalització per als xiquets i xiquetes i amb senyalització d'advertència dels carrers adjacents per als vehicles advertint de la zona escolar.

Com a conclusió, per les dimensions, tràfic i població de Manuel es recomana continuar amb el protocol actual d'entrada amb la vigilància de la policia local, millorar la senyalització al voltat del col·legi, realitzar les actuacions als passos de vianants (repintar-los i realitzar els guals), actuació al carrer Enric Valor amb ampliació de vorera, creació de passos de vianants i col·locació de senyalització. Acompanyat de xerrades de seguretat vial per la policia local i classes de tutoria per als alumnes per implantar el camí segur a l'escola i que coneguen la forma d'actuar.



Mapa de com quedaria l'entrada segura a l'escola si es realitzaren totes les actuacions que s'han definit anteriorment.

La ruta anteriorment definida assumiria la població de la zona nord del municipi, on hi ha que recalcar que per norma general es on viu gent més jove ja que les edificacions són més actuals.



Mapa d'altres zones d'influència de camins escolars.

Com es veu al mapa anterior la zona sud d'influència de l'escola (quadre verd) no es creu necessària l'elaboració d'un camí a l'escola, ja que poden arribar al centre des de distints camins i inclús alguns viuen al costat del mateix centre.

Per a la zona de més a l'est es podria definir la plaça del Sol com a punt d'encontre per als alumnes i des de la plaça anar al centre pel carrer que dona al edifici de l'ajuntament (plaça Retor Pascual Vidal).

Aquesta última no està contemplada en aquest moment per el consistori. Per tant es recomana la creació del camí segur a l'escola en dos fases, la primera deu ser l'adequació del carrer Escriptor Enric Valor i posar en marxa aquesta ruta, per a una volta funcione de manera correcta poder implementar la fase 2 que inclou a la zona est del municipi.

A continuació ens deixen dos enllaços amb més informació de com realitzar un camí segur a l'escola.

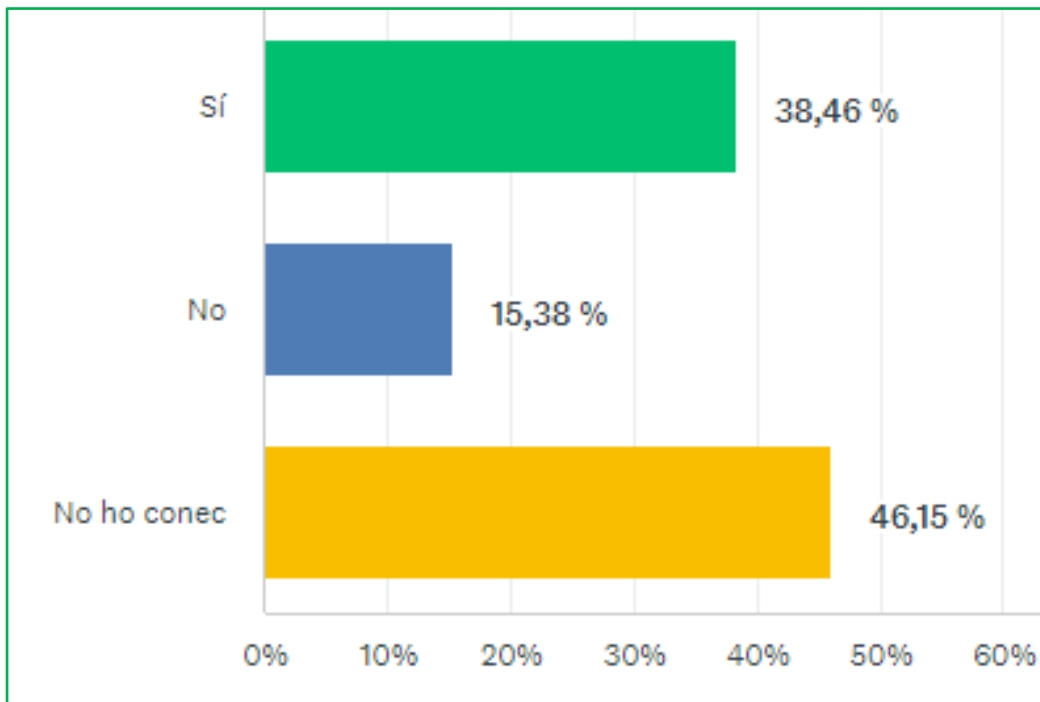
DGT "Camino Escolar. Paso a paso" <http://www.caminoescolarseguro.com/>

(http://www.dgt.es/PEVI/contenidos/Externos/recursos/infancia/camino_escolar/camino_escolar_Paso_a_Paso.pdf)

GEA 21 y Ministerio de Fomento "Guía Camino Escolar. Pasos hacia la autonomía infantil"

<https://www.mitma.gob.es/el-ministerio/campanas-de-publicidad/camino-escolar-pasos-hacia-la-autonomia-infantil>

Quant a la participació ciutadana en el dispositiu d'entrada i eixida a l'escola



Un 38,46 % el considera correcte, un 15,38 % no el consideren correcte, i un 46,15 % no donen la seua opinió, perquè desconeixen l'operatiu.

Opinions rebudes al respecte:

- ✓ Caldria posar barreres per a que no entren els cotxes fins a la porta.
- ✓ La policia està poc de temps, caldria ampliar l'horari i reforçar altres punts amb mes policies.
- ✓ Fer tot el voltant de l'escola peatonal.
- ✓ Tallar l'entrada per el carrer de la farmàcia seria suficient.
- ✓ Denunciar els que pare per que abaixen els xiquets.
- ✓ Conscienciació des de la pròpia escola per anar a peu.

Mobilitat amb Bicicleta

Pel que respecta a la mobilitat amb bicicleta, en els treballs de camp i enquestes als veïns s'ha detectat que, en la seua majoria, la utilització de la bicicleta és per a la pràctica esportiva. Els desplaçaments per a anar al treball o al col·legi són mínims. El trànsit del municipi no és preocupant per a que les bicis compartisquen calçada amb els vehicles a motor, els carrer Félix R. De la Fuente, Blasco Ibáñez, de l'Àngel, Enric Valor, Bonavista i Verbena tenen una bona amplària per poder circular amb bicicleta compartint calçada amb els vehicles. La zona antiga per la seua orografia es més difícil per a poder circular amb les bicicletes.



Infraestructura per a mobilitat en bicicleta actual (color roig)

Infraestructura proposta per a realitzar (blau)



La via verda és una gran via cicló vianant que travessa el municipi a través de l'antiga ruta del ferrocarril. Actualment comença i finalitza on s'ha marcat al mapa superior. Quan la via verda estiga finalitzada tindrà una continuació que permetrà una millor mobilitat amb bicicleta.

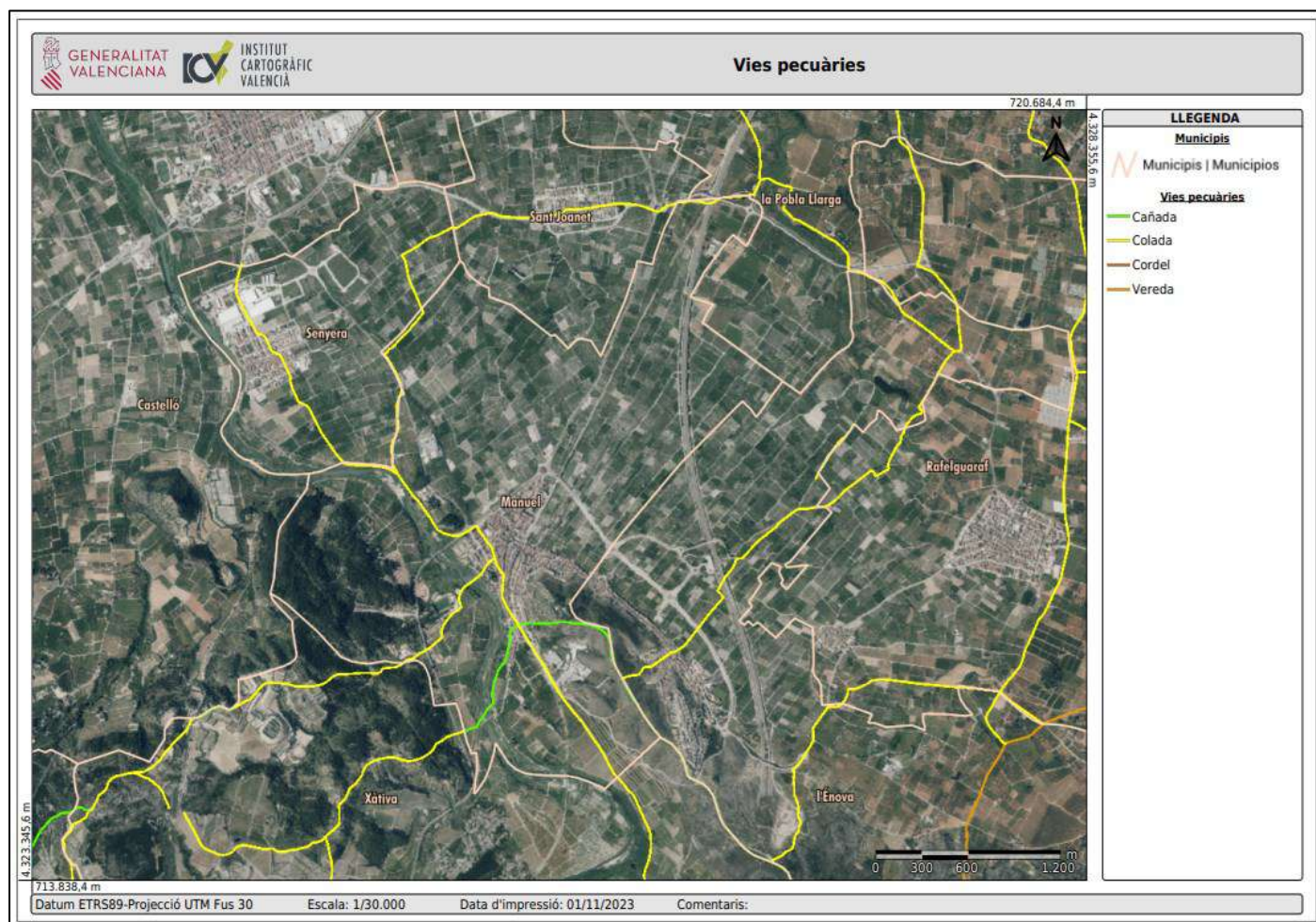


Com ja s'ha comentat a l'apartat de mobilitat a peu, el carril bici que arriba al poliesportiu cal finalitzar-lo fins a l'arribada al mateix, o almenys millorar les condicions on les finalitza, ja que trobem males brosses i enderrocs. El camí a la piscina (complex La Serreta) també és altre dels camins que es podria millorar, podent convertir-lo amb un carril cicló vianant.

La Unitat de Vies Pecuàries de la Secció Forestal DT de València emet informe amb data 18 de novembre de 2022 en el que relaciona les vies pecuàries classificades al municipi:

- Canyada Real de Castilla con 75 m d'amplària legal.
- Colada – Assagador del Camí de Lloc Nou amb 6 m d'amplària legal.
- Colada – Assagador de la Teixonera a Manuel amb 6 m d'amplària legal.
- Colada – Assagador de Senyera amb 4,50 m d'amplària legal.
- Colada – Assagador de San Joan con 2,75 m d'amplària legal.

Tenint en compte que actualment les vies pecuàries, com a espais públics, constitueixen corredors ambientals fonamentals per a la conservació dels ecosistemes i serveixen com a itineraris per a la mobilitat per als vianants i ciclista, es recullen en el PMUS.



Mapa extret del visor cartogràfic de la GVA

Cap de les propostes que s'exposen en aquest PMUS afecten les vies pecuàries.

FASE II. ANÀLISI I DIAGNÒSTIC

ASPECTES MEDIAMBIENTALS I ENERGÈTICS

ASPECTES MEDIAMBIENTALS I ENERGÈTICS

Índexs de qualitat ambiental



La Generalitat Valenciana, en l'exercici de les seues competències establides en la normativa autonòmica i estatal, compta amb un instrument eficaç que li permet realitzar un seguiment dels nivells dels contaminants atmosfèrics més importants en les principals àrees urbanes i industrials, estenent aquest control a la totalitat de la Comunitat Valenciana: la Xarxa Valenciana de Vigilància i

Control de la Contaminació Atmosfèrica.

El Decret 161/2003, de 5 de setembre, del Consell de la Generalitat, designa a l'organisme competent per a l'avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient a la Comunitat Valenciana i crea la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica.

La Conselleria d'Agricultura, Medi Ambient, Canvi Climàtic i Desenvolupament Rural realitza estudis anuals sobre la qualitat de l'aire en tota la Comunitat Valenciana dividides per sectors, Manuel es troba situada a la Zona ES1009: XÚQUER – CABRIEL (Àrea Costanera)

La Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica, a través de les diferents estacions que la componen, realitza mesuraments en continu de diferents paràmetres contaminants com el diòxid de sofre (SO₂), partícules en suspensió amb diàmetre inferior a 10, 2.5 i 1 micres (PM₁₀, PM_{2.5}, PM₁), diòxid de nitrogen (NO₂), monòxid de carboni (CO) i ozó (O₃).



També es du a terme l'anàlisi de metalls com l'Arsènic, Níquel, Cadmi i Plom en la fracció PM₁₀, així com del benzo(a) piré i altres hidrocarburs aromàtics policíclics.

La Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica, a través de les diferents estacions que la componen, realitza mesuraments en continu de diferents paràmetres contaminants com el diòxid de sofre (SO₂), partícules en suspensió amb diàmetre inferior a 10, 2.5 i 1 micres (PM₁₀, PM_{2.5}, PM₁), diòxid de nitrogen (NO₂),

monòxid de carboni (CO) i ozó (O₃). També es duu a terme l'anàlisi de metalls com l'Arsènic, Níquel, Cadmi i Plom en la fracció PM₁₀, així com del vençapiré i altres hidrocarburs aromàtics policíclics.

Estacions incloses en la Zona ES1009: XÚQUER – CABRIEL (Àrea Costanera)

Estació Situada a Alzira – (Ctra. CV550, km 6,2) Iberdrola ST

					CONTAMINANTS MESURATS							
CODIC NAC.	NOM	TIPUS D'ESTACIÓ	DIRECCIÓ	MUNICIPI	SO ₂	NO ₂ /NO _x	PM ₁₀	PM _{2.5}	CO	METALLS As, Ni, Cd, Pb	B(a)P	O ₃
46017002	ALZIRA	SUBURBANA FONDO	Iberdrola ST Alzira (Ctra CV550, km 6,2)	Alzira	X	X	X	X	X	X	X	X

Esta estació mesura els següents contaminats:

Direcció de l'estació			
Província	València	Municipi	Alzira
Codi	46017002	Direcció	Iberdrola ST Alzira (Ctra CV-550, Km 6,2)
Latitud (en graus decimals DD)	39.14996506	Longitud (en graus decimals DD)	-0.45786026
Altitud	19 m	Estat	Activa
Zona	Residencial		

- | | |
|-----------------------|--------------------------------------|
| ✓ Arsènic | ✓ Òxids de Nitrogen totals |
| ✓ Benzo(a)pirè | ✓ Ozó |
| ✓ Cadmio | ✓ Partícules en Suspensió (< 10 µm) |
| ✓ Diòxid de Sofre | ✓ Partícules en Suspensió (< 2,5 µm) |
| ✓ Diòxid de Nitrogen | ✓ Plom |
| ✓ Direcció de vent | ✓ Precipitació |
| ✓ Humitat relativa | ✓ Pressió baromètrica |
| ✓ Monòxid de Carboni | ✓ Radiació solar |
| ✓ Monòxid de Nitrogen | ✓ Temperatura mitjana |
| ✓ Níquel | ✓ Velocitat de vent |

Els compostos nitrogenats més importants, des del punt de vista de la contaminació atmosfèrica, són els òxids de nitrogen. Es coneixen huit òxids de nitrogen diferents, i en l'atmosfera podem trobar-los en tres formes, com a òxid nitrós (N₂O), òxid nítric (NO) i com a diòxid de nitrogen (NO₂). D'aquests, només es consideren contaminants el NO i el NO₂, formats en els processos de combustió a partir de l'oxidació del nitrogen atmosfèric. La resta es troba en equilibri amb aquests tres i en concentracions tan baixes que manquen d'importància.

Cal tindre en compte que un municipi per si sol no pot solucionar els problemes de contaminació, però si realitzar la seua aportació a través d'accions i informació a les seues veïnes i veïns perquè es consciencien dels problemes que comporta la Contaminació, tant Atmosfèrica, com a Acústica i es pot reduir el màxim possible.

Avaluació de la Qualitat de l'Aire – Zona ES1009: XÚQUER – CABRIEL (Àrea Costanera)

PARÀMETRE	VALOR LÍMIT ANUAL	VALOR LÍMIT DIARI	VALOR LÍMIT HORARI	ALTRES PARÀMETRES ESTADÍSTICS	ALZIRA	
Diòxid de sofre (SO₂)		Nre. superacions de 125 µg/m ³ (3 sup/any)			0	99%
			Nre. superacions de 350 µg/m ³ (24 sup/any)		0	99%
Diòxid de nitrogen (NO₂)	40 µg/m ³				7	99%
			Nre. superacions de 50 µg/m ³ (35 sup/any)		0	
Partícules en suspensió (PM₁₀)		Nre. superacions de 50 µg/m ³ (35 sup/any)			2	63%
	40 µg/m ³				17	
				Percentil 90,4 (50 µg/m ³)	25	
Partícules en suspensió (PM₁₀) després del descompte		Nre. superacions de 50 µg/m ³ (35 sup/any)			1	
	40 µg/m ³				15	
				Percentil 90,4 (50 µg/m ³)	23	
Partícules en suspensió (PM_{2,5})	25 µg/m ³				14	16%

PARÀMETRE	VALOR LÍMIT ANUAL	VALOR LÍMIT DIARI	VALOR LÍMIT HORARI	ALTRES PARÀMETRES ESTADÍSTICS	ALZIRA	
Monòxid de carboni (CO)				10 mg/m ³ Màx diària de les mitjanes mòbils octohoràries	0,59	98%
Plom (Pb)	0,5 µg/m ³				0,01	14%
Arsènic (As)	6 ng/m ³				0,32	
Cadmi (Cd)	5 ng/m ³				0,06	
Niquel (Ni)	20 ng/m ³				1,6	
Benzo(a)piré (BaP)	1 ng/m ³				0,12	6%
Ozó (O₃)				180 µg/m ³ Nre. superacions del llindar d'informació	0	
				Valor objectiu per a la protecció de la salut de 120 µg/m ³ (Nre. superacions ≤ 25)	2018-2020	
					10	
				Valor AOT40 18000 µg/m ³ h valors horaris maig fins a juliol	2016-2020 11409 2016, 17, 19, 20	

Per a ampliar la informació sobre qualitat de l'aire a la Comunitat Valenciana pot dirigir-se a la pàgina web de Qualitat de l'Aire dins del portal de la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica:

<https://agroambient.gva.es/documents/20549779/173155175/09.-+ZONA+ES1009.+X%C3%9AQUER-CABRIEL.+%C3%80REA+COSTANERA.pdf/53a703a3-75f3-4782-972c-06cfb43c106b?t=1619441708533>

Valors de la contaminació atmosfèrica del mes de gener de 2022

DATA	PM2.5	CO	NO	NO2	PM10	Ni	NOx	O3	As	Pb	BaP	Cd	Temp.	H.Rel.	Pres.	SO2
	µg/m³	mg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	ng/m³N	µg/m³	µg/m³	ng/m³N	µg/m³	ng/m³N	ng/m³N	°C	% H.R.	mb	µg/m³
01/01/2022		0,1	2	12	24		14	18			0,33		9,1	66	1022	3
02/01/2022		0,1	3	12	20		16	16					8,6	64	1022	5
03/01/2022		0,1	7	21	30		31	12					8,3	71	1019	4
04/01/2022		0,1	2	12	14	1,4	15	31	0,19	0,01		0,05	13,8	47	1008	3
05/01/2022		0,1	1	5	4		6	45					10,8	32	1009	3
06/01/2022		0,1	2	9	7	1,4	11	26	0,16	0,01		0,05	6	50	1013	4
07/01/2022		0,1	2	13	11		16	30					7,3	42	1019	4
08/01/2022		0,1	1	7	9		9	35					8,9	39	1020	3
09/01/2022		0,2	1	4	6		5	38					12,2	36	1014	3
10/01/2022		0,1	1	5	7	1,4	6	33	0,05	0,01		0,05	15,1	49	1011	3
11/01/2022		0,1	5	20	21		27	14					9,9	78	1018	3
12/01/2022		0,1	6	21			29	11					7,2	68	1023	4
13/01/2022		0,1	8	23			34	14					6,2	73	1028	5
14/01/2022	16	0,1	4	24			30	28					5,7	73		3
15/01/2022	15	0,1	2	15			17	45					6,4	61	1023	4
16/01/2022	15	0,1						50					5,6	55	1024	3
17/01/2022	21	0,1	5	24			31	37					5,1	57	1027	3
18/01/2022	24	0,1	4	26			31	37					5,1	59	1025	3
19/01/2022		0,1	3	24			28	38					5,9	62	1025	3
20/01/2022		0,1	4	25	15		31	28					4,9	69	1022	3
21/01/2022		0,1	5	22			28	28					5,7	66	1020	4
22/01/2022		0,1	6	20			29	23					6,6	79	1025	3
23/01/2022		0,1	4	15			20	15					6,5	90	1023	3
24/01/2022		0,1	5	21			27	22					7,9	92	1024	3

DATA	PM2.5	CO	NO	NO2	PM10	Ni	NOx	O3	As	Pb	BaP	Cd	Temp.	H.Rel.	Pres.	SO2
	µg/m³	mg/m³	µg/m³	µg/m³	µg/m³	ng/m³N	µg/m³	µg/m³	ng/m³N	µg/m³	ng/m³N	ng/m³N	°C	% H.R.	mb	µg/m³
25/01/2022		0,1	6	22			31	31					8,2	85	1027	4
26/01/2022		0,1	8	19			32	19					6,7	83	1025	3
27/01/2022		0,1	7	19			29	21					6,1	71	1024	3
28/01/2022		0,1	6	20	13		30	26					6,7	57	1026	3
29/01/2022		0,1	5	14	20		22	34					7,5	53	1027	6
30/01/2022		0,1	4	10	9	1,4	16	36	0,22	0,01		0,05	9,3	35	1022	3
31/01/2022		0,1	5	16	20		24	30					10,3	33	1017	3

Taula d'elaboració pròpia amb les dades de <https://agroambient.gva.es/va/web/calidad-ambiental/datos-on-line>

Les dades que es generen en les estacions automàtiques de la Xarxa Valenciana de Vigilància i Control de la Contaminació Atmosfèrica han de ser sotmesos a un procés de validació per personal tècnic qualificat i, fins a aqueix moment, es consideren dades provisionals.

L'objecte del procés de validació és descartar els possibles errors de funcionament que en algunes ocasions poden aparèixer, i que, de manera general, poden deure's a avaries en els equips analitzadors dels sensors, així com a interferències o corts en el processament i transmissió de les dades.

El procés de la validació consisteix a realitzar una revisió de tots i cada uns dels valors dels paràmetres rebuts en el Centre de Control de la Qualitat de l'Aire de la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica a fi de verificar si aquestes dades són correctes i responen a l'estat real de la qualitat de l'aire en el lloc en què se situa l'estació de mesurament, i a cada moment de mesura.

El procediment per a dur a terme la validació és complex i requereix, segons els casos, diferents operacions, com la comparació amb el detectat en estacions pròximes o amb altres paràmetres de la mateixa estació, la realització de comprovacions en l'analitzador, la comprovació dels paràmetres de calibratge anteriors i posteriors al període de dades a validar, així com la traçabilitat del valor detectat en el temps.

Una vegada realitzades aquestes operacions, la dada recollida serà vàlida.

Les partícules atmosfèriques (PM) són compostes de matèria sòlida o líquida microscòpica suspesa en l'aire. Les fonts de material particular poden ser naturals o antropogèniques. De major preocupació per a la salut pública són les partícules suficientment menudes per a ser inhalades en les parts més profundes del pulmó humà. Aquestes partícules tenen menys de 10 micres de diàmetre (aproximadament 1/7 del gruix del cabell humà) i es defineixen com PM10. Són una mescla de materials que poden incloure fum, sutge, pols, sal, àcids i metalls. El material particular també es forma quan els gasos emesos pels vehicles de motor i la indústria pateixen reaccions químiques en l'atmosfera. PM10 són visibles com la boirina que definim com smog. PM10 es troben entre els contaminants atmosfèrics més nocius.

- ✓ PM10 poden augmentar el número i la gravetat dels atacs d'asma
- ✓ PM10 causen o agreugen la bronquitis i altres malalties pulmonars
- ✓ PM10 redueixen la capacitat del cos per a combatre infeccions
- ✓ PM10 inclouen partícules fines definides com PM2.5, que són partícules fines amb un diàmetre de 2.5 µm o menys. El major impacte de la contaminació de l'aire particulat en la salut pública resulta de l'exposició a llarg termini al PM2.5:
- ✓ PM2.5 augmenta el risc de mortalitat per edat, particularment per causes cardiovasculars.

La Pols en el Desert consisteix en partícules de menys de 62 µm que s'originen en els deserts. Sovint, les partícules de pols són xicotetes, la qual cosa condueix a altes concentracions de PM10 i PM2.5 i tots els impactes relacionats amb la salut.

Les previsions de concentracions de gasos contaminants de l'aire es presenten en el tercer diagrama. La contaminació per ozó (O₃) en la troposfera inferior es produeix principalment en les zones urbanes. L'ozó pot:

- Fer que siga més difícil respirar profunda i vigorosament.
- Causar dificultat per a respirar i dolor en prendre una respiració profunda.
- Causar tos i dolor o picor en la gola.
- Inflamar i danyar les vies respiratòries.
- Agreujar malalties pulmonars com asma, emfisema i bronquitis crònica.
- Augmentar la freqüència dels atacs d'asma.
- Fer els pulmons més susceptibles a infeccions.
- Continuar danyant els pulmons fins i tot quan els símptomes han desaparegut.
- Causar malaltia pulmonar obstructiva crònica (EPOC).

Diòxid de sofre (SO₂) és un gas que és invisible i té una olor forta i desagradable. Reacciona fàcilment amb altres substàncies per a formar compostos nocius, com a àcid sulfúric, àcid sulfurós i partícules de sulfat.

Exposicions a curt termini a SO₂ poden danyar el sistema respiratori humà i dificultar la respiració.

SO₂ i altres òxids de sofre poden contribuir a la pluja àcida, que pot danyar els ecosistemes sensibles.

Xiquets, ancians i aquells que pateixen d'asma són particularment sensibles a l'efecte del SOTA₂.

Diòxid de nitrogen (NO_2) és un gas de color marró vermellós que té una característica olor penetrant i forta i és un contaminant de l'aire important. La principal font de diòxid de nitrogen és la crema de combustibles fòssils: carbó, petroli i gas. La major part del diòxid de nitrogen a les ciutats prové dels gasos de fuga dels vehicles de motor. El diòxid de nitrogen és un important contaminant de l'aire perquè contribueix a la formació d'ozó, que pot tindre un impacte significatiu en la salut humana.

NO_2 inflama el revestiment dels pulmons i pot reduir la immunitat a les infeccions pulmonars.

NO_2 causa problemes com sibilancies, tos, refredats, grip i bronquitis.

Espanya estableix en 25 micrograms/ m^3 el valor límit de concentració anual per a les $\text{PM}_{2.5}$ i en 40 micrograms/ m^3 per a les PM_{10} , seguint la línia del que fixa la Unió Europea (UE).

El Formaldehid (HCHO) ha d'estar per davall d'1 mg/m^3 . En l'exterior la concentració 'normal' de CO_2 sol rondar els 400 ppm (parts per milió).

Respecte als nivells de CO_2 els nivells normals de diòxid de carboni han d'estar entre els 500 ppm i els 700 ppm.

A banda de la informació extreta de la web de GVA, s'han realitzat mesuraments pel nostre equip de treball.

Els nostres instruments propis de mesurament són de la marca PCE INSTRUMENTS

Disposem d'un Comptador de partícules PCE-RCM 12.

- Mesura CO_2 i formaldehid
- Indicació de la temperatura i humitat
- Mesurament de partícules ($\text{PM}_{2.5}$ / PM_{10})
- Gran rang de CO_2 : fins a 9999 ppm

Recordem que per a interpretar les mesures, els valors òptims per als valors mesurats: Espanya estableix en 25 micrograms/ m^3 el valor límit de concentració anual per a les $\text{PM}_{2.5}$ i en 40 micrograms/ m^3 per a les PM_{10} , seguint la línia del que fixa la Unió Europea (UE).

El Formaldehid (HCHO) ha d'estar per davall d'1 mg/m^3 . En l'exterior la concentració 'normal' de CO_2 sol rondar els 400 ppm (parts per milió).

Respecte als nivells de CO_2 els nivells normals de diòxid de carboni han d'estar entre els 500 ppm i els 700 ppm.





Imatges de les mesures obtingudes per l'equip de mesurament en el treball de camp

En el nostre treball de camp hem volgut col·locar el nostre mesurador en totes les condicions de trànsit possible. S'ha controlat la plaça del Sol.

Les mesures que s'observen a les imatges superiors són mesures de moments puntuals de tràfic alt però en les mitjanes de tots els registres efectuades s'observa que tots els nivells estan dins dels límits fixats per les autoritats.

- Els nivells PM2.5 estan entre 14-19.
- El de PM10 està en 36.
- HCHO 0.02 i 0.05
- CO2 entre 400-450.

Per tant, podem concloure que Manuel es troba en bones condicions de qualitat de l'aire, no excedint els límits fixats.

INVENTARI D'EMISSIONS

Des de la Conselleria d'Agricultura, Desenvolupament Rural, Emergència Climàtica i Transició Ecològica, s'ha encarregat l'elaboració d'un Inventari d'emissions del territori valencià, amb una estructura sectorial alineada amb els criteris del Panel Internacional del Canvi Climàtic (IPCC), amb una distribució sectorial i territorial, a més de fitxes amb estimacions municipals. Es tracta d'una ferramenta tàctica i operativa de governança climàtica.

Disposar d'un inventari que ens permeta comparar, agregar, fer seguiment i reportar amb un llenguatge comú, permet reportar indicadors comparables i fer una presa de decisions eficaç i eficient amb els compromisos adquirits a nivell internacional.

L'inventari que es presenta és l'inventari d'emissions de 2019, any pre-pandèmia per assegurar la normalitat de les dades i comparar a partir d'un any amb activitat normal.

<https://agroambient.gva.es/documents/163279113/356229181/Document+de+s%C3%ADntesi+Inventari+Municipis+VAL.pdf/41a8b115-eee3-992d-c4f9-28f21534bd30?t=1648477392149>

Les fitxes contenen una estimació de les emissions per terme municipal, desagregats a nivell sectorial, encara que s'haurà de tindre en compte que tindran un component d'imprecisió relacionat amb les característiques de càlcul que s'assenyalen en l'apartat anterior. Cada fitxa conté dades globals del municipi, amb la distribució sectorial d'emissions i fixació de gasos d'efecte hivernacle, podent distingir entre municipis netament emissors o netament fixadors de carboni.

L'execució de polítiques i mesures addicionals en l'esfera local contribueix de manera important a la reducció d'emissions en els sectors denominats difusos i és necessari que el sector públic lidere la lluita contra el canvi climàtic, un sector exemplaritzant per a tota la societat, i encapçale les mesures establides en l'Estratègia valenciana de canvi climàtic i energia 2030 i en la futura llei de canvi climàtic. No obstant això, es necessiten altres eines complementàries per dur a terme correctament els objectius de l'estratègia de forma integrada i coordinada amb altres entitats i administracions a totes les escales administratives. Els nuclis urbans són responsables del 70% emissions de gasos d'efecte hivernacle, i els municipis tenen un paper fonamental en la implementació i desenvolupament de mesures de lluita contra l'escalfament global. Dins de la llei s'estableix la necessitat de què les entitats locals elaboren Plans d'Acció Climàtica a partir del càlcul d'inventari d'emissions i l'estudi de riscos

<https://agroambient.gva.es/va/>



Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO₂



Manuel



RESULTATS REGIONALS GLOBALS

Les emissions brutes de GEH de Manuel van ser 13.338,54 t CO₂ eq. mentre que la fixació va ser 523,98 t CO₂ eq. entre el sector forestal, els productes fusters i l'agricultura. Per tant, les emissions netes de GEI de Manuel van ser 12.814,56 t CO₂ eq.

Població (p.)	Àrea (ha.)	Renda bruta (€)
2.428	604	19.727

Emissions brutes de GEH (t CO ₂)	Eq. fixació (t CO ₂)	Emissions netes de GEH (t CO ₂)
13.338,54	523,98	12.814,56

DISTRIBUCIÓ SECTORIAL D'EMISSIONS I FIXACIÓ DE GEH

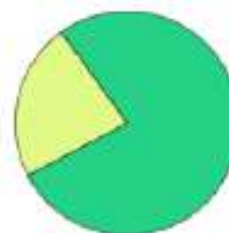
La distribució sectorial de les emissions de GEH es pot veure en la següent figura on els sectors estan ordenats per la seua intensitat.

Emissions



ENERGIA	53,56%
TRANSPORT	42,64%
PROCESSOS INDUSTRIALS	0,39%
AGRICULTURA	2,47%
RESIDUOS	0,05%

Fixació



FORESTAL	77,31%
ALTRES	22,69%

Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO₂



Manuel



INDICADORS MÉS RELLEVANTS

A més, la distribució sectorial de les emissions de GEH quantificades ha permès prioritzar els indicadors més rellevants. En Manuel, 9 / 57 indicadors suposen 84,76% del total d'emissions de GEH.

Indicador	Emissions (t CO ₂)	Percentatge
Polpa	3.323,12	24,91%
Automobilístics (Privats)	2.872,38	21,53%
Tractors industrials (No públics)	1.219,79	9,15%
Camions serveis pesants (Privats)	1.035,46	7,76%
Residencial (Crema de combustibles)	783,27	5,87%
Industrial (Consum elèctric)	707,13	5,30%
Residencial (Consum elèctric)	664,52	4,98%
Tèxtils i cuir (Crema de combustibles)	443,81	3,33%
Indústria no especificada (Crema de combustibles)	255,84	1,92%

Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO₂



Manuel



EQ. CO₂ EMISSIONS SECTORIALS

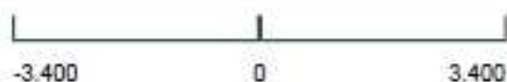
Sector	Valor
ENERGIA (SENSE TRANSPORT)	7.144,50 Tm
TRANSPORT	5.687,52 Tm
PROCESSOS INDUSTRIALS I ÚS DE PRODUCTES	51,84 Tm
AGRICULTURA	328,86 Tm
RESIDUOS	6,91 Tm
FORESTAL	-405,07 Tm

INVENTARI D'EMISSIONS DE GEH (cont.)

2. TRANSPORT 5.687,52 (t CO₂)

2.2. Transport terrestre privat 4.371,99 (t CO₂)

Indicador	Fixació	Emissió
Automobilístics (Privats)		2.872,38
Camions serveis lleugers (Privats)		195,15
Camions serveis pesants (Privats)		1.035,46
Motocicletes (Privats)		146,84
Ciclomotors (Privats)		68,20
Furgonetes (Privats)		53,96



Informe d'emissions de gasos d'efecte d'hivernacle equivalents a CO₂



Manuel



INVENTARI D'EMISSIONS DE GEH (cont.)

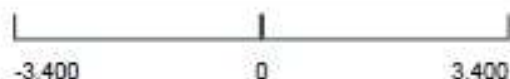
2. TRANSPORT (cont.)

5.687,52 (t CO₂)

2.5. Transport terrestre de servei públic

95,45 (t CO₂)

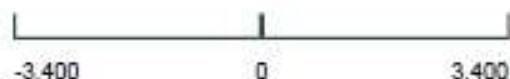
Indicador	Fixació	Emissió
Automobilístics (Servei Públic)		2,92
Camions serveis lleugers (Servei Públic)		2,14
Motocicletes (Servei Públic)		0,45
Furgonetes (Servei Públic)		0,99
Tractors industrials (Servei Públic)		88,94



2.6. Un altre tipus de transport

1.220,08 (t CO₂)

Indicador	Fixació	Emissió
Tractors industrials (No públics)		1.219,79
Tot terreny i altra maquinària		0,29



<http://www.geministools.com/landing>

Base de consulta: <https://agroambient.gva.es/va/web/cambio-climatico/inventari-emissions-geh>

Balanç energètic d'emissions CO² i velocitats mitjanes

A continuació, es definirà i es calcularà les emissions relacionades amb el transport Manuel, basant-nos en les respostes a l'enquesta de mobilitat realitzada de forma digital per l'equip del PMUS, que en vehicles a motor es mesuren en unitats de massa per longitud (g/km).

Metodologia de càlcul de les emissions relacionades amb el transport:

Les emissions de CO² d'una categoria de vehicles en un tram i un període de temps, són igual al producte d'emissió associat a la categoria, per el nombre de vehicles de dita categoria que circulen per el tram, per la longitud del tram.

Formula: *Factor d'emissió segons tipus de combustible (g/km) x nombre de vehicles per kilòmetre recorregut (vehicle-km)*

Factor d'emissions segons tipus de combustible:

Segons la fitxa del parc de vehicles automòbils en el municipi Manuel que publica en 2019 la direcció general de tràfic (ministeri de l'interior), l'antiguitat mitjana del parc de turismes es de 12,34 anys

Segons la fixa municipal de la Conselleria d'Economia Sostenible, Sectors Productius, Comerç i Treball de l'any 2021, el parc de vehicles Manuel, segons tipus de carburant, s'encontra conformat per un 49,33% Dièsel, 48,83% gasolina i 0,13% elèctrics

Diesel - 1.105	Gasolina - 1.094	Elèctrics - 3
----------------	------------------	---------------

Per a calcular de manera aproximada les emissions de quilograms de CO₂ en les vies principals Manuel, s'han tingut en compte estimacions que determinen que el parc automobilístic actual està compost per diverses tecnologies les quals incideixen directament en les emissions. S'ha pres com a referència la metodologia de l'Oficina Contra el Canvi Climàtic, per a una trama urbana, a velocitat i cilindrada mitjanes.

Emissions per vehicle (g/veh.km)	CO(g)	NOx(g)	HC(g)	PM(g)	CO ² (g)
Emissions mitjanes per vehicle	0,937	0,472	0,096	0,04	185,8
Dièsel	0,204	0,551	0,051	0,05	181,6
Gasolina	2,394	0,314	0,186	0,02	194,2

CO= Monòxid de carbono

NOx= Oxides de Nitrogen

HC= Hidrocarburs

PM= Material particulat

CO²= Diòxid de Carbó

Per al càlcul de les emissions relacionades amb el transport, generades per vehicles privats, és necessari estimar el nombre de vehicles-quilometres recorreguts amb el nucli urbà Manuel. S'ha partit de les dades del portal estadístic de la GVA on trobem el cens de Conductors. Titulars de permisos vigents de conducció 1.570 persones (ultima dada oficial).

En la enquesta online de mobilitat general s'ha obtingut els següents resultats:

- El 57% de la població es desplaça fora de Manuel cada dia i el 92% d'ells eu fa amb cotxe o furgoneta
- L'altre 43% fa viatges interns, dels quals el 35 % d'ells fa els desplaçaments en cotxe.

Per als desplaçaments principals a l'exterior (fora Manuel), s'ha suposat un recorregut mitja agarrant com origen el centre del municipi i fins a la perifèria del municipi, sent una distancia de 0,7 km, el que és un recorregut de 1,4 km/dia tenint en conter l'anada i tornada.

Per aquestes persones que fan un desplaçament fora Manuel, també realitzen altre desplaçament secundari per dins del municipi i en un 41% dels casos amb cotxe. Per aquest desplaçament secundari s'ha pres com origen el centro del nucli urbà i fins la meitat de la perifèria del municipi. Sent la distancia 0,35 km. Anada i tornada 0,7 km

Per als desplaçaments interns s'ha pres com origen el centro del nucli urbà i fins la meitat de la perifèria del municipi. 0,35 km i contant anada i tornada 0,7 km

En tots els casos es suppose que es realitzen tots els dies de la setmana.

Per el que el número de vehicles per kilòmetre recorregut/dia s'ha calculat mitjançant la següent formula:

Número de vehicles per kilòmetre recorregut/dia =

$$1.570 \cdot (0,57 \cdot 0,92 \cdot 1,4 + 0,57 \cdot 0,41 \cdot 0,7 + 0,43 \cdot 0,35 \cdot 0,7) = 1.574,55 \text{ vehicle} \cdot \text{km/dia}$$

A continuació, es calcula la quantitat emesa de cada un dels contaminants a partir dels vehicle*km obtinguts i les dades proporcionades en la tabla anterior sobre les quantitats de contaminants que emeten cada classe de vehicles.

Tipologia de vehicle	Vehicle*km (dia)	CO(g)	NOx(g)	HC(g)	PM(g)	CO ² (g)
Dièsel	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/dia)		1.964,75	661,89	179,75	53,65	286.634,6
Total (Tn/dia)		0,0019	0,00066	0,0001797	0,000053	0,2866
Total (Tn/any)		0,7171	0,241	0,065	0,019	104,62

El resultat de les emissions anuals de CO² que genera el tràfic en el municipi és de **104,62 Tones de CO²/any**

Possible escenari després de la implementació del PMUS (2022-2026)

Després de la implementació de les actuacions definides en el PMUS se aconseguirà reduir la mobilitat en vehicle privat dins del municipi i la modificació del Reparto modal dels desplaçaments dins del municipi.

En base al Reparto modal actual vist en la enquesta i després de la implementació de les propostes, preu dels combustibles, arribada del cotxe elèctric es preveu alcançar una reducció dels desplaçaments interns en vehicle privat en 20 punts percentuals, traslladant-se a altres mitjans de transports més sostenibles com caminar, bicicleta, patinet.

En base al nou Reparto modal, s'ha calculat les emissions que es generarien.

Número de vehicles per kilòmetre recorregut/dia =

$$1.570 \cdot (0,57 \cdot 0,92 \cdot 1,4 + 0,57 \cdot 0,21 \cdot 0,7 + 0,43 \cdot 0,15 \cdot 0,7) = 1.354,75 \text{ vehicle} \cdot \text{km/dia}$$

Número de vehicles per kilòmetre recorregut/dia

Tipologia de vehicle	Vehicle*km (dia)	CO(g)	NOx(g)	HC(g)	PM(g)	CO ² (g)
Dièsel	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/dia)		1688,95	569,09	154,524	46,13	246.436,6
Total (Tn/dia)		0,0016	0,00056	0.00015	0,000046	0,2464
Total (Tn/any)		0,6164	0,2077	0,056	0,016	89,94

El resultat de les emissions anuals de CO² que genera el tràfic en el municipi és de **89,94 Tones de CO²/any**

Per tant després de la implementació del PMUS de les emissions anuals de CO² s'estima que es reduiran en un 14,04%.

Pel que fa a les velocitats mitjanes en el treball de camp s'observa que dins del nucli urbà es respecta la velocitat de 30 km/h i 20 km/h per norma general. A més de la conscienciació en els últims anys de la majoria dels conductors, la longitud, amplària i estructura dels carrers del municipi ajuda al fet que no es puguin agafar grans velocitats.

Tant en Félix Rodríguez de la Fuente, Juan Moreno, de l'Àngel, Blasco Ibáñez i tram de Zapadores que tenen amplària i una longitud més gran que els carrers de dins del nucli urbà, per norma general sí que es respecta la velocitat màxima, ja que els passos sobre elevats ajuden a limitar la velocitat, però si que es cert que es circula en moltes ocasions per damunt dels 30 km/h

Des del passat 11 de Maig de 2021 entre la nova normativa de la Direcció General de Trànsit, la gran revolució de la mobilitat urbana, que pretén reduir la sinistralitat viària que afecta, sobretot, als usuaris més vulnerables (vianants, ciclistes i motoristes). La reforma legal que limita a 30 km/h la velocitat en vies urbanes d'un únic carril per sentit, que representen el 80% de tots els carrers d'Espanya, però només suporten el 20% del trànsit real, segons dades de la DGT.

I en el cas que de plataforma única aquesta nova llei limita la velocitat a 20 km/h.

Soroll, contaminació acústica

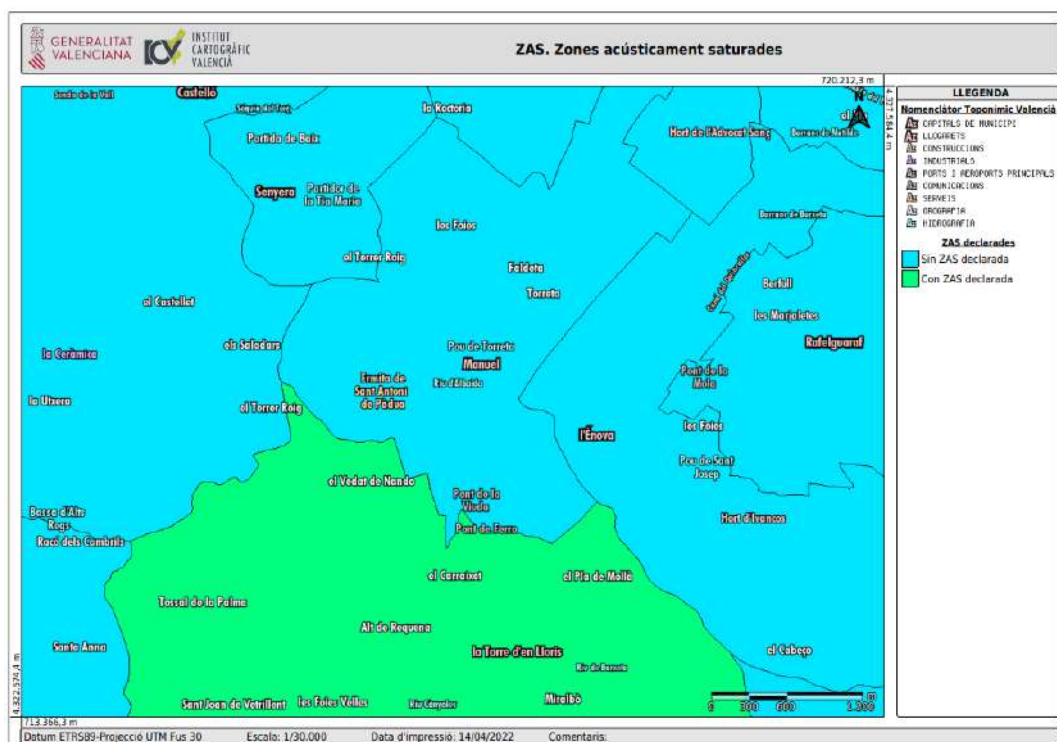
El terme «contaminació acústica» fa referència al soroll (entès com a so excessiu i molest), provocat per les activitats humanes (trànsit, indústries, locals d'oci, avions, entre altres) que produeix efectes negatius sobre la salut auditiva, física i mental dels éssers vius.

Els vehicles de motor són els causants del 80% de la contaminació acústica, mentre que l'activitat industrial representa un 10%, el ferrocarril un 6% i l'oci al voltant d'un 4%.

Manuel no està en l'obligació de la realització d'un PAM (Pla Acústic Municipal) ja que no té més de 20.000 habitants. Els plans acústics municipals tenen per objecte la identificació de les àrees acústiques existents en el municipi en funció de l'ús que sobre les mateixes existisca o estiga previst i de les seues condicions acústiques, així com l'adopció de mesures que permeten la progressiva reducció dels seus nivells sonors per a situar-los per davall dels previstos en la Llei 7/2002, de 3 de desembre, de la Generalitat, de Protecció Contra la Contaminació Acústica.

Tampoc està declarada com ZAS (Zona Acústicament Saturada) d'acord amb el que s'estableix en l'article 28 de la Llei 7/2002, de 3 de desembre, de la Generalitat Valenciana, de Protecció contra la Contaminació Acústica, són Zones Acústicament Saturades aquelles en què es produeixen uns elevats nivells sonors a causa de l'existència de nombroses activitats recreatives, espectacles o establiments públics, a l'activitat de les persones que els utilitzen, al soroll del trànsit en aquestes zones així com a qualsevol altra activitat que incidisca en la saturació del nivell sonor de la zona.

Així, seran declarades zones acústicament saturades aquelles en les quals, encara que cada activitat individualment considerada complisca amb els nivells establits en la referida llei, se sobrepassen dues vegades per setmana durant tres setmanes consecutives o, tres alternes en un termini de 35 dies naturals, i en més de 20 dB(A), els nivells d'avaluació per sorolls en l'ambient exterior establits en la taula 1 de l'annex II de la Llei 7/2002 de 3 de desembre, de la Generalitat Valenciana, de Protecció contra la Contaminació Acústica. El paràmetre a considerar serà LA_{eq},1h durant qualsevol hora del període nocturn i LA_{eq},14h per a tot el període diürn.



Imatge extreta del visor cartogràfic de la GVA

Per als mesuraments a peu de camp disposem d'un sonòmetre. PCE-MSL 1.

El sonòmetre PCE-MSL 1 és un mesurador de soroll. El sonòmetre PCE-MSL 1 serveix per a una detecció del soroll ambiental.

- Mesurament valor pic
- Alta precisió
- Mesurament immediat
- Mesurament de temperatura simultània
- Funció HOLD
- Ampli rang de freqüència
- Ponderació de freqüència A
- Micròfon electret de 1/2"
- Ponderació temporal lenta i ràpida
- Resolució: 0,1dB
- Actualització en pantalla: 300 ms



S'observa en els mesuraments realitzats en diversos carrers del municipi: Félix Rodríguez de la Fuente, Abat i Plaça del Sol. La mitja de totes elles es troben per davall dels 60 dB. Són les mitjanes dels mesuraments realitzats durant un temps determinat. La mitjana s'ha realitzat durant moments on passaven vehicles, persones, carrers buits



En les imatges veiem algun dels exemples dels mesuraments

El pics més alts que s'han mesurat han sigut a la plaça del Sol (carrers on més gent hi ha parlant i un punt on hi ha bastant trànsit) on s'arriben a aconseguir quasi els 80 decibels quan hi ha tràfic.

Una altra de les zones de possible contaminació acústica és el polígon industrial, cal destacar que gran part és el generat pels vehicles que accedeixen per a realitzar les labors de càrrega i descàrrega, encara que, sí que es detecten algunes afeccions produïdes pels treballs que es realitzen en alguna de les activitats del polígon.

Pla de Mobilitat Urbana Sostenible – PMUS, amb perspectiva de gènere

“El gènere, en l'àmbit urbanístic, té com a objectiu la creació d'uns espais i una ordenació urbana que resulten adequats per a fer més confortable el treball reproductiu, les labors d'atenció i, sobretot, la vida quotidiana, i, per descomptat, pretén crear uns espais més segurs i uns entorns més agradables i reconfortants per a la trobada. L'urbanisme amb perspectiva de gènere no és un urbanisme exclusiu de les dones, és un urbanisme que proposa un disseny i una ordenació que té en compte els rols que s'han assignat a la dona, actualment també exercits pels homes. Aquesta forma d'urbanisme té en compte totes les etapes de la vida de l'ésser humà, des de la infància a la vellesa, i no pensa exclusivament en la part social que es troba en l'etapa del treball productiu, com ocorre encara avui en la majoria dels casos”.

“S'entén per integració de la perspectiva de gènere la consideració sistemàtica de les diferents situacions, condicions, aspiracions i necessitats de dones i homes, incorporant objectius i actuacions específics adreçats a eliminar les desigualtats i promoure la igualtat en totes les polítiques i accions, en tots els àmbits i en totes les fases de planificació, execució i avaluació”.

La planificació urbana de la ciutat i el model de creixement ha prioritzat facilitar les tasques productives i les activitats econòmiques, en detriment de les tasques reproductives i d'atenció de la societat que no s'han valorat ni afavorit. Hi manca, per tant, una anàlisi multidisciplinària, a diferents escales i de caràcter transversal, prèvia a la presa de decisions en l'àmbit urbà.

Així, i a manera d'exemple, la incompatibilitat i llunyania de la localització entre l'habitatge, l'ocupació i les activitats quotidianes urbanes té com a conseqüència un important consum dels recursos de temps i diners, cosa que dificulta les tasques reproductives i d'atenció social.

Aquestes tasques són les que duu a terme un percentatge important dels habitants de la ciutat que no estan integrades en el model productiu tradicional.

Efectivament, les tasques esmentades, segons tots els estudis realitzats, les continuen realitzant majoritàriament les dones. Per tant, són elles les que pateixen en major grau aquesta problemàtica del model de ciutat, la qual cosa suposa un dels principals obstacles perquè les dones assolisquen la seua autonomia i gaudisquen del seu dret a la ciutat en igualtat de condicions.

L'urbanisme recent dona com a resultat barris d'un ús únic, amb espais amplis poc caracteritzats, pocs serveis i comerços, sense itineraris clars i amb grans avingudes de trànsit sobredimensionades. Aquests elements generen més percepció d'inseguretat, per la qual cosa aquest aspecte queda vinculat inequívocament a les decisions urbanístiques i al disseny de la ciutat i els seus espais públics des dels poders públics.

Els estudis indiquen que, en matèria de seguretat, no són tan importants les estadístiques de denúncies policials, sinó la percepció subjectiva que un espai siga segur o no ho siga. Per tant, és un aspecte que ha de quantificar-se i valorar-se des de l'experiència quotidiana.

La percepció d'inseguretat urbana exerceix un efecte de restricció per a l'accés, ús i apropiació de l'espai públic de la ciutat per part de la ciutadania. Hi ha evidència empírica que les dones autolimiten els seus desplaçaments i, per tant, l'ús i accés als espais urbans i transport públic, en funció de la percepció d'inseguretat. Per tant, aquest aspecte constitueix un obstacle per a l'autonomia de les dones, ja que eviten eixir a determinades hores o modifiquen el seu recorregut a peu per la ciutat.

Les persones tenen distintes necessitats en relació a l'espai urbà, derivades dels rols de gènere que assumeixen en la seua vida quotidiana.

Moltes vegades es visibilitzen les dones només quan s'analitza l'exclusió social, la pobresa, la precarietat laboral, la bretxa digital o la violència de gènere. Amb això, no es consideren les desigualtats existents en altres àmbits quotidians sense ser situacions vulnerables, com

la conciliació de la vida personal i laboral o la utilització diferenciada de l'espai per distinció de gènere i característiques físiques.

Estadísticament, la major part del treball d'atenció no remunerat és assumit per dones. No obstant això, hi ha hagut un increment de la participació femenina en el sector productiu. La duplicitat de treball remunerat i no remunerat determina les necessitats de les dones en relació a l'espai públic, el transport, els equipaments, els llocs d'ocupació i comerç, i l'habitatge.

Les persones que no assumeixen tasques d'atenció fan un ús més limitat de la ciutat, concentrat a acudir als llocs d'ocupació i oci en determinats horaris fixos. Mentre que les dones, a càrrec de les tasques d'atenció, es troben més habitualment amb els obstacles i entrebancs quotidians que presenten les ciutats, com són els temes d'accessibilitat.

“Les investigacions realitzades fins ara en diversos països coincideixen en un fet: les pautes de mobilitat de dones i homes són diferents. Les dones tenen un menor accés al cotxe i, per això, depenen del transport públic en major proporció que els homes, realitzen més desplaçaments amb xiquets/etes o van més sovint carregades, i viatgen més fora dels horaris punta (en part, pel fet que moltes tenen treballs a temps parcial).

El disseny de les infraestructures de mobilitat, fet des de pautes suposadament universals, valora clarament els viatges laborals per damunt de qualsevol altre motiu de desplaçament” (Manual de anàlisi urbana, País Basc).

A més, encara avui, les dones són les que majoritàriament assumeixen les tasques d'atenció a les persones, per la qual cosa tenen més dificultats de desplaçament per a compatibilitzar el treball remunerat amb el domèstic, i es troben amb més limitacions d'accessibilitat en el transport públic.

L'urbanisme i l'arquitectura han sigut professions amb escassa representació femenina, i, doncs, les dones han tingut poca capacitat d'incidir en la presa de decisions urbanes. No obstant això, les tasques derivades del treball reproductiu han provocat que les dones siguen les màximes usuàries i coneixedores dels espais quotidians. Per això, la seua participació i experiència és imprescindible en aquest camp.

Existeixen encara obstacles per a la participació real de dones en els processos participatius de la ciutadania, producte de la divisió sexual del treball en la llar, la falta de temps per superposició d'activitats i la desconfiança pròpia a saber sobre temes urbans.

Font: SET PER A INTRODUIR LA PERSPECTIVA DE GÈNERE EN EL PROCÉS URBÀ

https://politicaterritorial.gva.es/documents/168489756/0/SET_vlc_link.pdf/9dddfa0e-58af-461c-aec6-bd616507502b

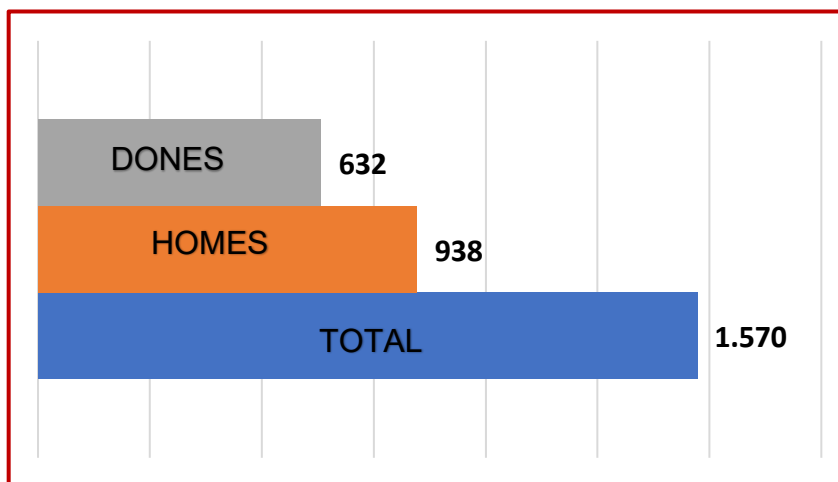
Com s'assenyala en la Carta Europea de la Dona a la Ciutat (1995) "El marc de vida a la ciutat influeix i determina la realitat quotidiana dels seus habitants, homes i dones, però especialment a les dones perquè moltes tenen doble jornada de treball i depenen per això més de la qualitat dels serveis urbans i de les opcions adoptades per al transport i el medi ambient"

Les persones tenen diferents necessitats en relació amb l'espai urbà derivades dels rols de gènere que assumeixen en la seua vida quotidiana. Moltes vegades es visibilitza a les dones només quan s'analitza l'exclusió social, la pobresa, la precarietat laboral, la bretxa digital o la violència de gènere. Amb això, no es consideren les desigualtats existents en altres àmbits quotidians que no impliquen situacions vulnerables, com la conciliació de la vida personal i laboral o la utilització diferenciada de l'espai per distinció de gènere i característiques físiques.

La major part del treball de cura no remunerada és assumit per dones. No obstant això, hi ha hagut un increment de la participació femenina en el sector productiu. La duplicitat de treball remunerat i no remunerat determina les necessitats de les dones en relació amb l'espai públic, el transport, els equipaments, els llocs d'ocupació i comerç i l'habitatge. Les persones que no assumeixen tasques de cura fan un ús més limitat de la ciutat, concentrat a acudir als llocs d'ocupació i oci en determinats horaris fixos. Mentre que les dones, al càrrec de les tasques de cura, es troben més habitualment amb els obstacles i dificultats quotidianes que presenten les ciutats, com són els temes d'accessibilitat.

Al gràfic s'observa els titulars de permisos de conducció diferenciat per sexe, en l'últim any que es tenen dades (2018). També cal considerar que per educació les dones més majors de la població no disposen de permís de conduir, per tant, depenen de la seua parella, familiar, amigues o amics, etc., per a poder desplaçar-se per la població, és per això que les dones més majors realitzen més desplaçaments a peu, que els homes que disposen de permís de conduir.

Del total de permisos de conduir 1.570 el grup de dones són 632 i el de homes de 938

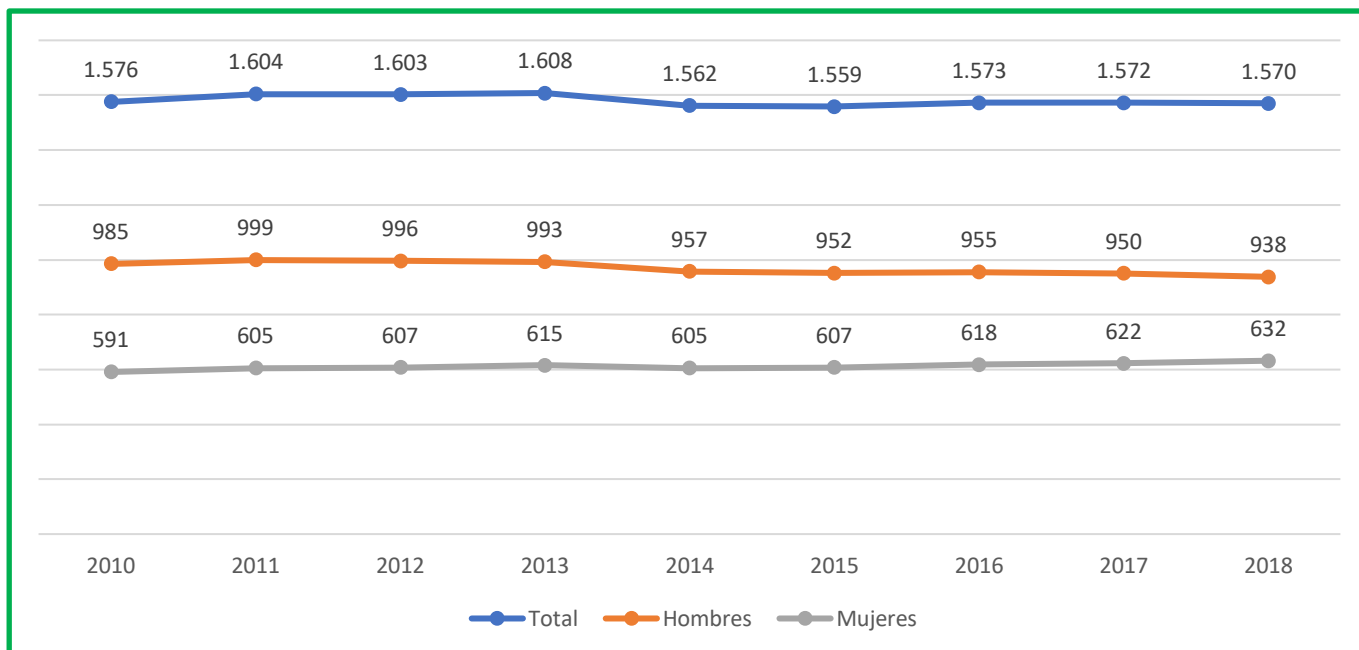


Les dones passen per etapes de la seua vida, on necessiten millors solucions de mobilitat i accessibilitat, per exemple, durant l'embaràs, quan assumeixen la cria de les seues filles o fills, ja que continuen assumint majoritàriament aquest rol, un carro de bebé pot ser difícil de desplaçar quan les voreres estan en males condicions o no disposen de qual d'accés per a realitzar la

transició de vorera a vorera, entrada a Centre de Salut, guarderia, col·legis, etc.

Per tant, totes les dones independentment del seu tram d'edat, i a causa dels rols que han o els han fet assumir en aquesta societat, pateixen més els problemes de mobilitat i accessibilitat quan transiten a peu per la població.

Evolució dels permisos de conduir entre dones i homes



Gràfica d'elaboració pròpia amb dades estadístiques del Ministeri d'Interior.

A l'any 2010 la diferencia entre homes i dones que disposaven de permís de conduir era de 394 persones a favor dels homes, a l'any 2018 la diferencia era de 306, van reduïxen les diferències.

Dones al volant a Espanya, així hem avançat

El 1918 apareix un nou reglament per ratificar el permís de conduir amb requisits entenedor com: saber llegir, escriure, conèixer les regles de circulació, tenir la salut necessària per a això... Però és que, a més, hi havia un apartat específic per als menors d'edat (entre 18 i 21 anys) i per a les dones que deia: els menors d'edat o les dones, hauran de presentar l'autorització paterna o marital.

D'aquesta forma, les dones passaven a un segon pla pel que fa al món del motor en no poder optar per si mateixes. Les limitacions en no poder comptar amb un carnet de conduir lliurement, no només afectaven l'oci, sinó que pràcticament impossibilitaven que les dones pogueren dedicar-se a treballs en els quals cal conduir o que es trobaven a una distància tal, que era impossible arribar a peu o en transport públic.

Tret que el seu pare o el seu marit fos benevolent i els deixés fer-ho.

A dia d'avui no és estrany voler el mateix nombre de conductors i conductores a les nostres carreteres.

Segons les dades de la DGT, veiem que el 1962 només el 6% dels nous carnets de conduir expedits van ser per a dones (però no hi ha dades totals de quants conductors per sexes fins als 90).

L'any 1990 els percentatges havien millorat, però, tot i així, només el 30 % de les persones amb carnet de conduir eren dones al nostre país. Hui dia la presència femenina ja està al voltant del 42 % el que implica que en els últims 25 anys el nombre de dones amb permís de conducció s'ha multiplicat per 2,5 vegades.

Normativa autonòmica igualtat

En 2019 es realitza la modificació de la LOTUP, integrant en el seu article 13: Cohesió social, perspectiva de gènere i urbanisme.

Les polítiques i plans de les administracions públiques en matèria d'urbanisme i ordenació del territori han d'incloure mesures adscrites a fer efectiu el principi d'igualtat entre les persones. En aquest sentit, la perspectiva de gènere s'ha d'incloure en el disseny, definició i execució del planejament urbanístic i complir amb els criteris de l'annex X d'aquesta llei i, com a mínim, amb els següents elements clau:

- La interrelació, proximitat i combinació dels usos per a fer confluïr les quatre esferes de la vida quotidiana—productiva, reproductiva, política i personal i atorgar-los el mateix valor.
- La sostenibilitat com a eix que, de manera transversal, impregna tot l'urbanisme que ha d'anar amb compte del mitjà: aigua, energia, contaminació, sòl, residus, medi natural, zones verdes o espais naturals.
- Emprar el concepte de ciutat com a model urbà, és a dir, que l'espai urbà, mobilitat, transport públic, accessibilitat, seguretat, equipament i disseny dels habitatges estan en funció de les persones i la vida quotidiana.
- Garantir el dret d'informació de la ciutadania i dels col·lectius afectats, així com fomentar la participació ciutadana en totes les fases, tenint especial cura d'incloure tant la paritat com la diversitat en tots els vessants, inclosa la participació de la infància. Cal prioritzar criteris inclusius i afavorir l'equitat en l'accés als serveis i infraestructures urbanes.
- L'ús de llenguatge inclusiu en la redacció dels documents i l'adaptació del llenguatge en els processos participatius per a fomentar la inclusió.

Com annex a este PMUS s'exposa el set per a introduir la perspectiva de gènere en el procés urbà realitzat per Servei de Planificació Econòmica i Regeneració Urbana. Direcció General d'Habitatge, Rehabilitació i Regeneració Urbana

Els senyals de trànsit en les quals la Fiscalia veu masclisme.

La Fiscalia General de l'Estat ha censurat el masclisme d'algunes senyalitzacions de Trànsit per situar a la dona en «una situació de dependència i subordinació», com aquella en la qual apareix seguint a un home senderista o també la d'un xiquet que porta de la mà a una xiqueta, que va darrere, al col·legi.

Es tracta d'una de les consideracions que inclou en la Memòria Anual del Ministeri Públic corresponent a l'any 2019, en l'apartat que analitza la perspectiva de gènere i la seguretat viària.

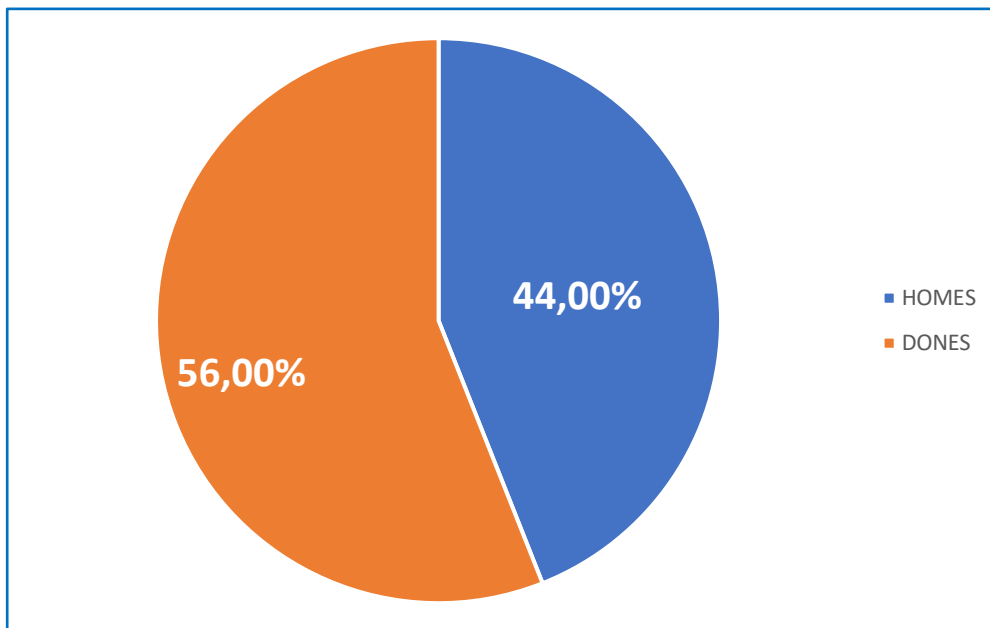
La Fiscalia realitza una sèrie d'aportacions, «per descomptat no inèdites», sobre la mobilitat des de la perspectiva de gènere, perquè, «tot i que s'han fet progressos», insisteix que «encara perviuen les senyalitzacions contràries als principis d'igualtat».



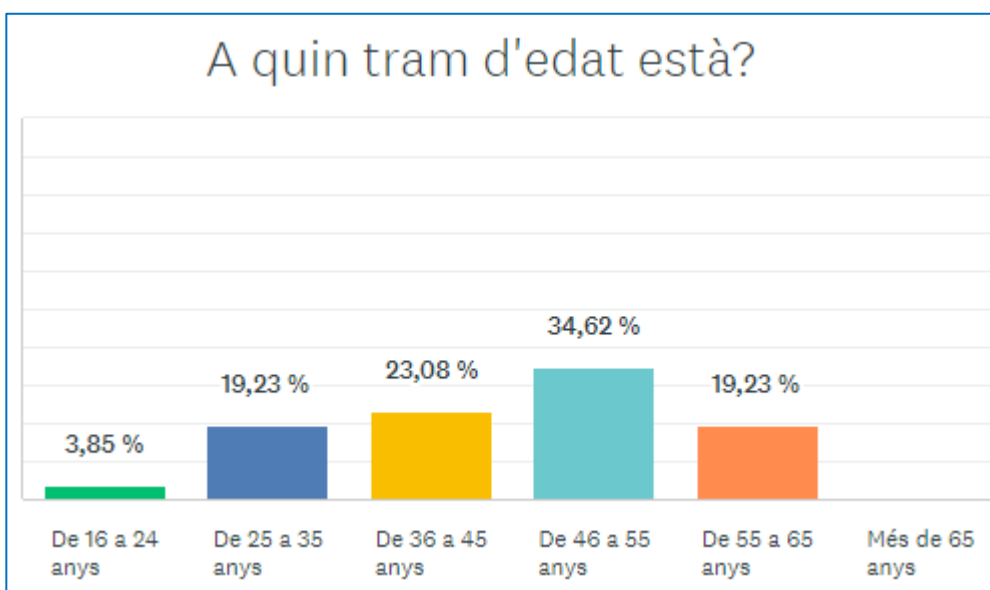
En particular, denuncia que hi ha senyals de trànsit que representen a un home com a vianant o com a conductor; i altres relatives a cura de persones o a l'àmbit domèstic assenyala que és una dona la representada.

També aquelles en la qual «una dona apareix en una situació de dependència i subordinació» com per exemple la d'una dona que segueix a un home senderista o, fins i tot, aquella d'un xiquet que porta de la mà a la xiqueta, que va darrere, tots dos al col·legi.

A l'enquesta de Participació Ciutadana també s'ha valorat i desgranat la participació d'homes i dones.



La participació de les dones ha sigut superior que la dels homes



En quan a grups d'edat, la participació de les dones majors de 65 anys ha sigut nul·la, tenen dificultat a l'hora de participar en l'enquesta digital i son poc inclinades a participar en l'enquesta a peu de carrer, les més participatives han sigut el grup de dones en el tram de 46 a 55 anys

Gràfiques d'elaboració pròpia amb dades de les distintes enquestes

Anàlisi DAFO

Diagnòstic global, que consisteix en una descripció de la problemàtica existent en matèria de mobilitat.

Anàlisi DAFO (Debilitats, Amenaces, Fortaleses, Oportunitats).

Debilitats

- Poc ús de la bicicleta en el nucli urbà.
- Deficient proporció entre voreres i calçada a casc antic.
- Espai públic dominat pel vehicle privat.
- Voreres amb una amplària insuficient, sobre tot al casc antic.
- La vegetació és escassa, provoca escassetat d'ombres en un municipi.
- Algunes interseccions amb poca visibilitat i amb senyalització insuficient.
- No es disposa d'una estació de càrrega per a vehicles elèctrics dins del nucli urbà.
- Índex de motorització alt.
- Mal estat de forma general de la senyalització horitzontal.
- Falta de guals a les voreres per millorar l'accessibilitat en tota la població.
- Falta de passos de vianants.
- Accessibilitat dolenta de alguns carrers per a persones amb mobilitat reduïda
- Poques zones de jocs per a xiquets i xiquetes
- L'orografia dels carrers de la part alta dificulten la mobilitat de persones amb mobilitat reduïda
- Manca de carrers on està regulat l'estacionament
- Places o parcs infrautilitzats
- Mala visibilitat i senyalització de les places per a persones amb mobilitat reduïda

Amenaces

- Limitat ús del transport públic i predomini de l'ús del vehicle privat.
- Sedentarisme de la població, cultura de l'automòbil.
- Permissibilitat als vehicles que estacionen de manera indiscriminada. Sobretot a C/Caixa Estalvis.
- Incomprensió social a accions amb tendència a reduir les places d'estacionament en via pública en detriment de la creació de noves zones per a la mobilitat per als vianants i ciclista.
- Baixa utilització de vehicles elèctrics.
- Motorització elevada, gran dependència del cotxe per als desplaçaments fora Manuel.
- Envel·liment de la població

- Hi ha un sector urbanitzat però sense edificacions amb perill d'abandonament i estat decadent.
- Mala connexió amb La Serreta per anar a peu o en bicicleta.

Fortaleses

- Aposta per part del consistori en la elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible.
- Poc trànsit dins del nucli urbà.
- Absència de problemes de congestió.
- Bona il·luminació artificial.
- Municipi de tamany reduït que afavoreix que els desplaçaments dins del municipi es realitzen la majoria a peu.
- Baixa contaminació acústica i bona qualitat mediambiental.
- Estació de tren pròxima.
- La dotació d'espais públics i el condicionament del viari per als vianants existent, contribuiria a la millora de la mobilitat per als vianants.
- Entre els xiquets i xiquetes de la població és comú el desplaçament a peu al col·legi.
- Clima favorable per al desplaçament a peu per les escasses precipitacions, però desfavorable des del punt de vista de les temperatures caloroses a l'estiu.
- Respecte de la majoria de conductors als límits de velocitat, dins del municipi.
- Bon estat del paviment per norma general en tot el municipi.
- Condicionants molt favorables per als desplaçaments amb bici tant per a desplaçaments urbans com de connexió amb nuclis urbans pròxims o destins fora del nucli urbà com el polígon industrial.
- Bon numero de places d'estacionament públiques.
- Disposa de carrers sols per a vianants.
- Proximitat a ciutats com Xàtiva, Carcaixent i Alzira.
- Bona connexió per carretera a través de la CV-41 i CV-562

Oportunitats

- Posada en marxa de les accions i propostes extretes de l'elaboració del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS).
- Ordenances de mobilitat un marc apropiat per a les actuacions que vulga realitzar l'Ajuntament.
- Màxim aprofitament dels espais públics i orientar el seu ús cap al seu valor social i col·lectiu.
- Aprofitament de la demanda social per a la implementació de campanyes de conscienciació mediambiental i d'eficiència energètica.
- Aprofitar el potencial de les xarxes socials i la tecnologia per a millorar la qualitat de vida de la ciutadania.

- Carrers que permeten dotar d'arbres de grandària mitjana propis de climes càlids.
- Modernització dels vehicles per elèctrics o híbrids.
- La majoria dels desplaçaments que es fan en cotxe dins del municipi són de menys de 1 quilòmetre, i es poden canviar en desplaçaments a peu o en bicicleta.
- Augmentar el número de carrers Manuel amb estructura de plataforma única.
- Promocionar l'ús del carril bici per al desplaçament entre el nucli urbà i la zona industrial.
- Infraestructura de la Via Verda

FASE III. PLA D'ACCIÓ

PLA D'ACCIÓ

Algunes de les accions a realitzar per assolir objectius generals del PMUS són:

La mobilitat a peu i la seguretat dels vianants

Objectius

- ✓ Garantir un repartiment de l'espai viari més equitatiu.
- ✓ Atorgar als desplaçaments a peu un paper protagonista en la mobilitat urbana a l'objecte d'afavorir un entorn urbà més tranquil i segur.
- ✓ Millorar la seguretat viària i reduir el riscs d'accidents.
- ✓ Donar prioritat als sectors d'edat més dèbils i amb major risc de patir un accident (xiques i xiquetes, majors, persones amb mobilitat reduïda)
- ✓ Aconseguir un espai públic per a tota la ciutadania, siga el que siga el seu grau de mobilitat i accessibilitat, per que puga desplaçar-se sense barreres arquitectòniques o urbanístiques.
- ✓ Afavorir les relacions socials i la convivència ciutadana tot fomentant el contacte humà i potenciant la vida comercial i lúdica Manuel.

La mobilitat en vehicles motoritzats i la seguretat dels conductors

Objectius

- ✓ Reduir l'ocupació extensiva i intensiva de l'espai viari públic per part dels vehicles privats.
- ✓ Fomentar una mobilitat més tranquil·la i segura per al conjunt de la ciutadania.
- ✓ Crear un entorn urbà més tranquil que fomenti la relació humana.
- ✓ Disminuir el consum d'energia, les emissions contaminants i el soroll associats al trànsit.
- ✓ Adaptar la velocitat dels vehicles a les característiques de la xarxa viària.
- ✓ Regular i fer respectar les zones de estacionament per càrrega i descàrrega de mercaderies.

La mobilitat en bicicleta i la seguretat dels ciclistes

Objectius

- ✓ Considerar la bicicleta com un mitjà de transport urbà, no només com un element lúdic.
- ✓ Facilitar l'aparcament de la bicicleta per a totes aquelles persones que la utilitzen com a mitjà de desplaçament habitual per el municipi.
- ✓ Fomentar, per mitjà de l'actuació pedagògica municipal, l'ús de la bicicleta.
- ✓ Reduir l'ús del vehicle a motor privat.
- ✓ Reduir les emissions contaminants i el soroll.
- ✓ Contribuir a la pacificació del trànsit dins del municipi.

L'ordenació i la gestió de la mobilitat urbana

Objectius

- ✓ Planificar i ordenar el municipi i l'espai urbà d'acord a les necessitats de transport i mobilitat dels ciutadans i de la diversitat d'activitats.
- ✓ Establir prioritats sobre els conceptes de proximitat i accessibilitat sobre els de mobilitat o transport.
- ✓ Impulsar actuacions que preserven el dret a l'accessibilitat de tots els ciutadans i usuaris de l'espai públic.
- ✓ Garantir una mobilitat tranquil·la, segura i respectuosa amb la salut de les persones i la qualitat del medi urbà, amb criteris d'eficàcia i eficiència.

La millora de la qualitat ambiental urbana

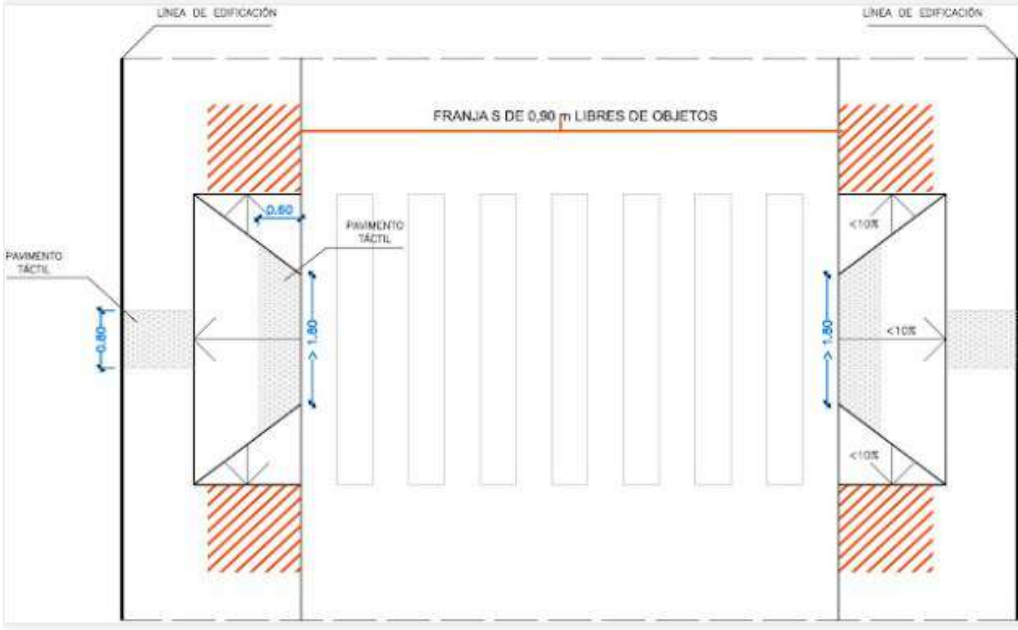
Objectius

- ✓ Millorar la qualitat ambiental urbana mitjançant la reducció de les emissions contaminants i del soroll.
- ✓ Disminuir les emissions contaminants procedents del trànsit rodat.
- ✓ Contribuir a la reducció del soroll provocat per la circulació de vehicles a motor.
- ✓ Avançar en l'ús de tecnologies i fonts d'energia més netes que no generin emissions contaminants, a l'objecte d'avançar en la progressiva millora de l'ambient urbà.
- ✓ Crear un entorn urbà de qualitat, més habitable i saludable.

Propostes d'Actuació

A continuació es realitzen propostes concretes per a objectius específics.

Proposta número 1.- MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT DELS PASSOS DE VIANANTS I CREACIÓ DE NOUS

Descripció	A escala general de tot el municipi els passos de vianants no tenen els guals per a l'accessibilitat realitzats i molts d'ells es troben en males condicions. - Realitzar correctament guals a les voreres. - Millorar l'estat de la via pública (forats, pendents, etc). - Repintar els passos que tinguen necessitats per tindre la pintura esborrada - Senyalitzar-los amb senyals vertical, sobretot aquells que es troben en vies importants com Félix Rodríguez de la Fuente, C/ de l'Àngel, Juan Moreno, Zapadores i en tot l'entorn escolar. - Creació de nous passos de vianants.
Objectius	- Millorar l'accessibilitat i la mobilitat per al vianant, sobretot per a persones amb mobilitat reduïda. - Millorar la continuïtat longitudinal i transversal dels vianants
Prioritat	Alta
Agents implicats	Ajuntament Manuel
Pressupost*	El cost per la construcció de un pas de vianants complet es de 1.945,00 €. Total 60.295 €
Exemple	 Diagrama de detall d'un pas de vianant. El diagrama mostra una planta baixa d'un carrer amb una franja de 0,90 m llibre d'objectes (FRANJA S DE 0,90 m LIBRES DE OBJETOS) al centre. A les vores de la franja hi ha guals (PAVIMENTO TÁCTIL) amb una amplada de 0,60 m. Els guals estan senyalitzats amb triangles blancs sobre fons vermells. Les dimensions dels guals són: 0,60 m d'amplada i 0,80 m d'alçada. Els angles dels guals són <10°. Les línies de edificació (LINEA DE EDIFICACIÓN) estan a les vores del carrer.



En el mapa anterior s'han assenyalat els guals per a vianants que es consideren prioritaris per realitzar-los o executar-los de manera correcta.

Observacions

En els romanents del pressupost del 2021, està contemplat repintar els passos de vianants que ho necessiten.

*Font d'informació: <https://contrataciondelestado.es/wps/portal/plataforma>

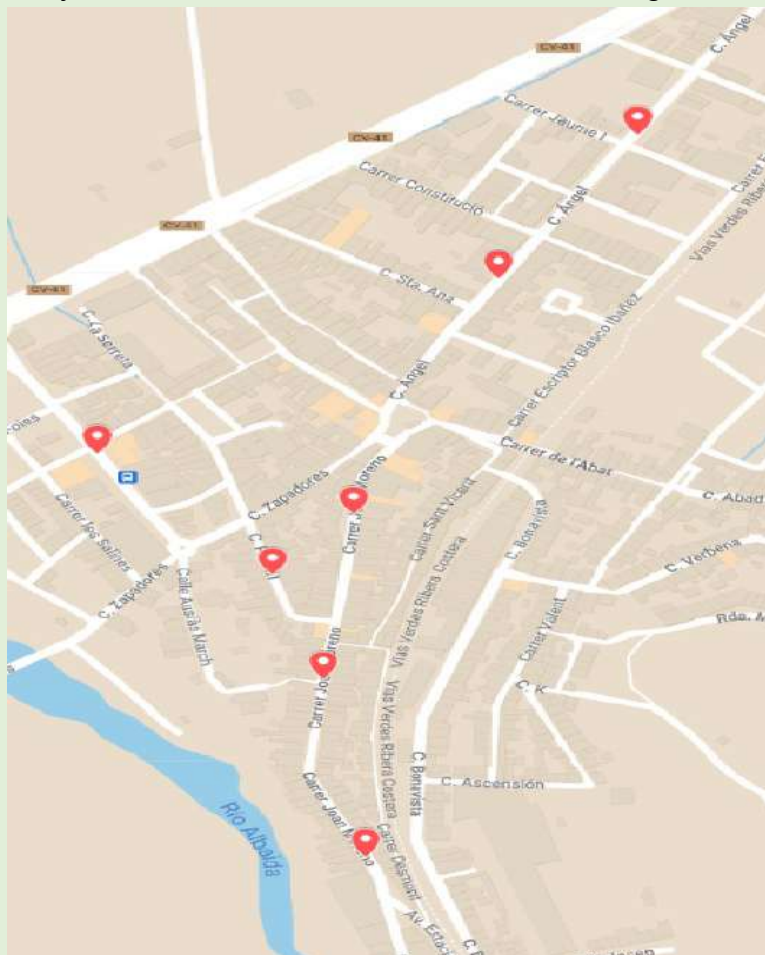
Proposta número 2.- MILLORA PLACES D'ESTACIONAMENT PER A PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA

Descripció	A escala general de tot el municipi les places d'estacionament per a persones amb mobilitat reduïda tenen una mancança en quant a senyalització es refereix. • Pintar amb pintura viària blava per a delimitar-les • Si la plaça està assignada a algun veí o veïna en concret, cal col·locar un senyal amb la matrícula del vehicle assignat. • Cal que aquests espais tinguin un accés per als vianants i que estiguen adequadament comunicats amb la via pública. • Instal·lació de senyalització vertical. Les places per a persones amb mobilitat reduïda han d'estar senyalitzades de forma prou visible, incloent el símbol corresponent i el missatge de prohibit aparcar a altres persones sense discapacitat. • Les dimensions d'aquestes zones d'estacionament no poden ser inferior a 3,60 metres.
Objectius	• Donar més visibilitat a les places • Facilitar a les persones que necessiten la plaça ubicar-la més prompte. • Si s'assigna la plaça a un vehicle concret evita que altre vehicle estacione en ella i evita algun possible conflicte • Si s'assigna la plaça a un veí front al seu domicili millora la qualitat de vida per al ciutadà
Prioritat	Alta
Agents implicats	Ajuntament Manuel
Pressupost	Ho poden realitzar els treballadors de l'Ajuntament, per la qual cosa el pressupost només entraria el material d'obra necessari per a la seua realització. • Pintura viària homologada (25 litres). 30-80 € • Senyalització amb refractari (Alta Qualitat). A partir de 60 € unitat. Total per a 6 places: 960 €
Exemples	

Proposta número 3.- PASSOS SOBRE ELEVATS

Es necessita l'actuació sobre els passos sobre elevats als carrers Félix Rodríguez de la Fuente, de l'Àngel, Juan Moreno, dels Metges

- Cal senyalitzar-los amb senyals verticals
- Manteniment de la pintura viària
- Si es volen fer servir també com a passos de vianants cal senyalitzar-los també com a tal i realitzar els quals correctament



Punts on es troben els passos sobre elevats a millorar.

Descripció

Objectius

- Millorar la mobilitat, el pas al vianant i fer un poble més accessible.
- Millorar la visibilitat
- Millorar la seguretat dels conductors

Prioritat

Alta

Agents implicats

Ajuntament Manuel

Pressupost

Ho poden realitzar els treballadors de l'Ajuntament, per la qual cosa el pressupost només entraria el material d'obra necessari per a la seua realització.

Total material obra, senyalització i pintura para 7 passos 1.300 €.

Proposta número 4.- REGULAR L'ESTACIONAMENT

Descripció	Molts carrers del municipi no tenen regulat l'estacionament de vehicles per mitja de senyalització. Es creu necessari en els carrers: Enric Valor, 9 d'Octubre, Furs, Germanies, Victoria Kent, Joan Fuster, Dean Songel. • Instal·lació de senyalització regulant l'estacionament
Objectius	• Impedir que en carrers estrets de dos sentits de circulació s'estacione als dos costat podent aixina crear algun conflicte o colp • Que el vehicle privat no ocupe més del 90 % de la via pública. • Alliberar alguns carrers
Prioritat	Alta
Agents implicats	Ajuntament Manuel
Pressupost*	Ho poden realitzar els treballadors de l'Ajuntament, per la qual cosa el pressupost només entraria el material d'obra necessari per a la seua realització. Senyalització amb refractari (Alta Qualitat) per als 7 carrers indicats: 1.260 €
Exemple	

*Font: www.sgirod.com

Proposta número 5.- RETIRAR ELEMENTS DE LES ZONES DE PAS DEL VIANANTS

Descripció	Hi ha diversos carrers en el municipi on en les seues voreres hi ha instal·lats diferents elements que impedeixen el pas a les persones, dificulten la mobilitat a persones de mobilitat reduïda ja que deixen un pas per al vianant en alguns casos inferiors als 50 centímetres. El més destacats són els fanals que trobem a les voreres d'un tram de Zapadores, Furs, Jaume I, 9 d'Octubre, Joan Fuster, Germanies i Vicent Andres Estelles. Molts d'aquests carrers tenen unes voreres amb mides per damunt de 1,20 d'amplària, però amb els fanals es veu molt reduïda el seu pas Hi ha dos solucions, o bé desplaçar els fanals més cap a la calçada o substituir-los per fanals ancorats a paret. Al carrer Constitució també trobem una vorera inacabada i un pal de fusta de la llum en mitat de la vorera. Al carrer Maestro Garrigues hi ha uns bol·lards de pedra per impedir l'estacionament indisciplinat però que dificulten la mobilitat.
Objectius	• Millorar la mobilitat, el pas al vianant i fer un poble més accessible. • Respectar l'amplària de les voreres • Afavorir els desplaçaments a peu.
Prioritat	Alta
Agents implicats	Ajuntament Manuel
Pressupost*	Els fanals per a carrers ancorats a paret tenen un pressupost entre els 300 i 400 € segons fonts consultades. Total 19.600 € d'estimació en Il·luminària

*Font: <https://polylightcolumns.com/>

Proposta número 6.- MILLORA DE LES INTERSECCIONS

Descripció

- Millora de la senyalització de les interseccions.
- Renovació de la senyalització vertical, substituint els senyals que han perdut visibilitat (color i brillo).
- Col·locar bé la senyalització. Algunes estan doblades o col·locades en llocs amb poca visibilitat.
- Repintar la senyalització horitzontal que es trobe en mal estat.
- Col·locació de senyalització vertical on no hi ha.
- Col·locació d'espill convex on siga necessari

Objectius

- Fer les interseccions més segures.
- Deixar clar la prioritat en cadascuna d'elles.
- Evitar accidents.

Prioritat

Alta

Agents implicats

Ajuntament Manuel

Pressupost

Senyalització amb refractari (Alta Qualitat). A partir de 60 € unitat.

Pintura viària homologada (25 litres). 30-80 €

*

Espill convex 100-250€

Total estimat: 1.600 €

Imatge



 Diputació de València	PROMOTOR REDACTOR:  Ajuntament de Manuel  KANALS BOX Av. Nova del Tercer 46100 Manuel (València)	LLEGENDA  Terme municipal  Interseccions Principals 0 100 200 300 m	PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE DE MANUEL	
			INTERSECCIONS PRINCIPAL	Nº 2
Escala 1 : 3.500		OCTUBRE 2023	A3	

Proposta número 7.- MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ**Descripció**

- Renovació de la senyalització vertical, substituint els senyals que han perdut visibilitat (color i brillo).
- Col·locar bé la senyalització. Algunes estan doblades o col·locades en llocs amb poca visibilitat.

Objectius

Els senyals han de cridar l'atenció dels usuaris als quals està destinat el missatge específic; donar a conèixer el risc amb suficient anticipació (en el cas dels senyals preventives) informar sobre l'acció específica per a cada cas; ser prou clares per a conduir a una interpretació única; i estar situades de tal manera que puguin ser observades o interpretades per la població a la qual estan destinades.

Prioritat

Alta

Agents implicats

Ajuntament Manuel i Policia Local

Pressupost*250€ any durant 4 anys. **1.000 €**

*Font: www.sgirod.com

Proposta número 8.- MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT CARRER JUAN MORENO

Descripció

Aquest carrer té un problema d'accessibilitat, sobretot per a persones amb mobilitat reduïda. Els guals dels passos de vianants no estan correctament realitzats, les voreres estan en alguns trams 25 centímetres per damunt del nivell de la calçada, fet que implica una dificultat per creuar el carrer.

- Realitzar correctament guals a les voreres.
- Millorar l'estat de la via pública (forats, pendents, etc).
- Senyalització de passos de vianants i passos sobre elevats

Objectius

- Millorar la mobilitat, el pas al vianant i fer un poble més accessible

Prioritat

Alta

Agents implicats

Ajuntament Manuel

Pressupost*

La senyalització i millora dels passos sobreelevats ja entra amb el pressupost d'altres propostes. Però s'ha volgut indicar com a prioritari aquest carrer,



Fotos de la via.



*Font . <https://contrataciondelestado.es/wps/portal/plataforma>

Proposta número 9.- REMODELACIÓ PLAÇA DEL SOL

La plaça necessita una millora en quant a accessibilitat, senyalització i una modernització. L'Ajuntament vol executar una remodelació de la plaça comptant amb l'opinió dels veïns i veïnes de Manuel a través de votacions i pressupostos participatius.

Principalment ampliació de voreres, millorar l'accessibilitat, creació d'una zona de càrrega i descarrega

Descripció



Imatge amb un muntatge d'ampliació de vorera

Objectius

- Millorar l'accessibilitat de la plaça
- Modernització de la plaça
- Millorar la seguretat per a vianants i conductors
- Major comoditat per al vianant
- Habilitar més zones per als vianants
- Major socialització entre els veïns i veïnes del municipi

Prioritat

Alta

Agents implicats

Ajuntament Manuel

Pressupost*

Preu de 115,00 € / M²

25 metros de llarg i 1,50 d'ample. **Total 4.315,00 €**

*Font: <https://www.soloarquitectura.com/foros/threads/precio-acera-perimetral.76483/>

Proposta número 10.- MILLORA DELS CARRERS SANT JOSEP I SANT ANTONI

Descripció	Millorar l'accessibilitat d'aquest carrers així com el re-asfaltat de les zones afectades
Objectius	• Millorar la mobilitat, el pas al vianant i fer un poble més accessible. • Millorar la seguretat dels vianants
Prioritat	Alta
Agents implicats	Ajuntament Manuel
Pressupost	Seria necessària la valoració d'empreses especialitzada en cada sector per a poder donar un pressupost ajustat als valors reals. Amb la pujada continuada del preu dels materials en este últim any és difícil donar un preu aproximat

Proposta número 10 BIS.- MILLORA DELS CARRERS JUAN MORENO – SANT VICENT – PIO XII o DELS METGES

Descripció	Millorar l'accessibilitat.
Objectius	• Millorar la mobilitat i fer un poble més accessible. • Millorar la seguretat dels vianants.
Prioritat	Alta
Agents implicats	Ajuntament Manuel
Pressupost	33.744,00 € Amb romanents del 2021

Proposta número 11.- PASSAREL·LA DESMONT - BONAVIDA

Descripció El consistori vol habilitar una passarel·la que comuniqui els dos carrers

Objectius Facilita la mobilitat dels veïns que viuen en la part alta del municipi. Per tal de donar-li un nou atractiu a aquesta zona, a més de millorar la mobilitat i l'accessibilitat, i crear més unió entre les distintes parts del poble.

Prioritat Alta

Agents implicats Ajuntament Manuel

Pressupost Adquisició de terrenys para passarel·la C/ Bonavista. 18.892,44 €
Obra: Passarel·la entre els carrers Desmont i Bonavista. 89.112,98 €
Previst en els Fons d'Inversió 2022-2023 Diputació de València

Exemple



Proposta número 12.- CREACIÓ DEL CAMÍ SEGUR A L'ESCOLA

Dur a terme la fase 1 del camí segur a l'escola que inclou la zona nord del municipi a través del carrer Enric Valor. Una volta posada en marxa aquesta i tinga un bon funcionament es deuria posar en marxa la fase 2 (zona est del nucli urbà).

Descripció

- Condicionament del carrer Enric Valor
Ampliació de la vorera i creació d'un carril ciclovianants, regular l'estacionament dels vehicles, senyalització d'advertència. Possibilitat de fer-lo direcció única, plantació d'arbres en llocs buits, creació de passos de vianants.
- Promocionar i adequar el terreny perquè els xiquets es desplacen de la forma més autònoma possible al col·legi:
- Senyalització entorn escolar.
- Programes educació viària per mitjà de la policia.
- Millorar la seguretat al voltant del col·legi.

Objectius

- Potenciar els desplaçaments a peu.
- Incrementar seguretat en els entorns dels centres.
- Conscienciar a la població en general.

Prioritat

Mitjana

Agents implicats

Col·legi, Policia Local, Ajuntament, Ampa.

Pressupost

La major part dels requisits es compleixen en l'estructura del municipi, s'hauria de donar-li una espenta intentant fer-lo més oficial.

Pressupost actuació carrer Enric Valor:

Millorar senyalització 50 €/unitat. 5 senyals: 250€

Senyalització vertical marcant el camí: 550€

Senyalització horitzontal per a marcar el camí: 120€

Formació a l'alumnat per part de la Policia Local: 0 €

Entrada segura al col·legi: Ja esta en marxa

Reunions i posades en comú entre tots els agents implicats 0 €

Ampliació vorera a 1,70 metres d'amplària (actualment 1,40 m): 14.000 €

Pressupost total 14.920 € (els pressupostos per a la millora dels quals per a vianants, estan en la proposta 1)

Proposta número 13.- PASSEIG FLUVIAL

Descripció

Actuació que busca connectar els dos trams de senda existent al marge esquerre del riu Albaida. En aquest projecte es pretén satisfer la creixent demanda de sendes per a la pràctica de l'esport i oci saludable, fomentar la protecció del paisatge i promocionaran el patrimoni natural

Objectius

- Foment de l'esport
- Protecció del paisatge
- Promoció del patrimoni natural
- Incentiva més desplaçaments a peu.
- Millora per a la salut del ciutadà.

Prioritat

Mitjana

Agents implicats

Ajuntament Manuel

Pressupost

366.243,32 €

Informació addicional



Proposta número 14.- ZONES DE JOCS AL CARRER BLASCO IBAÑEZ

Descripció	Des de l'ajuntament està prevista la instal·lació de xicotetes àrees amb jocs infantils a la vorera de la via verda.
Objectius	• Donar-li un ús quotidià a aquesta zona • Descentralitzar les zones de jocs i repartir-les pel municipi • Habilitar més zones per al disfrute dels xiquets i xiquetes • Major socialització entre els veïns i veïnes del municipi
Prioritat	Mitjana
Agents implicats	Ajuntament Manuel
Pressupost	3.500€

Proposta número 15.- CARRER SANT VICENT

Descripció	Aquest carrer no té eixida per a vehicles si es dirigeix cap al carrer Desmont. És utilitzat pels veïns per a càrrega i descàrrega de compres, o per familiars per ajudar a arribar a la porta de casa a alguna persona amb mobilitat reduïda. No hi ha comerç ni entrada a garatges, es podria fer totalment per a vianants des del punt del pont fins a C/Desmont, i s'evitaria cotxes marxa enrere. La conversió amb plataforma única és altra proposta per al carrer, per eliminar les voreres impracticables i per tractar de minimitzar en la mida del possible les rampes per entrar en les vivendes. Encara que l'orografia del terreny és complicada i a més les vivendes ja estan construïdes i millorar el seu accés és complicat.
Objectius	• Fer un tram per a vianants impediria que els vehicles entraren i després eixiren marxa arrere. • Millora de l'accessibilitat
Prioritat	Mitjana
Agents implicats	Ajuntament Manuel
Pressupost	40.000 € (basant-se en carrer de similars característiques)

Exemple



Tram que es proposa fer per a vianants

Proposta número 16.- CONDICIONAMENT CARRER ZAPADORES

Descripció

En el seu tram entre la rotonda i la intersecció amb C/dels Metges i C/Caixa d'Estalvis una de les voreres té 50 centímetres d'amplària i l'altra té una amplària irregular. Tractant-se d'un carrer d'entrada a la població i que també és una via per anar al poliesportiu es recomana no permetre estacionar a un costat, instal·lar el contenidor de roba en la vorera on no impedisca el pas i ampliar la vorera més estreta i ferla d'unes dimensions d'1,50 per ferla accessible.

Objectius

- Milloraria la seguretat del vianant en aquest tram que també és un dels punts on més trànsit hi ha del municipi.
- Recuperar espai per al vianants

Prioritat

Mitjana

Agents implicats

Ajuntament Manuel

Pressupost

40 metres lineals x 1,50 m d'ample = 60 m² x 115 €/m² = 6.900,00 €

Exemple



Exemple d'ampliació de vorera.

*Font: <https://www.soloarquitectura.com/foros/threads/precio-acera-perimetral.76483/>

Proposta número 17.- CARRER ZAPADORES. CONTROLAR LA VELOCITAT

Descripció

En aquest carrer, en el tram d'un sol sentit de circulació que va des de la Plaça Sol fins a la intersecció amb C/Caixa d'Estalvis i C/dels Metges. S'observa que no es respecta la velocitat màxima de 30 km/h.

La col·locació de bandes reductores podria ser una solució però aquestes bandes solen provocar la queixa dels veïns a causa del soroll que provoquen quan passen vehicles per damunt, al ser un carrer estret el soroll encara seria més molest. Com a possible solució menys invasiva es podria col·locar senyalització vertical amb fins groc recordant la velocitat màxima.

Com alternativa es podria valorar la instal·lació d'un radar didàctic.

Objectius

Reduir la velocitat dels vehicles

Conscienciar per a que es respecte el límit de velocitat.

Reforçar la seguretat viària dels vianants i conductors en zones sensibles

Recol·lecció de dades de trànsit per a prendre decisions en els plans de mobilitat futurs.

Prioritat

Mitjana

Agents implicats

Ajuntament Manuel

Pressupost

Senyalització 350 €

Radar didàctic 1.500-2.000€

Exemple



Exemple de senyalització indicant les velocitats màximes



Exemple radar didàctic

Proposta número 18.- DELIMITACIÓ DE LES ZONES DE CONTENIDORS AMB TANQUES

Descripció

Actualment els contenidors no estan delimitats. Des de el consistori es vol realitzar la compra de mòduls per tapar les illes de reciclatge.

Objectius

Aquest tipus de tanca protectora és utilitzada principalment per a la protecció de contenidors de fem en la via pública. Delimita l'espai reservat als contenidors de fem, per a evitar la seua invasió pels vehicles i millorar la seua conservació, a banda de projectar una millor imatge.

Prioritat

Mitjana

Agents implicats

Ajuntament Manuel

Pressupost

750,00 € Mitja de preu. **4 zones 3.000 €**

Exemple



Proposta número 19.- CAMPANYES DE CONSCIENCIACIÓ

Descripció	• Campanyes de promoció de mobilitat sostenible a través de xarxes socials, díptics, xarrades, activitats. • Conscienciar als ciutadans perquè facen ús responsable del vehicle privat. • Conscienciar perquè es faça mes ús de la bicicleta. • Fomentar compartir vehicle per a anar al treball. • Fomentar l'ús del transport públic. • Fomentar l'ús dels pàrquing públics.
Objectius	• Disminuir les emissions contaminants. • Reduir el sedentarisme. • Millorar la qualitat ambiental. • Crear consciència a la ciutadania. • Potenciar transport públic.
Prioritat	Mitjana
Agents implicats	Ajuntament Manuel, Policia Local, Diputació de València, Generalitat Valenciana
Pressupost	Acollir-se a les subvencions que permeten la difusió per a aquesta mena de campanyes en forma de fullets, tríptics i de manera gratuïta a xarxes socials.

Proposta número 20.- MILLORA I CONDICIONAMENT DE PÀRQUINGS PÚBLICS

Millora i condicionament dels estacionaments

- Pàrquing Abat
- Zona front al col·legi

✓ Pàrquing Abat

Descripció

Pàrquing situat en un solar baix a la plaça d'on es troba La Casa Gran, és un solar d'uns 653 metres quadrats aprofitables. Des de l'ajuntament cal una inversió en ell. Delimitar les places per traure el màxim rendiment de places, senyalitzar-lo i enllumenar-lo. Aproximadament podria ser un pàrquing de 27 a 30 places. En la situació on es troba seria una gran ajuda per als veïns i veïnes de la zona, ja que està en el nucli antic.

✓ Zona estacionament front al col·legi

Situat a les portes de l'escola en el carrer Escriptor Enric Valor. Cal delimitar les places amb pintura viària per traure més rendiment en número de places. Té una capacitat d'uns 12 cotxes. Cal també crear una plaça per a persones amb mobilitat reduïda.

Objectius

- Millorar la oferta d'estacionament
- Comoditat per als usuaris
- Serien més utilitzats i pot reduir el número de cotxes estacionats als carrers dins del nucli urbà

Prioritat

Mitjana

Agents implicats

Ajuntament Manuel

Pressupost

3.500 €

Proposta número 21.- PLAÇA DE L'HORT

Descripció	La plaça està totalment infrautilitzada i sols s'utilitza per a pàrquing. Es recomana plantació d'arbres, instal·lació de mobiliari urbà i inclús no deixar estacionar
Objectius	• Donar-li un ús social a la plaça • Més infraestructura verda al municipi i als voltats de la via verda
Prioritat	Baixa
Agents implicats	Ajuntament Manuel
Pressupost	Plantació d'arbre menor de 300 cm d'altura de tronc, amb mitjans mecànics, en terreny de trànsit, amb aportació d'un 25% de terra vegetal garbellada, en clot de 100 x 100 x 80 cm; Es realitza amb mini retro excavadora, oficial de 1r jardiner, ajudant jardiner. El preu no inclou l'arbre ni transport. 370,93 €. El pressupost va a basar-se en la plantació de 6 arbres: 2.225 € Bancs: 700€. Papereres: 110 € Total: 3.035 €
Exemple	

Proposta número 22.- MILLORA DE PARCS I ZONES VERDES

Descripció

A nivell general, les places i zones verdes del municipi, es veu necessària realitzar actuacions sobre elles. Principalment complementar-les amb més mobiliari urbà, zones de joc, material esportiu, arbres, etc.

Algunes zones en les que es tenen que actuar els pròxims anys són: zones verdes de **Carrer Juan Moreno, places carrer Abat, parc situat al carrer 1 de Maig i carrer Bonavista**

Objectius

- Donar-li un ús social a la places i zones verdes
- Més infraestructura esportiva al municipi i als voltats de la via verda
- Donar-li un ús quotidià a aquestes zones per acabar amb la infrautilització d'algunes

Prioritat

Baixa

Agents implicats

Ajuntament Manuel

Pressupost

Ja que el consistori disposa d'una pressupost limitat, es deuria de aportar una partida pressupostaria anual per aquest tipus de millores.

2.500 any durant 4 anys. 10.000 €

Proposta número 23.- MILLORA DEL CAMI A LA SERRETA

Descripció

L'accessibilitat universal a la *Serreta es veu més condicionada per la presència de guals per als vianants i per a accessos de vehicles a la carretera, les rampes de la qual envaeixen l'itinerari lliure per als vianants, i la presència de lluminàries i pals de servei en aquest itinerari més que per la falta d'elements de contenció o adequació del paviment de la vorera.

Objectius

- Millorar la seguretat del vianant i ciclista
- Més independència per als xiquets i xiquetes per desplaçar-se a les piscina municipal
- Fomentar anar a peu o en bicicleta al complex La Serreta

Prioritat

Baixa

Agents implicats

Ajuntament Manuel i Diputació de Valencia

Pressupost

Seria necessària la valoració d'empreses especialitzada en cada sector per a poder donar un pressupost ajustat als valors reals. Amb la pujada continuada del preu dels materials en este últim any és difícil donar un preu aproximat

Informació addicional



Proposta número 24.- PUNT PÚBLIC DE RECÀRREGA PER A VEHICLES ELÈCTRICS
Descripció

Instal·lació d'un punt de recàrrega. No hi ha cap punt de càrrega per a cotxe elèctric dins del nucli urbà.

L'ajuntament ja ha posat en marxa la renovació dels vehicles de la flota municipal a través de diverses subvencions.

Objectius

- Contribució positiva a un desenvolupament sostenible.
- Fomenta la mobilitat i la cura mig ambient.
- Millora de la imatge i reputació.
- Guanya valor davant el seu propi personal i ciutadans.
- Reforç de la imatge per l'Interés cap al Medi Ambient i Salut Social.
- Contribueix a millorar la societat amb la qual es relaciona.
- Garantia en el compliment de la normativa vigent.
- Compromís Real amb els ODS | Objectius de Desenvolupament Sostenible.

Prioritat

Baixa

Agents implicats

Ajuntament Manuel, Diputació de València, Generalitat i Ministeri de transició ecològica.

Pressupost

Dins del pla MOVES III es poden demanar ajudes per a actuacions d'aquesta índole.

Dins del pla de la Diputació de València, Generalitat, Estat i Europa, es poden demanar ajudes per a actuacions d'aquesta índole.

Carregador per a Cotxe Elèctric SCAME OCPP 7,4kW Monofàsic Torre amb 2 Tomas 204.CA21B-T2T2A **Preu: 3.999,95 €**

Proposta número 25.- CREACIÓ DE ZONES DE DESCANS PER ALS TREBALLADORS DEL POLÍGONS
Descripció

Crear zones amb bancs, papereres, taules i arbres o zones d'ombra

Objectius

- Millorar la qualitat de vida
- Dotar al polígon de zones per a les persones

Prioritat

Baixa

Agents implicats

IVACE i Ajuntament Manuel

Pressupost

Preus aproximats: Banc 350 €, paperera 110 €. Taules 400-500 €

Total 1.820 €

Les propostes realitzades s'han basat en les debilitats i les amenaces del municipi que s'han analitzat durant tot el PMUS. El municipi es troba en continu canvi millorant cada vegada més carrers i adaptant-los a la plataforma única, s'hauria de seguir amb aquesta línia i per descomptat la conscienciació a la ciutadania per a avançar en els pròxims anys en el que a mobilitat sostenible es refereix.

Les propostes realitzades són en la seua majoria d'un pressupost baix i assumible per a l'Ajuntament o per accions subvencionables, dins ja del bon estat del municipi i de les possibilitats d'aquest. No s'ha volgut desenvolupar la creació de grans projectes costosos i que normalment no es poden realitzar.

Cronograma per al desenvolupament de les diferents línies d'actuació

PROPOSTA	DESCRIPCIÓ	PRESSUPOST APROXIMAT
Núm. 1	MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT DELS PASSOS DE VIANANTS I CREACIÓ DE NOUS	60.295 €
Núm. 2	MILLORA PLACES D'ESTACIONAMENT PER A PERSONES AMB MOBILITAT REDUÏDA	960 €
Núm. 3	PASSOS SOBRE ELEVATS	1.300 €
Núm. 4	REGULAR L'ESTACIONAMENT	1.260 €
Núm. 5	RETIRAR ELEMENTS DE LES ZONES DE PAS	19.600 €
Núm. 6	MILLORA DE LES INTERSECCIONS	1.600 €
Núm. 7	MILLORA DE LA SENYALITZACIÓ	250 € any durant 4 anys: 1.000 €
Núm. 8	MILLORA DE L'ACCESSIBILITAT CARRER JUAN MORENO	Preu per determinar
Núm. 9	REMODELACIÓ PLAÇA DEL SOL	4.315 €
Núm. 10	MILLORA DELS CARRERS SANT JOSEP I SANT ANTONI	Preu per determinar
Núm. 10 BIS	MILLORA DELS CARRERS JUAN MORENO – SANT VICENT – PIO XII o DELS METGES	33.744 €
Núm. 11	PASSAREL·LA DESMONT-BONAVISTA	108.004 €
Núm. 12	CREACIÓ DEL CAMÍ SEGUR A L'ESCOLA	14.920 €
Núm. 13	PASSEIG FLUVIAL	386.243 €
Núm. 14	ZONES DE JOCS AL CARRER BLASCO IBAÑEZ	3.500 €
Núm. 15	CARRER SANT VICENT	40.000 €
Núm. 16	CONDICIONAMENT CARRER ZAPADORES	6.900 €

PROPOSTA	DESCRIPCIÓ	PRESSUPOST APROXIMAT
Núm. 18	CARRER ZAPADORES. CONTROLAR LA VELOCITAT	2.350 €
Núm. 19	DELIMITACIÓ DE LES ZONES DE CONTENIDORS AMB TANQUES	3.000 €
Núm. 20	CAMPANYES DE CONSCIENCIACIÓ	Acollir-se a subvencions
Núm. 21	MILLORA I CONDICIONAMENT DE PÀRQUINGS PÚBLICS	3.500 €
Núm. 22	PLAÇA DE L'HORT	3.035 €
Núm. 23	MILLORA DE PARCS I ZONES VERDES	2.500 € a l'any durant 4 anys: 10.000 €
Núm. 28	MILLORA DEL CAMI A LA SERRETA	Preu per determinar
Núm. 29	PUNT PÚBLIC DE RECÀRREGA PER A VEHICLES ELÈCTRICS	3.999 €
Núm. 30	CREACIÓ DE ZONES DE DESCANS PER ALS TREBALLADORS DEL POLÍGONS	1.820 €

Taula d'elaboració pròpia, amb les dades de les propostes

Seguiment del PMUS

Una vegada elaborat el PMUS és fonamental la seua execució per a avançar cap a una mobilitat més sostenible. La bateria de mesures d'actuació a implantar ha de tindre un seguiment per a aconseguir els objectius marcats.

El seguiment i avaluació permet a l'ajuntament examinar el progrés i impacte del projecte, establir la viabilitat dels objectius, i identificar i anticipar els problemes, permetent-los així prendre les mesures necessàries per a evitar-los o resoldre'ls.

El seguiment i control es realitzarà des de les diferents Regidories del municipi, així com els tècnics municipals, que han d'informar-se i així ho fan diàriament de les diferents ajudes i subvencions que es publiquen en totes les administracions i poder optar a aconseguir les que millor quadren en el projecte i línies de treball del municipi Manuel.

Complir les dates marcades de les diferents ajudes i/o subvencions és molt important per a poder optar a rebre-les i realitzar seguiment perquè es complisquen les dates de resolució i finalització dels treballs o activitats subvencionades.

Amb el quadre de la Cronologia, hi ha que fer Seguiment i Control de tots el projectes, i vore si van complint-se els objectius.

Els indicadors de seguiment són la quantificació dels resultats que vagen obtenint-se.

- Hi ha que realitzar una traçabilitat del desenvolupament de cada projecte i actuació prevista per a constatar que s'està duent a terme, es a dir, controlar les activitats realitzades, estimar la seua contribució a l'assoliment dels objectius inicials, identificant possibles millores tant econòmiques, de materials i estructurals.
- Determinar quins han sigut els recursos utilitzats i amb quina intensitat, valorant la seua eficiència.
- Valorar els processos de gestió, i identificar millores a partir de l'experiència.
- Conèixer la valoració dels veïns i veïnes

Els índexs de seguiment seran els marcats per les dates que s'indiquen des de les diferents subvencions que el municipi haja aconseguit, per això és molt important marcar-se un calendari i/o cronograma per a complir totes les dates que des de les diferents administracions s'indiquen.

És molt important valorar l'índex de subvencions que s'han demanat i el tant per cent a les quals s'ha optat i el resultat obtingut, tant els positius, com els negatius, per a poder valorar perquè no s'ha aconseguit alguna i poder rectificar en pròximes actuacions.

El Cronograma, com a planificador de projectes, ens servirà com a control, per a veure l'índex de seguiment, així mateix, també és important la valoració que fan els ciutadans dels projectes i poder valorar les diferents línies en les quals està treballant l'ajuntament, quin és el seu grau de satisfacció, tot això es pot conèixer a través de les diferents enquestes que es realitzen a nivell off o en línia.

L'Ajuntament Manuel està apostant per al foment de la participació ciutadana, la transparència i el bon govern, cal aprofitar aquesta situació, per tal de fer un seguiment de les opinions i idees de la ciutadania, la participació ciutadana és un vessant que des de les administracions públiques se li dona cada més importància, cal aprofitar aquesta situació i estar sempre pendent de la demanda de veïns i veïnes del municipi.

El Cronograma, com a planificador de projectes, ens servirà com a control, per a veure l'índex de seguiment, així mateix, també és important la valoració que fan els ciutadans dels projectes i poder valorar les diferents línies en les quals està treballant l'ajuntament, quin és el seu grau de satisfacció, tot això es pot conèixer a través de les diferents enquestes que es realitzen a nivell off o en línia, amb el suport de:

Fitxa Tècnica per a l'Avaluació.

FITXA TÈCNICA PER A L'AVALUACIÓ DE LES ACTUACIONS I CONTROL DEL COMPLIMENT DELS OBJECTIUS	
PART 1: DESCRIPCIÓ DE L'ACCIÓ	
Regidoria	Regidoria encarregada de dur-lo a terme
Àrea	Quin àmbit correspon a l'acció a dur a terme
Objectiu específic	Indicar l'objectiu
Acció	Quina acció és?
PART 2: ESPECIFICACIÓ DE L'ACCIÓ	
Títol	
Descripció	Explicar l'acció, donant els màxims detalls, per iniciar-la.
Departament i Persones Responsables	Determinar els departaments i els responsables de l'acció.
Temporalitat de l'acció	Indicar quan comença l'acció, quan acaba, si es prenen mesures concretes, diversos anys o cada any.
Completat / Anual	Si s'ha acabat o cal tornar-ho a fer.
PART 3: GRAU DE COMPLIMENT DE L'ACCIÓ	
Total / Realitzat	Inici del mes i durada prevista.
Parcial	Inici mes i durada real.
Nul - Zero	Si no s'ha pogut complir el termini.
Pressupost estimat	Quin serà el cost per a l'Ajuntament?
Pressupost executat	Quin cost real té.
Resultats esperats	Quantificar els resultats esperats.
Resultats	Quantificar els resultats obtinguts.
Dificultats a l'hora d'executar l'acció	Indica si et trobes amb dificultats i de quin tipus.

Indicadors

MOVILIDAD PEATONAL		
INDICADOR	EVOLUCIÓ DESITJADA	FONT PER AL SEGUIMENT
% desplaçaments a peu respecte al total de desplaçaments anuals	Augment del 3-5 % Actualment i segons les enquestes més del 70% realitza els seus desplaçaments a peu.	Enquestes futures
Carrers o zones exclusives para vianants	Augmentar Actualment hi ha exclusiu per a vianants la zona de l'edifici de l'ajuntament i els carrers que no tenen les dimensions per a que entre un vehicle	Ajuntament Manuel
% de accidentes con vianants	Descens	Ajuntament Manuel
Inversió econòmica en actuacions per la millora de la Movilidad dels vianants	Augmentar	Ajuntament Manuel

MOVILIDAD BICICLETA		
INDICADOR	EVOLUCIÓ DESITJADA	FONT PER AL SEGUIMENT
% desplaçaments en bicicleta respecte al total de desplaçaments anuals	Augment 3 % Actualment i segons les enquestes menys d'un 5% realitza els seus desplaçaments en bicicleta	Enquestes futures
Quantitat de aparcabicis	Augment de 1 al any en diferents equipaments	Ajuntament Manuel
Inversión econòmica en actuacions per millorar la mobilitat ciclista	Augment	Ajuntament Manuel Diputació i Generalitat

ACCESIBILIDAD		
INDICADOR	EVOLUCIÓ DESITJADA	FONT PER AL SEGUIMENT
Instal·lació de senyalització per vehicles, vianants i ciclistes	Augment	Ajuntament Manuel
Quantitat de passos de vianants adaptats	Augment 32 passos en 4 anys	Ajuntament Manuel
Quantitat de places per a persones amb mobilitat reduïda	Augment Habilitar 5 en 4 anys. Actualment hi ha 6	Ajuntament Manuel

TRANSPORTE PÚBLICO		
INDICADOR	EVOLUCIÓ DESITJADA	FONT PER AL SEGUIMENT
Inversió econòmica en actuacions relacionades en la mobilitat en transport públic	Augment	Generalitat, Ajuntament Manuel. Diputació de València
Desplaçaments en transport públic	Augment del 2 al 8%	Enquestes futures

VEHICLE PRIVAT		
INDICADOR	EVOLUCIÓ DESITJADA	FONT PER AL SEGUIMENT
Índice de motorització	Descens del 3 al 5% en 4 anys	Estadístiques
% desplaçaments en vehicle privat respecte al total de desplaçaments	Descens del 3 a 5%	Enquestes futures
Turismes per habitatge	Descens	Estadístiques
Aforo de tràfic	Descens	Aforament PMUS i aforaments futurs
Quantitat d'accidents relacionats con vehicles privats	Descens	Ajuntament Manuel, Generalitat y Diputació
Inversión econòmica en actuacions relacionades en la mobilitat en vehicle privat	Augment	Ajuntament Manuel
Numero de vehiculos de baixes emissions	Augment de 5 a 10 en 4 anys	Estadístiques

AMBIENTALS				
INDICADOR	FORMULACIÓ	UNITAT	EVOLUCIÓ DESITJADA	FONT PER AL SEGUIMENT
Emissions de GEI sense transport	Emissions totals GEI/Habitants	Tn/Hab	Descens 5-8% Valor Inicial 7.144 Tm	Futurs mesuraments
Emissions de NOx	Emissions totals NOx/Habitants	Tn/Hab	Descens	Futurs mesuraments
Emissions de COV	Emissions totals COV/Habitants	Tn/Hab	Descens	Futurs mesuraments
Emissions de PM	Emissions totals PM/Habitants	Tn/Hab	Descens	Futurs mesuraments
Emissions de O³	Emissions totals O ³ /Habitants	Tn/Hab	Descens	Futurs mesuraments
Emissions de CO² Transporte	Emissions totals CO ² /Habitants	Tn/Hab	Descens 5% Valor Inicial 5.687 Tm	Futurs mesuraments
Nivell Acústic dB	Nivell acústic recollit	dB	Descens 3% Valor Inicial 50 dB	Futurs mesuraments

PLA DE COMUNICACIÓ I PARTICIPACIÓ CIUTADANA

PLA DE COMUNICACIÓ I PARTICIPACIÓ CIUTADANA

D'acord amb la normativa vigent en matèria de transparència, bon govern i participació ciutadana, la Diputació de València assumeix plenament que la transparència, l'accés a la informació pública, les normes de bon govern, la participació i la col·laboració amb i des de la societat, la innovació pública i social, i la millora de la qualitat democràtica han de ser els eixos fonamentals de tota acció pública.

El Servei de Transparència de la Diputació de València té com a línies bàsiques d'actuació la creació d'una cultura de transparència i obertura en l'activitat pública.

Entre les funcions del servei, es troben les següents:

- Implementar la transparència informativa i la publicitat activa.
- Impulsar i desenvolupar el dret d'accés a la informació.
- Promocionar la reutilització de dades públiques.
- Promoure la participació activa de la ciutadania en els processos de presa de decisions.
- Estudiar, proposar i promoure mecanismes de govern obert en els municipis de la província de València.
- Desenvolupar la Llei de Transparència i gestionar el Portal de Transparència de la Diputació de València.



Aquesta filosofia cal aplicar-la a les accions que es desenvolupem als Ajuntaments de la Província de València.

El Pla de Comunicació garanteix la integració de les diferents realitats socials, tant de gènere, identitat, tipus de mobilitat, o procedència. Un altre dels valors imprescindibles serà la transparència, per a això hem posat a disposició de la ciutadania, diferents suports de comunicació bidireccional, tenint en compte criteris com la utilització de instruments i un llenguatge accessible.

Es realitzaran enquestes a veïns i veïnes, també a les associacions i les empreses, perquè puguem expressar la seua opinió i aportar les seues idees.

La Participació Ciutadana, és la incorporació, de forma transparent i ordenada, de les persones i la societat civil a la presa de decisions públiques, per tal d'apoderar-les.

Juntament amb la transparència i l'obertura de dades, conforma el govern obert, una nova forma de governar que transforma la relació entre els ciutadans i les administracions. La participació ciutadana ens permet obtenir unes relacions transparents entre l'Ajuntament Manuel i la ciutadania, i implicar la societat civil en els objectius col·lectius.

Amb la participació ciutadana deliberem, estructuradament, sobre qüestions d'importància estratègica relacionades amb les polítiques i els serveis públics. Així, la presa de decisions que afecten la gestió pública es veu enriquida per la visió de la ciutadania, tant a títol individual com a títol col·lectiu. La participació ciutadana i el govern obert serveixen per a una millor governança.

La participació ciutadana serveix perquè les persones puguin col·laborar en l'elaboració, el seguiment i l'avaluació de les polítiques públiques de L'Ajuntament Manuel.

Amb el Pla de Comunicació i Participació Ciutadana, es vol sensibilitzar a tots els veïns i veïnes Manuel, de la importància d'aportar les seues iniciatives, les seues idees, per fer Manuel un poble millor en tots els àmbits, des del mateix urbanisme, ja que és on la ciutadania conviu, en l'àmbit de la igualtat, educant al grup de població més jove de la importància de conviure en llibertat i igualtat, la cura del medi ambient, difondre els propòsits d'aconseguir els objectius marcats a l'Agenda 2030, per fer un món millor per a viure i conviure.

Els canvis que s'han anat produint en els últims temps porten el sector públic a replantejar-se el seu rol en dos direccions diferents: d'una banda, renunciant de vegades a la prestació directa dels serveis i encomanant-la al sector privat o no lucratiu (buscant més eficiència i més qualitat de servei i d'adaptació a l'usuari, o simplement cercant poder concentrar-se en altres vessants); de l'altra, assumint noves responsabilitats, com ara la dinamització de la comunitat local.

Per a una acció de govern eficaç, cal interpretar correctament la nova situació, identificar els canvis que afecten la mateixa acció de govern administració de drets i gestió de serveis i ajustar-la a les necessitats socials —explícites o no— de cada moment. L'ús intensiu de les TIC provoca canvis cada vegada més accelerats en les activitats humanes.

Els intercanvis de mercaderies a escala mundial i, sobretot, els fluxos d'informació a la mateixa escala en temps real i sense limitacions de continguts, facilitats per l'evolució i la convergència de la informàtica i les telecomunicacions, han provocat el fenomen de la globalització, amb els consegüents efectes sobre una economia, una cultura i, fins i tot, una demografia que fins ara tenien una base local, comarcal, comunitària i nacional.

Només aquests dos elements, la celeritat dels canvis i la globalització, reclamen una revisió i posada al dia de l'acció del govern i de l'administració. La nova funció del govern comença amb la revisió de la seua estratègia. Per reduir les incerteses, per garantir el desenvolupament social i econòmic sostenible de la comunitat i el territori que es governa, cal elaborar i liderar actuacions estratègiques que impliquen, entorn dels objectius comuns generals, els diversos agents socials. L'Ajuntament Manuel, ja no pot fer les coses tot sol.

Existeixen encara obstacles per a la participació real de dones en els processos participatius de la ciutadania, producte de la divisió sexual del treball en la llar, la falta de temps per superposició d'activitats i la desconfiança pròpia a saber sobre temes urbans.

L'urbanisme i l'arquitectura han sigut professions amb escassa representació femenina, i les dones han tingut poca capacitat d'incidir en la presa de decisions urbanes. No obstant això, les tasques derivades del treball reproductiu han provocat que les dones siguin les màximes usuàries i coneixedores dels espais quotidians. Per això, la seua participació i experiència és imprescindible en aquest camp.

Comptar en els processos de participació ciutadana amb associacions de dones, personal tècnic expert en temes de gènere, regidories, unitats, àrees o departaments específics d'igualtat.

- ✓ S'extrauran dades i conclusions desagregades per sexes al procés participatiu.
- ✓ Cal reforçar polítiques i pràctiques per a promoure la plena participació i la igualtat de les dones en la planificació de les ciutats i l'adopció de decisions, comptant amb la seua experiència quotidiana.
- ✓ Donar major visibilitat als aspectes que preocupen les dones, respecte de temes com la seguretat personal, l'atenció de menors i persones majors, l'accessibilitat o la mobilitat, i la resta d'elements que configuren la rutina quotidiana de la vida de les dones.

En aquesta fase de desenvolupament social, al govern local li toca més que mai exercir el lideratge: assenyalar els objectius d'interès general i articular els recursos propis i aliens per aconseguir-los.

1.- Agents implicats

- ✓ Ajuntament Manuel, totes les Regidories i Àrees
- ✓ Ajuntament Manuel, plantilla de treballadores i treballadors.
- ✓ Associacions Manuel
- ✓ Veïns i Veïnes Manuel
- ✓ Empreses i Comerços Manuel
- ✓ Treballadores i treballadors autònoms Manuel
- ✓ Educadors i educadores del Centres Escolars

2.- Mecanismes de participació

A través de la Web de l'Ajuntament Manuel, s'informa a la ciutadania de la posada en marxa del Pla de Mobilitat Urbana Sostenible amb la subvenció de la Diputació de València.

Convidant a tots i totes a participar i exposar propostes i idees per a millorar la mobilitat, la sostenibilitat i per tant, la qualitat de vida dels veïns i les veïnes, així com els visitats Manuel.

Mitjançant sistemes electrònics i les xarxes socials de les que disposa l'Ajuntament Manuel.

Correu electrònic

manuel@pmus.net

Telèfon, WhatsApp i Telegram

722 89 75 29



També s'obri una línia de treball per fer una enquesta a través de un enllaç i amb la ferramenta del QR, per a que se puga arribar a la majoria de la població.

<https://es.surveymonkey.com/r/pmusmanuel>



Vista de dispositivo



L'enquesta s'ajusta a tots els dispositiu.

Degut a que la enquesta te una durada determinada, quant acabem la realització del PUAM, no es podrà accedir des de aquestes enllaços, però aportarem informació del resultat de l'enquesta en l'apartat corresponent.

ENQUESTA ONLINE - DIGITAL



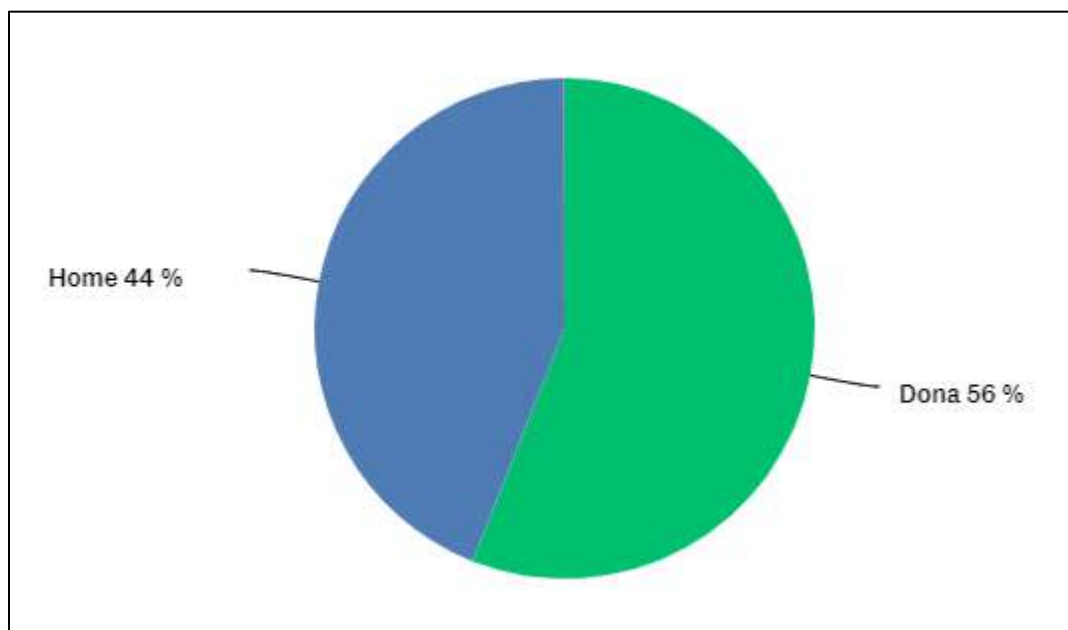
Fitxa Técnica

Àmbit	A qualsevol ciutadà que responga a través d'internet.
Tipo de entrevista	Entrevista digital a través d'internet en la plataforma surveymonkey.
Quan es va realitzar	L'enquesta va estar oberta des del 6 d'abril de juliol al 20 d'abril
Tamany de la mostra	Consta de 76 respostes.

Enquesta digital

Algunes de les preguntes, respostes i valoracions de l'enquesta han anat desgranant-se al llarg del PMUS.

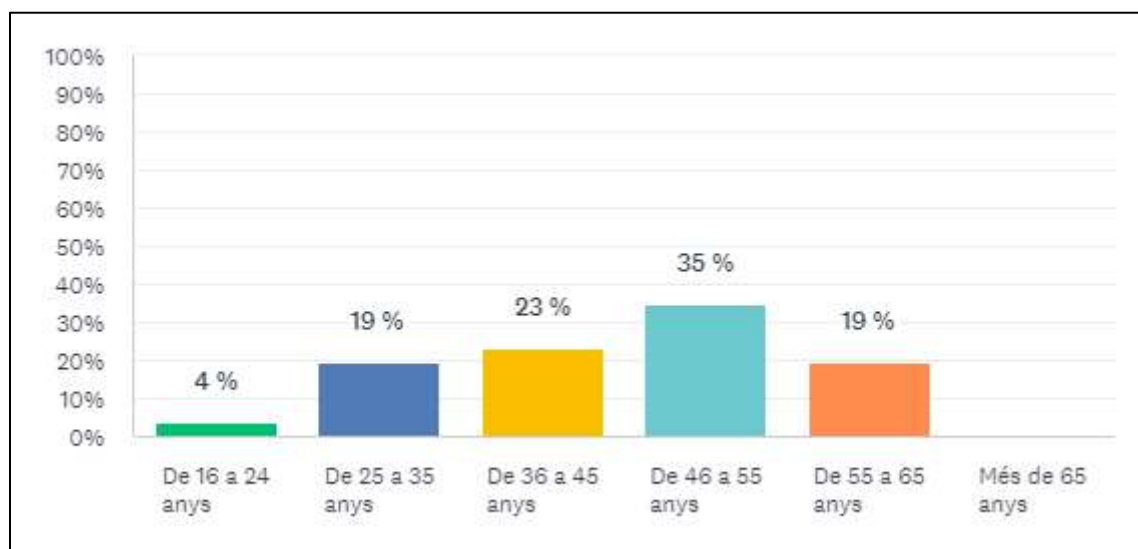
De quin sexe és? Cal valorar la participació igualitària.



Gràfica d'elaboració pròpia amb dades de l'enquesta

Les dones són les més participatives en les enquestes, encara que el percentatge està bastant igualat.

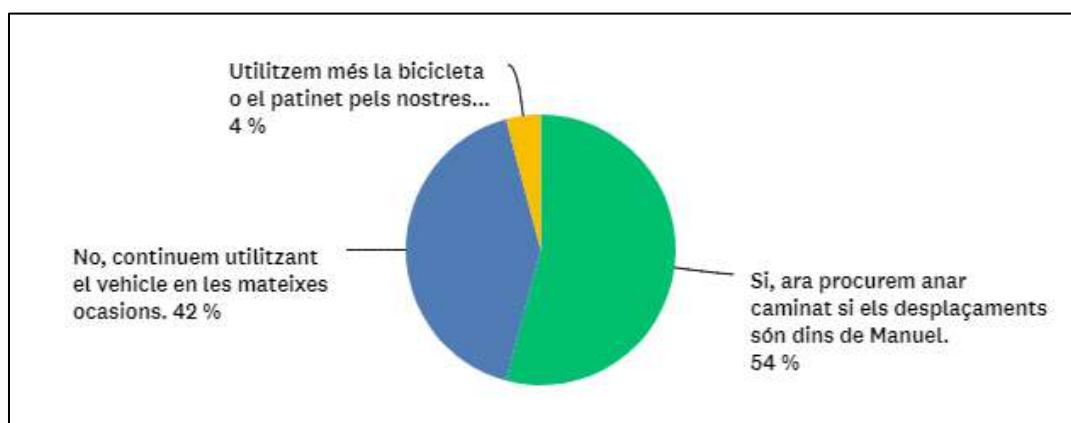
A quin tram d'edat està?



Gràfica d'elaboració pròpia amb dades de l'enquesta

El tram d'edat que més ha participat en l'enquesta són les persones de 46 a 55 anys. L'enquesta no ha tingut penetració entre els trams més joves i més majors de la població que són els que menys han respost.

Ha canviat el seu comportament pel que fa a mobilitat personal i familiar, en els últims anys?



Gràfica d'elaboració pròpia amb dades de l'enquesta

Es pot extraure de l'enquesta que quasi el 60% de les persones ha canviat o intenta canviar els seus hàbits de mobilitat.

Com valora l'evolució en els dos últims anys a escala general dels distints punts de Manuel, que opinió té al respecte:

PUNT A VALORAR	ESTÀ MILLOR	ESTÀ IGUAL	ESTÀ PITJOR
Entrades i eixides al municipi	11,54 %	73,08 %	15,38 %
Accessos a les zones industrials	11,54 %	80,77 %	7,69 %
Estat general de les zones industrials	3,85 %	65,38 %	30,77 %
Estat de les voreres	3,85 %	46,15 %	50,00 %
Estat de les calçades	0,00 %	42,31 %	57,69 %
Estat dels parcs infantils	26,92 %	34,62 %	38,46 %
Accessos als edificis públics	30,77 %	61,54 %	7,69 %
Estat dels passos de vianants	7,69 %	61,54 %	30,77 %
Accés al Poliesportiu	34,62 %	50,00 %	15,38 %
Estat general de la zona esportiva	46,15 %	38,46 %	15,38 %
Estat general de Manuel	20,00 %	36,00 %	44,00 %

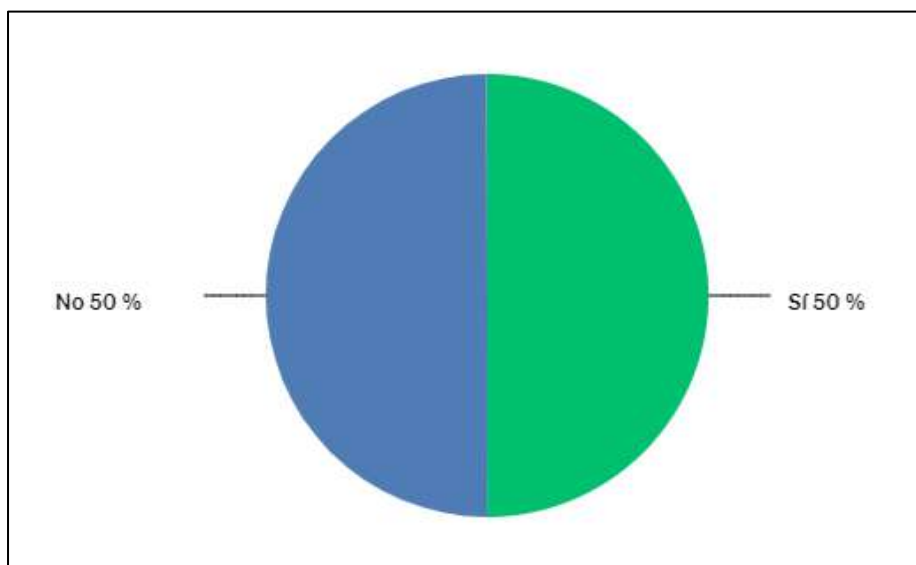
Taula d'elaboració pròpia amb la informació extreta de la participació ciutadana

La millor valoració pel que fa a les millores en el municipi de Manuel, la té l'estat general de la zona esportiva i l'accés al poliesportiu.

La millora del accessos als edificis públics, també esta ben valorada.

A efectes generals la valoració general no es molt bona, ja que no més un 20% creu que Manuel a millorar a nivell general, un 36% opina que esta igual que fa uns anys i un 44% opina que esta pitjor, cal seguir treballant sobre tot en la millora dels carrers, calçades i voreres.

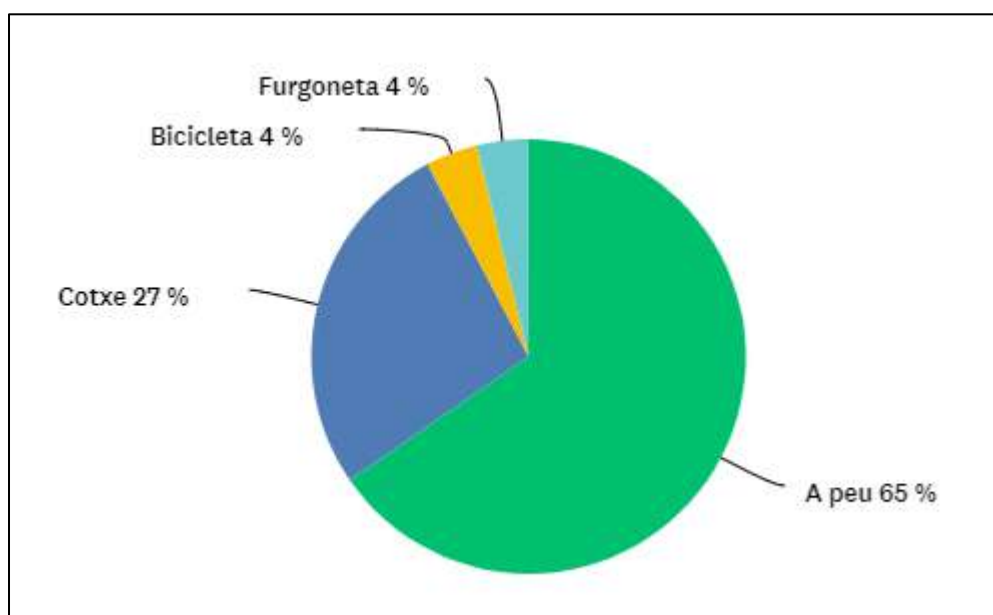
Considera que seria bo per la mobilitat de Manuel, fer la plaça del Sol, sols per a vianants?



Gràfica d'elaboració pròpia amb dades de l'enquesta

Com es pot comprovar per les respostes seria una mida controvertida, ja que la població estaria dividida entre peatonalitzar la o no. No obstant, cap anar avançat cap al futur i crear zones sols per a vianants i aquesta ubicació és una zona molt important de socialització que podria convertir-se en exclusiva de vianants.

Per a desplaçar-se dins de Manuel, com ho fa normalment?



Gràfica d'elaboració pròpia amb dades de l'enquesta

Quasi el 70% de la població que ha respost a l'enquesta assegura desplaçar-se de manera sostenible per a trajectes que són dins del nucli urbà.

BIBLIOGRAFIA I FONS DE REFERÈNCIA:

- Ajuntament Manuel <https://www.manuel.es/>
- Institut nacional d'estadística <https://www.ine.es/>
- Institut Valencià d'estadística <https://pegv.gva.es/es/bdt>
- Foro Ciudad <https://www.foro-ciudad.com/>
- Portal de informació ARGOS de la Generalitat Valenciana <http://www.argos.gva.es/>
- Dirección General de Trafico www.dgt.es
- Visor cartogràfic de la Generalitat Valenciana <https://visor.gva.es/visor/>
- Mapa Topogràfic Nacional del Instituto Geográfico Nacional www.ign.es
- Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat
- <https://politicaterritorial.gva.es/es/web/carreteras/aforos-car/mapas-trafico-car>
- Google <https://www.google.es/maps/?hl=es>
- <https://aaffvalencia.es/wp-content/uploads/2020/01/Decreto-65-2019-de-26-de-abril-del-Consell-de-regulaci%C3%B3n-de-la-accesibilidad-en-la-edificaci%C3%B3n-y-en-los-espacios-p%C3%ABlicos.pdf>
- <https://www.once.es/servicios-sociales>
- Projekta

EQUIP REDACTOR I COL·LABORADORS:

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.
Técnico Profesional en Educación e Interpretación Ambiental.



MINISTERIO
DE HACIENDA

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

Fecha de Emisión: 2021-12-30 10:08:50

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

DIRECCIÓN GENERAL DEL PATRIMONIO DEL ESTADO 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

Idioma : Español

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.)

<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

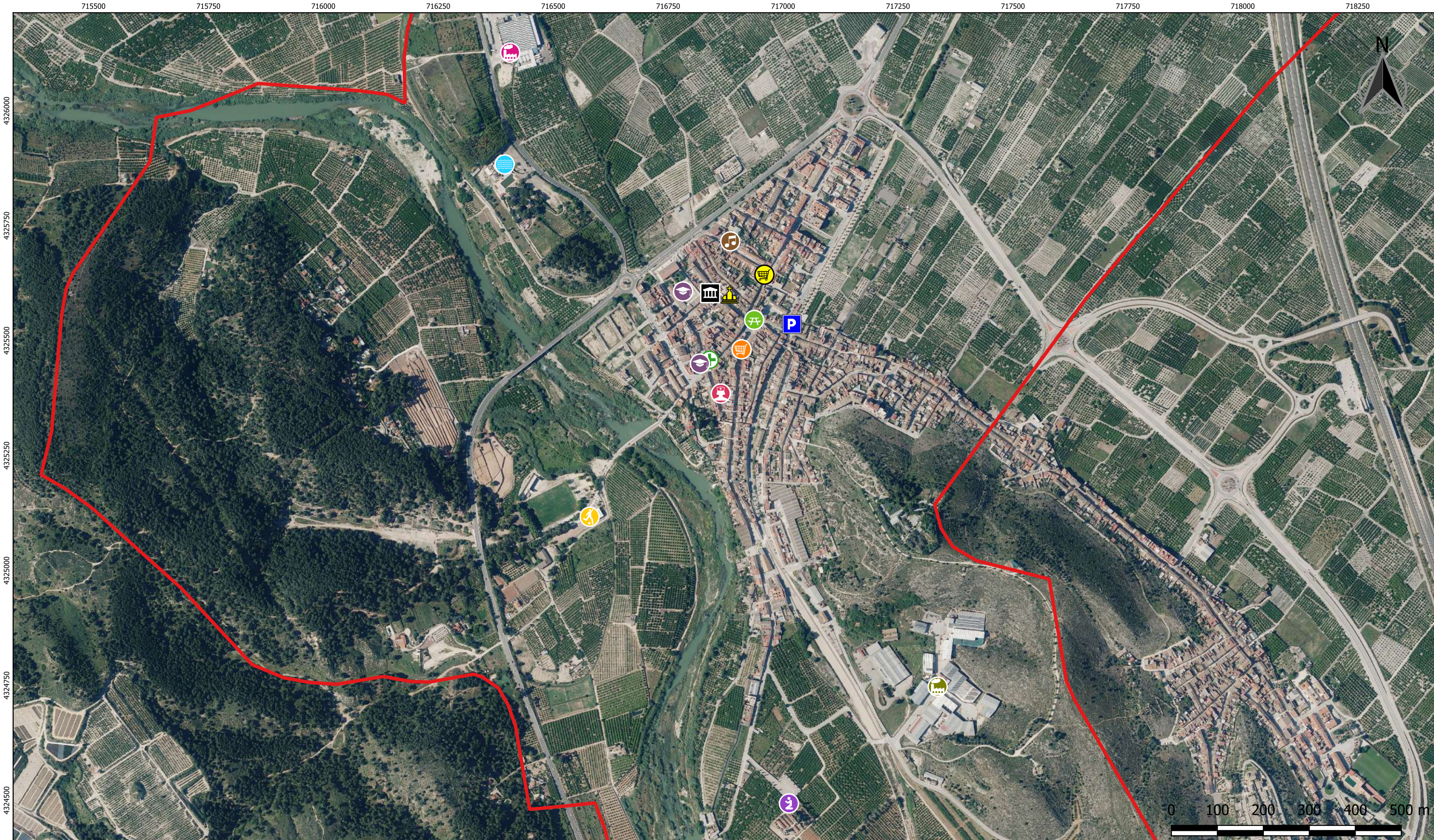


ANNEXES:

PLÀNOLS

I PLA DE MOBILITAT URBANA SOSTENIBLE

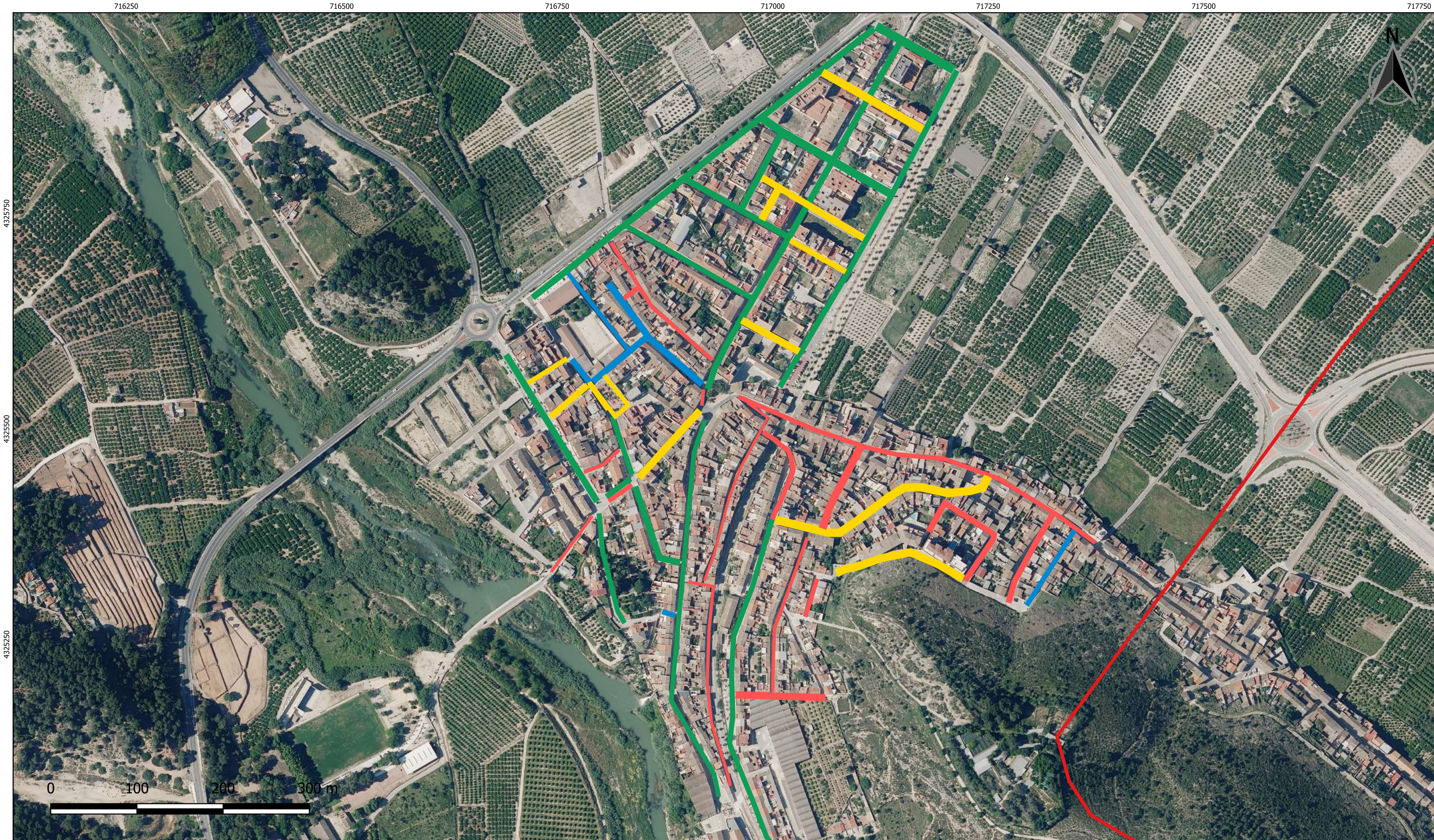




	PROMOTOR:REDACTOR:		LLEGENDA			PLA DE MOVILITAT URBANA SOSTENIBLE DE MANUEL			
	 Ajuntament de Manuel Ana Belén Jara Navarro Ambientòloga Col. 847 	 Tenemos Tu Plan	Terme municipal	Punts Atractors			PUNTS ATRACTORS		Nº 1
				Polígon Industrial	Aparcament	Empresa	FONT: Institut Cartogràfic Valencià(ICV) 1:5.000. BTN 25 del IGN. Ortofoto PNOA (2022). Elaboració pròpia.		
				Consultori Mèdic	Ajuntament	Auditori			
Zona Comercial	Poliesportiu	Església	Piscina	Farmàcia	Plaça	Escala 1 : 7.500	OCTUBRE 2023	A3	



 Diputació de València		PROMOTOR:REDACTOR:  Ajuntament de Manuel  KANALS BOX Tenemos Tu Plan Ana Belén Jara Navarro Ambientòloga Col. 847 		LLEGENDA  Terme municipal  Interseccions Principals		 		PLA DE MOVILITAT URBANA SOSTENIBLE DE MANUEL		
INTERSECCIONS PRINCIPAL					Nº 2					
FONT: Institut Cartogràfic Valencià(ICV) 1:5.000. BTN 25 del IGN. Ortofoto PNOA (2022). Elaboració pròpia.										
Escala 1 : 3.500			OCTUBRE 2023			A3				



	PROMOTOR:REDACTOR:	
	Ana Belén Jara Navarro Ambientòloga Col. 847	
LLEGENDA		
	Terme municipal	
	Carrers amb almenys una vorera de més 1,20 metres d'amplària	
	Carrers amb voreres de 1 - 1,20 metres d'amplària	
	Carrers amb voreres de menys de 1 metre d'amplària	
	Plataforma única	
PLA DE MOVILITAT URBANA SOSTENIBLE DE MANUEL		
AMPLÀRIA VORERES		Nº 3
FONT: Institut Cartogràfic Valencià(ICV) 1:5.000. BTN 25 del IGN. Ortofoto PNOA (2022). Elaboració pròpia.		
Escala 1 : 3.500	OCTUBRE 2023	A3



 Diputació de València	PROMOTOR:REDACTOR:	LLEGENDA  Terme municipal Incidències en Gual per a Vianants  Pas Sobreelevat amb Deficiències  Realitzar Gual per a Vianants  	PLA DE MOVILITAT URBANA SOSTENIBLE DE MANUEL		
	 Ajuntament de Manuel		 KANALS BOX Tenemos Tu Plan	INCIDÈNCIES EN GUAL PER A VIANANTS	
	Ana Belén Jara Navarro Ambientòloga Col. 847 		FONT: Institut Cartogràfic Valencià(ICV) 1:5.000. BTN 25 del IGN. Ortofoto PNOA (2022). Elaboració pròpia.		
			Escala 1 : 3.500	OCTUBRE 2023	
		A3			



Ajuntament de
MANUEL
www.manuel.es

NIF: P4616200D

Document sota custòdia en Seu Electrònica

MANUEL

PMUS - AYT. MANUEL 2022-2026 - 01112023

Podeu accedir a aquest document en format PDF-PAdES i comprovar la seua autenticitat en la Seu Electrònica usant el codi CSV següent:



URL (adreça en Internet) de la Seu Electrònica:

<https://manuel.sede.dival.es/>

Codi Segur de Verificació (CSV):

VYAC H22Z RFC2 CC7K QMLR

En aquesta adreça podeu obtenir més informació tècnica sobre el procés de firma, així com descarregar les firmes i els segells en format XAdES corresponents.

Resum de firmes i/o segells electrònics d'aquest document

Empremta del document per a la persona firmant	Text de la firma	Dades addicionals de la firma
	Registret el 29/11/2023 a les 18:16 Nº d'entrada 3428 / 2023	Segell electrònic - 29/11/2023 18:16 Seu Electrònica MANUEL
	La persona interessada KANALS BOX SL NIF B97910558	Firma electrònica - ACCV - 29/11/2023 18:16 KANALS BOX SL Persona representant: JOSE JAVIER LOPEZ BOSCA