



EL MEDIO AMBIENTE EN TORRELAVEGA

PLAN – 42

Octubre 2015

Coordinación: Floren Enríquez y Ramón Sáinz

**Objetivos - Espacios - Flora y Fauna -
Residuos y emisiones - Movilidad-
Deporte y Cultura - Energía.**

ÍNDICE:

	Página
OBJETIVOS.....	4
ESPACIOS	
1.- Protección: Sierra del Dobra, la Viesca y los ríos.....	6
2.- Incorporación, complejo “Oscar Freire” y el “Patatal”	7
3.- Programa de Huertos Urbanos.....	10
4.- Habilitar espacios en el barrio de la Inmobiliaria.....	10
5.- Solares vacíos, abandonados y en deterioro,.....	10
6.- Polígonos industriales limpios y sostenibles.....	10
FLORA Y FAUNA	
7.- Listado de especies.....	10
8.- Eliminación de especies invasoras.....	10
9.- Reforestación con especies autóctonas.....	11
10.- Itinerarios divulgativos.....	11
11.- Publicitar valores medioambientales.....	11
RESIDUOS Y EMISIONES	
12.- Erradicación de herbicidas.....	11
13.- Recogida de residuos.....	11
14.- Revisión datos emisiones.....	12
15.- Vertederos incontrolados.....	13
16.- Sustitución de puntos luminosos.....	13
17.- Normativa de ruidos.....	13
18.- Normativa sobre emisiones del tráfico.....	13
19.- Uso de plásticos.....	13
20.- Mercancías peligrosas de Tanos.....	14
21.- Instalaciones de antenas de telefonía móvil y transformadores.....	14

MOVILIDAD

22.- Problema de vías y estación de FEVE.....	14
23.- Creación de “Pasillos Verdes”	15
24.- Transportes colectivos.....	16
25.- Tecnologías no contaminantes.....	16
26.- Carril bici.....	16
27.- Promoción uso de la bicicleta.....	17
28.- Eliminación de barreras.....	17
29.- Conexión vía ciclable, Suances-Torrelavega.....	18
30.- Creación aparcamientos disuasorios.....	18
31.- Semisoterramiento boulevard ronda	18
32.- Iluminación de rotondas y viales.....	19
33.- Variante de Barreda a Sierrapando.....	19
34.- Congestión del tráfico en Barreda.....	19
35.- Terrazas de hostelería.....	20
DEPORTE Y CULTURA	
36.- Programaciones culturales.....	20
37.- Educación medioambiental.....	20
38.- Prácticas deportivas.....	20
ENERGÍAS	
39.- Instalación de energías renovables.....	21
40.- Horarios de consumo eléctrico y calefacción.....	22
41.- Reconversión a vehículos eléctricos.....	22
42.- Energía de la biomasa.....	22
CONCLUSIÓN.....	23

OBJETIVOS:

Conseguir: vivir, criar a nuestros hijos, comer y respirar, en una ciudad saludable. Donde podamos disfrutar de la naturaleza en nuestro entorno más próximo, nosotros y los que nos visiten.

Transformando nuestro municipio y dejando atrás la antigua imagen de lugar urbano-industrial, sucio y contaminado.

Tenemos que conseguir crear un lugar para la gente, para gente con hábitos saludables, felices y orgullosos de vivir en esta ciudad.

Siguiendo el camino que nos lleve a conseguir un municipio totalmente sostenible.

“Aprender con o sin espacios verdes. No es lo mismo”.

Al menos esta es la principal conclusión de un estudio realizado por investigadores españoles y publicado hoy (16-06-2015) en la revista “Proceedings of the National Academy of Sciences. El estudio ha sido realizado con 2.600 escolares de entre 7 y 10 años, en centros de San Cugat (3) y de Barcelona (36).

Según este estudio, los niños escolarizados en colegios con parques alrededor o árboles en el patio, tienen mejor desarrollo cognitivo que aquellos que carecen de zonas de vegetación en su entorno.

“Es la primera vez que se demuestra tal asociación en el Mundo”, subraya Mark Nieuwenhuijsen, uno de los investigadores implicados en este trabajo y coordinador del Programa de Contaminación Atmosférica del Centro de Investigación en Epidemiología Ambiental.

Junto al director del trabajo, Payam Dadvand, y a Jordi Sunyer, ambos investigadores del Centro aliado ISGlobal, anotan como aspectos significativos: la reducción de la contaminación del aire asociado al tráfico, mejora de la salud mental, aumento del bienestar psicológico, reducción de los síntomas depresivos y por estrés, incitando a la actividad física y promoviendo el contacto social.

“Hemos demostrado que con zonas verdes, el desarrollo cognitivo mejora un 5 %, un porcentaje muy significativo”, apunta Nieuwenhuijsen.

NOTA DE PRENSA: EFE. 16-06-2015

Además estos niños y sus familias vivirán seguramente más felices, apuntamos los autores de este informe.

Nuestra ciudad tiene una población adecuada para intentar revertir el proceso urbano-industrial que han seguido todos los núcleos poblacionales que nos han llevado a procesos de degradación, como la ocupación abusiva del espacio, el derroche de los recursos (sobre todo el agua), la contaminación ambiental, pobreza, marginación, enfermedad, apatía y pesimismo.

“La CALIDAD DE VIDA lleva implícita la idea de la sostenibilidad, superando el estrecho margen economicista del concepto de BIENESTAR, solo medible en crecimiento económico y estándares dotacionales.

Estamos dando un paso más allá que nos muestra tanto los límites de las aspiraciones humanas como el derecho a una calidad ambiental suficiente. La CALIDAD DE VIDA introduce los aspectos ambientales en intersección con las necesidades humanas. El MEDIO AMBIENTE URBANO es el campo de acción para una CALIDAD DE VIDA en la ciudad, implicando no solo la aplicación de los principios de sostenibilidad ecológica:

- ***No poner en peligro la supervivencia de las futuras generaciones.***
- ***No consumir recursos sobre su tasa de renovación.***
- ***No producir residuos sobre su tasa de absorción por el medio.***

Sino que también la articulación de la sostenibilidad de una estructura social y económica, buscando la transición no traumática del sistema de intercambios de nuestras metrópolis contemplando la evolución y reconversión de los sistemas; financiero, inmobiliario, de producción y consumo y de información, hacía un nuevo modelo sostenible en un sentido total”.

Hay que analizar objetivamente el PROYECTO DE CRECIMIENTO INDEFINIDO, basado en un proyecto urbano-industrial ya superado. El sistema ha dejado en evidencia sus fallos de forma clara y contundente (Chicago y sus barrios sin suministros, las superpobladas urbes de los países en desarrollo, las ciudades abandonadas por accidentes nucleares, los barrios marginales, las áreas industriales en desuso y las promociones inmobiliarias abandonadas,...).

El proceso de crisis por el que atravesamos, ha sacado a la superficie los conceptos erróneos que nos ha llevado a este punto.

Si pretendemos corregir la situación basándonos en lo mismo, estamos preparando una nueva fase de crisis con efectos más demoledores.

La quiebra del sistema se puede producir en cualquier momento, la mejor posibilidad para evitarlo pasa por desarrollar un proyecto de ciudad basado en la SOLTENIBILIDAD.

Es necesario fomentar la **PARTICIPACIÓN CIUDADANA** en el análisis y búsqueda de soluciones a los problemas medioambientales, dentro del proyecto de vida urbana, teniendo presente la proyección de los procesos urbanos hacia un futuro a medio y largo plazo.

ASPECTOS PARA REFLEXIONAR:

ESPACIOS

Los espacios naturales públicos son el factor de referencia del desarrollo sostenible, su conservación en un estado natural o naturalizado, coexistiendo con otras zonas con diferentes grados de urbanización es el objetivo a conseguir.

Debemos distinguirnos por tener en nuestra área urbana, espacios naturales con ecosistemas viables que nos enriquezcan y signifiquen nuestra ciudad como referencia en un desarrollo urbano compatible con entornos realmente naturales.

1.- Protección del entorno: la Sierra del Dobra, la Viesca y los ríos.

- Revisión de las normas de protección de la Sierra del Dobra, en la línea de complementar y arbitrar los recursos necesarios para su conservación.
- Conseguir la declaración del ANEI (Área Natural de Especial Interés) de la Viesca, cuyo expediente lleva años paralizado.
- Una vez conseguido el anterior punto y de forma inmediata, solicitar la ampliación del ANEI de la Viesca, a la zona del río, desde el puente de Cartes hasta el puente de “Los Italianos”. Unificando bajo la misma figura de protección dos áreas interconectadas ecológicamente y que son la base de los “pasillos verdes” con los que aspiramos a cambiar la ciudad.
- Establecer un plan de reforestación de las zonas mencionadas, en los lugares que, con el asesoramiento de profesionales e instituciones científicas, se estime necesario. Con el objetivo de obtener un “bosque de ribera”, sano y ecológicamente viable.
- Desarrollar el proyecto del Parque Miravalles. Como ya se dispone de los terrenos, pero no de financiación, es necesario hacer una programación por fases, viable económicamente. Es necesario iniciar el proyecto ya.
- Naturalizar los arroyos, (Sorravides, Indiana, Campuzano,...) destapando donde sea posible y protegiendo, de modo que sean el núcleo de nuevas zonas verdes.
- Potenciar la formación de un “Arco Verde”, (La Viesca, los ríos y el Parque Miravalles). Plantear la continuación de esta franja hasta lograr su cierre, continuando por Tanos y Campuzano. Formando así un corredor biológico, en torno a la ciudad.(Foto 1).

El “Arco Verde” representará el círculo exterior, a él llegarán los pasillos verdes formando una estructura radial partiendo del centro del núcleo urbano.

Con cinco radios o pasillos verdes: hacia Barreda, Torres, Campuzano, Viérnoles, La Montaña y municipios limítrofes.(ver MOVILIDAD- 23)

- Habilitar los necesarios mecanismos de control para que los planes y programas de recuperación medioambiental se realicen por las empresas contratadas, con las necesarias garantías de sensibilidad y respeto por los recursos naturales que deben proteger, evitando que se vuelvan a repetir los daños ocasionados en los entornos fluviales en los primeros meses del 2015, dentro del programa Green Network. Es indispensable la supervisión de los trabajos por técnicos competentes.

(Tala de más de 300 árboles de bosque de ribera y podas masivas. Extensión de herbicida dentro de los 5 m. próximos al cauce).

(Fotos uso herbicida: 2, 3, 4, 5, 6, 7 y 8). (Fotos talas y podas: 9, 10 y 11). (Abril 2015).

(Teniendo en cuenta que en el 2º semestre del 2015, se habilitarán 2 millones de euros para continuar con el programa "Green Network" en los municipios de nuestra comarca, es necesario que no se vuelva a caer en los mismos errores de la 1ª fase del programa, en los primeros meses del año).

No es aceptable la inyección de fondos públicos para la recuperación del medio ambiente con el único objetivo de la rentabilidad política, a través de la excusa de la creación de empleo, **sin importar mucho lo que se haga ni la forma de hacerlo.**

La creación de empleo en el ámbito de la recuperación del entorno, es un mecanismo no solo válido sino necesario, destinado a reducir los efectos del paro en nuestro municipio de forma muy significativa.

Pero siempre bajo las premisas de:

A.- Rentabilizar los fondos públicos, exigiendo a las empresas concesionarias una memoria detallada sobre su uso.

B.-Programar las actividades teniendo en cuenta factores ambientales: ciclos naturales (reproducción de fauna, de especies invasoras,...), protección prioritaria de los organismos autóctonos, adaptando los medios empleados a los objetivos propuestos,...

C.- Supervisión y control de las actividades de recuperación, durante el proceso y a su término, por técnicos cualificados, del municipio y de las consejerías implicadas.

2.- Incorporación de los terrenos del complejo deportivo "Oscar Freire" y "el Patatal" al patrimonio municipal, (valoración: 5,2 millones de€ y 410.200 €, respectivamente) en base a las deudas pendientes de la empresa Sniace con el Gobierno Regional y nuestro

Ayuntamiento,(12,4 y 2,7 millones de €, respectivamente) de forma que no suponga ningún desembolso económico para el municipio.(Fotos 12 y 13).

(En naranja el ANEI de la Viesca incluyendo la zona del río. En verde el futuro Parque Miravalles)

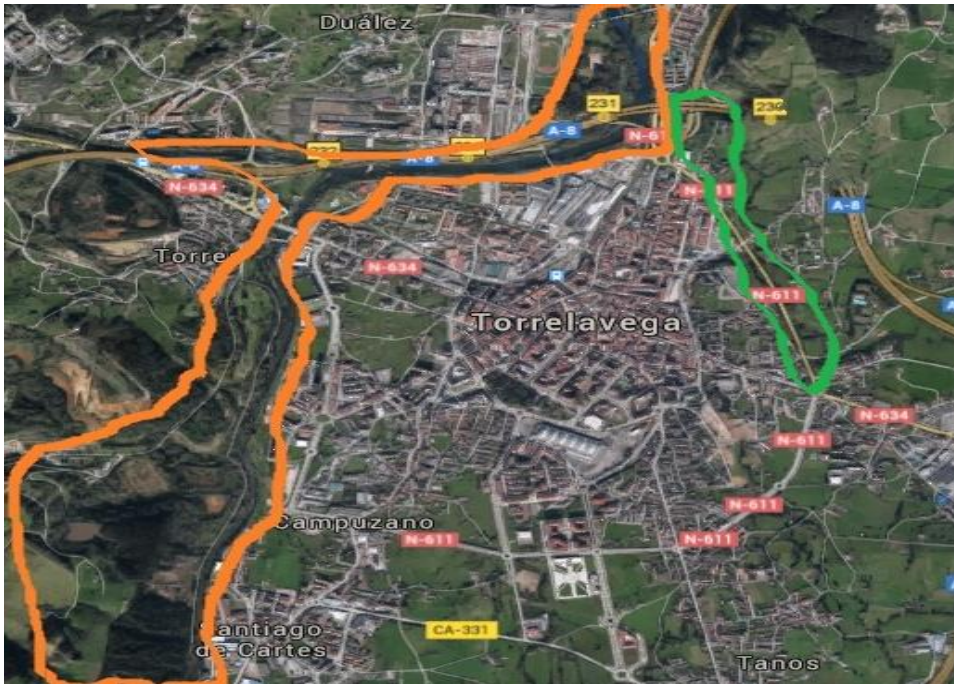


FOTO 1



FOTO 2. (Uso de herbicida hasta la misma orilla)



FOTO 3. (Ríos Besaya y Saja)



FOTO 4. (Uso de herbicida en el río Saja)



FOTO 5.



FOTO 6. (Arroyo Indiana, uso de herbicida.)



FOTO 7. (A. Indiana)



FOTO 8. (A. Tronquería, uso de herbicida).



FOTO 9 (Talas río Saja).



FOTO 10. (R. Saja)



FOTO 11. (R. Saja)



FOTO 12. (Área de Sniace, el "Patatal").



FOTO 13. (Complejo deportivo "Oscar Freire").

3.- Desarrollar y ampliar el programa de “Huertos Urbanos”. Consolidar el área de reciente creación en terrenos próximos a la zona universitaria y buscar nuevas ubicaciones en los restantes barrios de la ciudad, persiguiendo una continuidad en el tiempo. Así conseguimos varios objetivos; recuperar la cultura tradicional, restablecer la perdida conexión con la tierra y los ciclos naturales, fomentar las relaciones sociales, a la vez que se obtienen recursos para las familias en época de crisis.

Este programa ha de servir para desarrollar la educación medioambiental. Entre los participantes permanentes y temporales (los hortelanos más veteranos, que siempre están dispuestos, pueden transmitir sus conocimientos a los más jóvenes).

4.- Habilitar espacios en el barrio de la Inmobiliaria. Aprovechar los numerosos bajos fuera de uso (compra o alquiler, según la demanda), a disposición de emprendedores y para usos culturales, sociales o municipales. Revitalizando el barrio desde dentro, desistiendo de costosos proyectos que comprometen la capacidad económica del municipio.

5.- Solares urbanos vacíos, abandonados o en deterioro. Se debe exigir a la propiedad de estos espacios el mantenimiento y limpieza, así como la eliminación de plantas invasoras. Se debe contemplar el uso para fines culturales o recreativos de los vecinos, con la conformidad de la propiedad y la supervisión municipal. Igual que se habilitan espacios privados como aparcamientos públicos, asumiendo el municipio los gastos contributivos.

6.- Promocionar la creación de polígonos industriales para empresas con tecnología limpia y sostenible. Empresas dedicadas a las nuevas tecnologías con cero emisiones y recursos sostenibles (materias primas, energía,..). Primando su instalación y creando un sello o logotipo de calidad ambiental. Para ello se utilizarán terrenos obtenidos por la reconversión industrial, a partir de empresas que cesan su actividad. Siempre que estén libres de otras responsabilidades. Reorientando los polígonos ya en funcionamiento, hacia estos objetivos.

FLORA Y FAUNA

Los organismos que ocupan sus nichos ecológicos, son los elementos indispensables en los espacios naturales. Su conservación y protección va intrínsecamente ligada a los mismos. El objetivo es conseguir un desarrollo autónomo de estos ecosistemas.

7.- Recopilar un listado de especies, autóctonas e invasoras, por zonas con el objeto de tener un conocimiento claro de la situación biológica del entorno y las medidas a tomar para su necesaria protección o eliminación.

8.-Eliminación de especies invasoras. Continuar con los programas ya iniciados, exigiendo el más escrupuloso cumplimiento de los protocolos de actuación. Respetando en todo momento la vegetación y la fauna autóctona. Es urgente que el equipo de gobierno municipal prepare un plan de choque contra las plantas invasoras, destinando recursos y trabajando a largo plazo. (Ver campaña Ayto. de Piélagos)

9.- Programar un Plan de Reforestación de flora autóctona, si algún espacio no admite ejemplares arbóreos, utilizar especies arbustivas y, o herbáceas. Básicamente en los “pasillos verdes”, en las riberas fluviales, La Viesca y Sierra del Dobra.

Realizable a medio y largo plazo, en nuestro municipio.

10.-Organizar itinerarios para el público en general para el conocimiento y divulgación de estos valores (puede ser dentro del Aula Medioambiental del Ayto.).

11.-Publicitar los valores medioambientales de nuestro municipio para conocimiento general y como promoción turística.

RESIDUOS Y EMISIONES

La posición geográfica del municipio, enclavado en un valle rodeado de montañas y pequeñas elevaciones hace que los contaminantes aéreos se concentren fácilmente con ausencia de viento. Esto unido a la elevada industrialización de la zona y el intenso tráfico de vehículos hace que sea uno de los problemas más graves de nuestro municipio.

La solución no puede quedarse en la instalación de las estaciones de medida de los diversos contaminantes atmosféricos (PM10, SO₂, SH₂, NO₂) y la contabilidad de los días que rebasan los límites, aunque si es el dato necesario para constatar de forma objetiva la situación.

Las medidas de corrección han de tomarse de forma escrupulosa, objetiva e inmediata, rechazando otros intereses que no sea el prioritario de la salud pública.

La impunidad y el descontrol que se ha venido observando en algunos momentos del pasado mirando para otro lado, no puede volver a repetirse.

12.- Erradicar el uso de herbicidas, pesticidas y otros productos químicos nocivos, que de forma generalizada y abusiva se vienen utilizando en nuestro municipio, (colegios, riberas del Saja-Besaya, arroyos, calles, plazas, jardines, aceras, cunetas,...). Buscando alternativas más inocuas a cada problemática. Teniendo en cuenta que el uso de herbicida es un parche, pues es necesario aplicarlo de continuo. Con el objetivo de poder declarar el municipio, libre de estos productos, en un futuro inmediato.

El uso generalizado de estos productos (el glifosato declarado por la OMS, “potencialmente cancerígeno en humanos” está presente en 125 productos autorizados en España), **se está convirtiendo ya en un problema de salud pública**, siendo inadvertido por los ciudadanos e ignorado por las autoridades responsables, municipales y autonómicas.

13.- Analizar el actual sistema de recogida de residuos, al objeto de mejorarlo, extendiéndolo al 100% del municipio, implicando a los ciudadanos en el correcto

depósito de los materiales, a través de la información y supervisión adecuadas, no puede ser que todo tipo de materiales vayan al contenedor de orgánicos, porque su trampilla tiene más espacio de abertura.

Hay que reconducir los datos a la baja de la recogida selectiva, con 2854 Tm. en 2014, frente a las 3105 Tm. del 2013. Un 5,3% menos.(Fuente Ayto.)

Es necesario publicitar la función y cobertura de los puntos limpios. Horarios y situación.

- Es necesario el aumento de los puntos de recogida de: pilas, cartuchos de impresora. Así como su control y publicidad. Ampliando la cobertura de la recogida de aceites domésticos usados.

- Es necesario planificar las actividades de las diferentes empresas que operan en el municipio, con el fin de evitar interferencias y duplicidades, reduciendo gastos y rentabilizando los recursos.

Analizar de forma objetiva y con una valoración técnica las actividades de las empresas de este sector, valorando su gestión anualmente.

14.- Revisión de los datos sobre emisiones (atmósfera, ríos, arroyos,..) de las industrias del municipio y su ajuste escrupuloso a la normativa, a través de la vía de las competencias del Gob. Reg. Reclamando rigurosos criterios científicos en el establecimiento de los niveles máximos de emisión, suprimiendo moratorias y tratos de favor a las empresas. No se puede jugar con la salud pública, con la excusa del mantenimiento de los empleos. Es necesario exigir las necesarias inversiones en esta materia, requiriendo a las empresas el objetivo de reducir las emisiones por debajo de los límites legales.

Exigir y valorar objetivamente los preceptivos informes de impacto ambiental a las nuevas instalaciones industriales.(BOE, Ley 6/2010, 18 Mz.) (BOC. Decreto 19/2010, 18 Mz, Ley 17/2006, 11 Dic.)

Valorar con rigor y objetividad las ya existentes a través de informes de valoración, (Renovación de la autorización Ambiental Integrada).

Es necesario acabar con los elevados índices de enfermedades respiratorias que han incidido en nuestra comarca, muy por encima del resto de las comarcas de nuestra región, según estudios sanitarios.

“La contaminación en Torrelavega y sus municipios limítrofes constituye un riesgo para la salud, en el caso de patologías respiratorias, representando casi el doble de ingresos hospitalarios respecto a otros puntos de la región y también incide de manera significativa en los ingresos por enfermedades cardiovasculares y cáncer”.

EUROPA PRESS, Enero 2015-Servicio de Vigilancia Epidemiológica de la Dirección General de Salud Pública. Consejería de Sanidad del G. Regional.

Solicitar a los estamentos regionales que las visitas de inspección a las instalaciones industriales se realicen sin previo aviso y de forma aleatoria (salvo instalaciones puntuales), aspecto que en la actualidad no se cumple.

15.- Diseñar las medidas necesarias para la erradicación de los vertederos incontrolados que proliferan sobre todo en los alrededores del casco urbano. Desarrollando una campaña de información entre los vecinos en los lugares donde se encuentren, (situación y cometido de los Puntos Limpios,...).

16.- Programar la sustitución paulatina de los puntos luminosos del municipio, por otros que cumplan escrupulosamente las normas sobre contaminación lumínica y ahorro energético, (Tecnología LED. Instalando esta tecnología cuando se rehabiliten vías urbanas).

17.- Ruidos originados por la circulación, empresas y otras actividades. Revisar y adecuar si es necesario, la normativa municipal haciendo especial referencia a los causados por vehículos a motor. Revisando la obligatoriedad de los silenciadores y la prohibición específica de los escapes libres y los tubos resonadores. Dotando de los necesarios aparatos de medida a los agentes de la autoridad, o técnicos autorizados.

- Reclamar una solución (vía férrea,...) al continuado acceso de camiones cargados de roca caliza que diariamente acceden a una empresa del municipio y que lo hacen por una vía saturada de tráfico y donde repetidamente se obtienen los más altos índices de contaminantes atmosféricos.

Reclamar a los organismos competentes la urgente insonorización de las autovías a su paso por zonas habitadas (Barreda, Tanos,...)

18.- Revisar y completar la normativa sobre emisión de gases en vehículos a motor, estableciendo los recursos necesarios para su control. Especificando los mecanismos necesarios para la reducción de las emisiones de contaminantes de los autobuses urbanos y las demás líneas. Si uno de los objetivos determinantes para la instalación de las líneas de transporte urbano era la reducción de emisiones, no es lógico añadir más.

Es necesario iniciar la implantación del transporte urbano con tecnología eléctrica.(La Federación Europea del Transporte y M. Ambiente, declara que 9 de cada 10 vehículos testados no cumplen la normativa sobre contaminantes atmosféricos, estando por encima de los límites permitidos).

(Los autobuses eléctricos ya operan en algunas ciudades de nuestro país, eliminando la contaminación atmosférica y sonora al ahorrar unos 33.000 litros de diesel/año por vehículo. En España la empresa Irizar, del País Vasco es líder en el sector, con unos 15 fabricantes más disponibles en la U. E.. La empresa china BYD,...).

19.- Uso de plásticos en el municipio. Diseñar un programa de erradicación. Sobre todo con las bolsas facilitadas por el comercio, asesorando y colaborando con los establecimientos, (comercios, supermercados,..) con el fin de sustituirlas por materiales no

contaminantes y fácilmente reciclables, como ya ocurre en algunas grandes superficies de nuestra ciudad.

20.- Depósito de mercancías peligrosas de Tanos. Abordar de forma decidida y rápida este problema, cuya solución se va dilatando en el tiempo, en perjuicio de la seguridad y tranquilidad de los vecinos. Buscando una ubicación alejada de los núcleos vecinales.

21.-Revisar las instalaciones de antenas de telefonía móvil, transformadores e instalaciones similares, próximas a las zonas habitadas del municipio (en zonas sensibles como geriátricos, centros de salud, centros escolares,..). Analizando la legalidad de las mismas, informando a los vecinos y exigiendo a los responsables municipales y autonómicos cuando de forma contrastada, con la bibliografía existente y los trabajos realizados, incluso de la OMS, se considere necesario su traslado a espacios deshabitados

MOVILIDAD

En este apartado es necesario sustituir el desfasado Plan de Movilidad (2013), con el objetivo claro de **enmarcar todas las actuaciones en el ámbito comarcal.**

La elevada densidad de tráfico de vehículos que acceden y parten del núcleo urbano a diario, unido a las insuficientes estructuras viarias que se encuentran colapsadas con frecuencia al ser incapaces de manejar el volumen de tráfico que se les viene encima, hacen necesario abordar el problema con previsión a medio y largo plazo. Liberando el centro de la presión del automóvil, optando por calles peatonales y espacios ciclables.

Los parches pueden resolver alguna dificultad puntual pero no son la solución que es necesario buscar, encontrar y aplicar. Teniendo claro el objetivo a conseguir. En esta línea es necesario realizar días “sin coche”, repartidos a lo largo del año, disfrutando de estas nuevas situaciones, como ocurre en otras ciudades de nuestro país.

22.- Estación y vías de FEVE. Abordar de forma decidida la solución de este desajuste urbano, buscando la financiación necesaria para la realización de esta obra tan necesaria para la ciudad y que limita su movilidad y ocupa unos terrenos necesarios para otros fines sociales. La solución no puede hipotecar durante decenios la economía del municipio, en esta línea buscaremos los siguientes objetivos:

- Dar solución a los pasos a nivel
- Crear un pasillo verde con carril bici para conectar los barrios y los núcleos urbanos periféricos (Barreda, Torres, Campuzano, La Montaña, Viérnoles y Reocín, Corrales,...) ver mapa, punto 23).
- La solución lograda con dinero público, no sirva para beneficiar intereses urbanísticos.
- Todos los metros cuadrados que se obtengan han de ir destinados, sin excepción a: zonas verdes, instalaciones deportivas, culturales, equipamientos y el desarrollo de los pasillos verdes.

La solución pasa por **bajar la plataforma viaria, dejando el nivel de calle en un plano superior. Este plano cubriría las vías solo en los espacios necesarios** (pasos a nivel,

pasillos verdes,..), quedando el resto de la plataforma viaria al descubierto, total o parcialmente. **El concepto es el de “permeabilizar las vías” entre la red urbana.**

23.- Formación de los pasillos verdes. Además aprovechamos la formación de estos radios verdes para trazar los correspondientes carriles bici, potenciando la comunicación por medios sostenibles entre los puntos más alejados del municipio y el centro. Logrando así una reducción significativa del tráfico de vehículos a motor.

La estructura de “Pasillos Verdes”, es una de las soluciones más necesarias para la ciudad, marcando un punto de inflexión para conseguir mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, facilitando la movilidad de forma muy significativa. Es necesaria la conexión de los pasillos verdes urbanos con la red comarcal de vías ciclables, siguiendo el eje Suances-Torrelavega-Los Corrales, añadiendo otros municipios de la comarca.

En el ámbito urbano, aprovecharemos para su trazado los espacios con baja densidad de edificación: zonas verdes, (Parque M. Barquín, El Valle), áreas urbanas sin desarrollar (Mies de Vega) o futuras actuaciones que liberan espacio (remodelación de vías).

Los pasillos verdes no son un fin en sí mismos sino un escalón más en el proceso de naturalización del entorno urbano, que ha de expandirse a partir de estos espacios y de su conexión con las áreas protegidas (La Viesca, los ríos, parques y anillo verde).

Con el objetivo claro de conseguir mejorar la calidad de vida de los ciudadanos.



NOTA.-En la conexión de La Montaña, se puede optar por seguir un itinerario alternativo por el lado norte del polígono Tanos-Viernoles, cruzar las vías de Renfe (paso subterráneo) saliendo a la rotonda de Tanos-Sur, uniéndose al “Pasillo verde” de Viernoles. Además de conservar el que aparece en el gráfico, para acceder por Sierrapando.

La conexión de Barreda es más complicada por falta de espacio en el tramo “Paredón”-carretera-vías-río, para acceder a la rotonda de “la Fuente”, partiendo del núcleo de Barreda y siguiendo un trazado paralelo a las vías por su lado este. Si algún día se hace realidad la pasarela sobre el río (uniendo el Patatal con la ronda), podría ser una solución viable.

La conexión con Torres, Ganzo y Reocín, a través de la c/ José M^a Cabañas, el “Puente Blanco” y Mies de Vega.

24.- Potenciar los transportes colectivos. Revisar para optimizar el rendimiento de las líneas de transporte urbano y las demás líneas que operan en el municipio, evitando duplicidades y adecuando sus itinerarios.

La organización de las líneas de transporte, así como de sus paradas es un tema pendiente en nuestra ciudad desde hace muchos años.

- Es necesario conseguir que el transporte urbano sea comarcal.
- Es necesario modificar el espacio de las paradas de modo que se cumpla la condición de parada fuera de la vía. La imagen repetida del autobús parado para la entrada y salida de viajeros y una interminable fila de vehículos esperando detrás, es inadmisibles. Siempre que esta medida no reduzca gravemente el espacio de acera.
- Actualizar el estudio para la construcción de una Estación de Autobuses, hábil para su cometido, determinando su ubicación más adecuada. Los terrenos más adecuados pueden ser los próximos a la estación de FEVE, (lado oeste, espacio ferroviario, naves Obregón..)Complementando tren y autobús. La estación tendrá que funcionar como intercambiador para conectar los trayectos de la red comarcal.

25.- Impulso a las tecnologías no contaminantes. Dentro del estudio de los sentidos de circulación en las diferentes calles y los vados de carga y descarga, es necesario habilitar en estos últimos, vados específicos para vehículos de reparto con tecnología eléctrica o híbrida, primando su uso en el municipio, dentro del proceso de reducción de contaminantes. (Ver Energía.-41).

26.- Plan de ampliación de los km de carril bici existentes, constituyendo una red básica de movilidad sostenible, para dar comunicación a los barrios periféricos con el centro urbano (siguiendo la estructura radial de los pasillos verdes). Carril bici practicable, en coexistencia con zonas peatonales y en zonas de circulación motorizada, con una adecuada señalización horizontal y vertical. Con una anchura de entre 1m y 1,2 m “por sentido” con línea central y visibilidad suficiente en los cruces con motorizados, que no se da en la actualidad, (como resultado el carril de la foto es poco utilizado, los ciclistas prefieren usar la calzada principal, además termina abruptamente en la rotonda del parvulario de la Inmobiliaria). (FOTO- 14).

Si conseguimos poner en marcha la estructura radial de corredores verdes y carriles bici, la reducción de vehículos al centro urbano será significativa.

NOTA.-Para la construcción del carril bici cuando atravesase ecosistemas significativos es necesario dejar conductos de comunicación bajo el pavimento para la fauna terrestre o pasos elevados en tramos específicos. En la vía ciclable que nos comunica con Suances no se ha previsto este vital aspecto.



FOTO -14. (190 cm de anchura total)

27.- Promoción del uso de la bicicleta en los centros públicos, escolares y espacios públicos.

Habilitando vías de acceso (carriles bici) y aparcamientos para bicis dentro de los recintos y en lugares concurridos. Retomando el servicio de alquiler de bicicletas.

28.- Eliminación de barreras, potenciando la accesibilidad a los centros públicos y lugares de interés a todos los ciudadanos, haciendo especial hincapié en el entorno de los centros escolares (CEIP, IES,...). Reseñando especialmente:

- La problemática y peligrosa situación, por la inexistencia de aceras y carril bici en los accesos al IES “Manuel Gutiérrez Aragón” de Viérnoles, donde cerca de 800 alumnos acuden diariamente. Además del uso de los más de mil vecinos de Viérnoles. (FOTOS- 15 Y 16)



FOTO- 15.(Reivindicación febrero 2014). FOTO- 16

- Los muy peligrosos accesos a las zonas deportivas del complejo “Oscar Freire”, a través del puente de los Italianos (1/3, de la anchura del puente ocupado por una inservible vía férrea, se puede utilizar este espacio para instalar una vía ciclable que conecte Barreda con las zonas

deportivas). O a través del **impracticable túnel, con su inservible acera**, que parte de la rotonda de Álvarez, siendo su corrección prácticamente imposible. (FOTOS- 17 y 18).



FOTO- 17. (El "Puente de los Italianos").



FOTO- 18. (El túnel de "Álvarez").

29.- Conectar la vía ciclable que nos comunica con Suances a través de la ribera del río Saja, desde las proximidades de la fábrica Sniace hasta el boulevard ronda y el centro urbano, de forma directa, (con pasarela peatonal sobre el río o modificación, ampliando el puente de Álvarez). Logrando una necesaria comunicación directa, rápida y segura del centro urbano con las zonas deportivas y el eje ciclable. (FOTO -19).



FOTO- 19



FOTO- 20 (Futuro trazado de la carretera Viveda-Sniace)

30.- Continuar en la línea de crear aparcamientos disuasorios en la periferia del núcleo urbano. A la vez que con los obligatorios aparcamientos subterráneos de la vivienda nueva, se consiga liberar progresivamente los espacios públicos ocupados por los vehículos para uso y disfrute de los ciudadanos.

Impulsar la construcción de aparcamientos subterráneos en los espacios periféricos más adecuados, liberando el centro progresivamente de la presión del automóvil.

31.- Hacer un estudio serio del problema circulatorio de la vía urbana del boulevard ronda en el trayecto colindante al Bº de la Inmobiliaria, (rotonda de c/ Pintor Varela hasta rotonda de la fuente, tramo Antonio Bartolomé Suarez), permitiendo la interconexión de la futura promoción urbanística del "Mortuorio" y la zona anexa con el núcleo urbano, corrigiendo el peligroso entorno del pabellón "La Habana Vieja", por la constante saturación de tráfico y liberando espacios para el corredor verde. Se puede optar por bajar el nivel de la carretera, tenemos a favor las curvas de

nivel, estableciendo uno o dos pasos de comunicación peatonal por encima de la carretera, (FOTOS- 21 y 22).

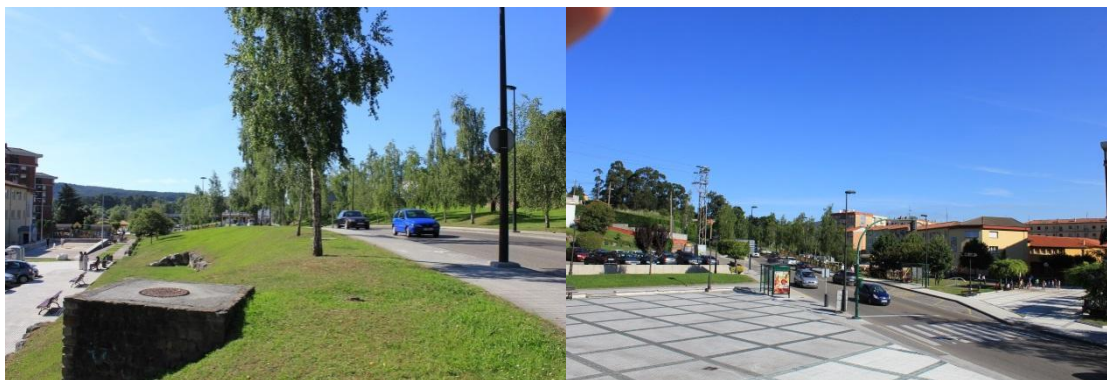


FOTO -21.

FOTO- 22.

32.- Iluminación de rotondas y conexiones viarias. Realizar las gestiones necesarias ante los organismos competentes, para la iluminación de rotondas y conexiones viarias (con un nº parcial de luminarias puede bastar), que en horas nocturnas permanecen apagadas, con el consiguiente peligro. Es necesario compatibilizar el ahorro con la seguridad.

33.- Impacto ambiental de la variante de Sierrapando. Instar urgentemente a la Demarcación de Carreteras para que la variante entre Barreda y Sierrapando, tenga en su trazado el menor impacto ambiental, buscando la opción por túnel en los tramos adecuados, así logramos además reducir su longitud y seguramente con un presupuesto similar.

Analizar los graves problemas circulatorios en el nudo de Torrelavega entre la A-67 (Autovía de la Meseta) y la A-8 (Autovía del Cantábrico), proponiendo soluciones definitivas a los atascos y a las peligrosas desviaciones y no parches.

34.- Congestión de tráfico en Barreda. Una posible solución, según ha diseñado el Ayuntamiento, a este problema sería la variante desde la rotonda de Viveda hasta las proximidades de la Depuradora de Sniace, siguiendo el trazado del antiguo ferrocarril minero, con 2,1 km de longitud. **Es indispensable reducir al máximo el impacto ambiental de esta obra**, para ello es necesario formar en ambos laterales orlas forestales con especies arbustivas y arbóreas autóctonas así como dejar construidos bajo la calzada pasos suficientes (en amplitud y número) para el desplazamiento de la fauna (anfibios, reptiles, pequeños mamíferos,..) entre los montes situados al oeste y el río, evitando los atropellos de animales, con el consiguiente peligro para los vehículos en una zona muy naturalizada. Dotando a las estructuras de drenaje y túneles de la amplitud suficiente. Aprovechando en superficie los 2 m de anchura y parterre destinados a carril bici, al no ser necesarios por tener a escasos metros la vía ciclable que nos une con Suances, para el desarrollo de una franja verde.

Los aproximadamente 12 m. de anchura de esta vía (2 carriles de 3,5 m., arcén de 0,5 m., acera 2 m., carril-bici 2 m. y parterre. Fuente Ayto.), ocasionan un impacto ambiental considerable que es necesario minimizar de forma prioritaria.(FOTO- 20)

(Ver “Documentos para la reducción de la fragmentación de hábitats causada por infraestructuras de transporte.” Ministerio de Medio Ambiente).

Es necesario valorar **la previsible saturación de tráfico en el entorno de la fábrica Sniace y el túnel y rotonda de “Álvarez”**, que son la salida natural de esta variante, dirección Torrelavega.

35.- Revisar actualizando la normativa sobre terrazas de hostelería que proliferan ocupando la vía pública. Es necesario permitir la libre circulación de las personas por aceras y plazas, que por algunos lugares, en este momento no es posible.

Hay que subordinar los intereses hosteleros al derecho a la libre circulación de las personas, primando este último en caso de conflicto. **La calle es y ha de ser pública.**

DEPORTE Y CULTURA

Es la faceta de disfrute directo más satisfactoria para el ciudadano, es necesario potenciarla, asumiendo e interiorizando la conservación de los espacios y los equipamientos, planteando su ampliación a medida que se obtienen nuevas áreas.

36.- Incluir dentro de las programaciones culturales que se vienen realizando a lo largo del año (TMCE,...) contenidos de tipo medioambiental, orientados a todo tipo de público pero sobre todo a los escolares, potenciando los aspectos formativos y lúdicos.

37.- Diseñar un programa de “Educación Medioambiental” específico, colaborando Ayuntamiento, Centros escolares, asociaciones, que se puede desarrollar como actividades extraescolares, dentro o fuera de las horas lectivas y que bien puede ser en los espacios de los centros escolares. Rediseñando el programa municipal actual.

38.- Potenciar la práctica deportiva, sobre todo en los espacios verdes mencionados.

- Facilitando el uso particular de los espacios e instalaciones.

- Dotando de las infraestructuras necesarias, sobre todo a las escuelas deportivas municipales.

- Creación de una escuela deportiva municipal de piragüismo, aprovechando las inmejorables condiciones del espacio fluvial, casi 2 km. de aguas tranquilas navegables todo el año (salvo crecidas), entre el “Puente de los Italianos” y la zona de “La Lechera”. Esta actividad es un ejemplo de uso respetuoso con el entorno.

- Promover en los espacios mencionados y en el resto del municipio, las actividades deportivas (pruebas de piragüismo, cross, mountain bike, atletismo,...), culturales, estudio de ecosistemas, itinerarios para escolares,... (FOTOS, 23 y 24).

- Potenciar la tradición ciclista de la ciudad, organizando marchas populares, como se viene haciendo de forma puntual, pero de un modo más estructurado y a lo largo del año, primando la participación más que la competición.



FOTO- 23. (Piragüismo 2013.Prog. COMENIUS)



FOTO- 24. (Programa "Provoca 2014").

ENERGÍA

En este apartado es necesaria una clara y decidida apuesta por las energías limpias y renovables, facilitando y primando el uso de las mismas.

El Ayuntamiento ha de servir como ejemplo de su uso en sus propias instalaciones y recursos. Condicionando el uso de estas energías a las empresas que realicen actividades en el municipio o reciban fondos públicos.

39.- Instalación de fuentes de energía renovables en los centros públicos (solar fotovoltaica, solar térmica, eólica,..). (FOTO- 25)

Es necesario que nuestros responsables municipales denuncien ante la Federación de Municipios y Provincias, el abuso que supone el "Peaje Fotovoltaico" (2013), para que a su vez lo haga ante el Mº de Industria y Energía, que grava y ahoga el desarrollo de estas energías en beneficio de los monopolios eléctricos, cercenando la libertad individual, hurtando medios de financiación a las entidades locales y frenando el desarrollo de un sector en el que nuestro país tiene un futuro prometedor en desarrollo tecnológico y en puestos de trabajo.



FOTO- 25. (Más de 500 metros cuadrados, para poder instalar paneles solares en este edificio público de nueva construcción).

Aludiendo a las declaraciones del ministro de Industria José Manuel Soria “quienes opten por el autoconsumo y quieran estar conectados a la red (vender o comprar energía), tienen que pagar por esa seguridad”. D.M. 19-07-15.

Siguiendo la misma línea argumental, también las empresas eléctricas convencionales deberían de pagar a los productores fotovoltaicos por tener la seguridad de disponer de esta energía cuando se dispara el consumo durante los veranos y las olas de calor (máxima producción fotovoltaica), siendo posible reducirlas emisiones de CO₂, los costes de transporte, e incluso el precio de la luz.

(Sistema Elect. en España, producción 2013: renovable-40,6%, nuclear-19,7%, carbón-14,1%, fuel gas-3,5%, gas nat.-10,1%, cogenerac.-10,8%, otras-1,2%. Fuente EON.)

(Residuos, media nac.: 0,27 Kg de CO₂ por kWh y 0,56 mg por Kwh de residuos radiactivos de alta activ. F. EON.)

40.- Programar los horarios del uso eléctrico y de calefacción para rentabilizar su consumo, sustituyendo los puntos luminosos por tecnología led, (hasta 70% de ahorro respecto a lámpara convencional) y bajo consumo, controlando y en su caso apagando las instalaciones que funcionan durante los fines de semana y festivos, aunque los centros públicos estén cerrados, (ambulatorios, centros de salud,..).

Es necesario que las instalaciones de iluminación exterior, cumplan estrictamente las normas sobre contaminación lumínica.

Nuestro país es líder europeo en derroche de alumbrado público, según los últimos informes comunitarios.

41.- Progresiva sustitución de los vehículos de los servicios municipales y de las contratas privadas a la tecnología híbrida o eléctrica, (estableciendo como requisito obligatorio para la concesión de la actividad a las empresas privadas del 25% de esta tecnología, en su parque móvil). (ver, Movilidad.-25).

42.- Potenciar la obtención de energía eléctrica a partir de la biomasa, ya existe una planta en el municipio de Reocín. La tecnología ya está disponible, es necesario primar esta producción eléctrica ajustando algunos aspectos del proceso. Es necesario implantar la tecnología de cogeneración que minimice el impacto ambiental rentabilizando el proceso.

Complementando otras fuentes de suministro, limpias y sostenibles.

LA TECNOLOGÍA LED HA DE SER IMPLANTADA PROGRESIVAMENTE EN EL MUNICIPIO, SUSTITUYENDO LOS PUNTOS LUMINOSOS, EN EL INTERIOR DE LAS INSTALACIONES MUNICIPALES Y EN EL EXTERIOR DE FORMA PAULATINA, PARA QUE NO SUPONGA UN LASTRE ECONÓMICO.

LOS MOMENTOS ADECUADOS SON, CUANDO SE REALIZAN OBRAS PÚBLICAS (REFORMAS, REHABILITACIONES, SEMIPEATONALIZACIÓN DE CALLES,...), QUE COMO HEMOS PODIDO COMPROBAR, **NO SE ESTÁ HACIENDO. CON PRESUPUESTOS SIMILARES, ESTAMOS PERDIENDO UNA VEZ MÁS, OTRA OPORTUNIDAD DE PROGRESO.**

CONCLUSIÓN:

Para la realización de los proyectos mencionados se requiere la necesaria disponibilidad de fondos y la programación de planes de empleo que mitigarán la bolsa de paro existente en nuestra ciudad. Es necesario solicitar a las entidades supra municipales (regionales, nacionales y comunitarias) las partidas presupuestarias necesarias para la realización de los proyectos. Solicitando la inclusión en los programas de desarrollo correspondientes.

La planificación de los programas y planes mencionados ha de ser a largo plazo abarcando varias legislaturas.

Es necesario requerir a las fuerzas políticas su implicación fuera de cualquier interés que no sea el común de los ciudadanos, suscribiendo claramente los objetivos expuestos y las vías para su consecución.

Tenemos en el horizonte la ciudad del futuro, hay que saber mirar hacia ese futuro con imaginación y de forma decidida, aprovechando las opciones que nos ofrece el momento temporal que vivimos.

Si seguimos el camino equivocado va a ser muy difícil rectificar, de ahí la importancia de este documento como borrador de trabajo.

Es necesario explorar vías de actuación diferentes a las seguidas de forma tradicional, tenemos la experiencia de lo que no ha funcionado y los datos claros de los problemas que nos afectan, es pues el momento de actuar en la implantación de las soluciones y evitar seguir dilapidando fondos públicos y tiempo en parches y actuaciones equivocadas que nos alejan de las verdaderas soluciones.

TORRELAVEGA, OCTUBRE 2015.

