



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 1

Datos generales de la encuesta

La encuesta se ha realizado entre los días 15 y 31 de mayo de 2012, mediante la entrega del documento de encuesta a las personas titulares de los establecimientos comerciales y hosteleros del municipio susceptibles de ser usuarios de una zona de carga y descarga, excluidos, por tanto, los establecimientos dedicados a oficinas, gestorías, asesorías, etc.

La encuesta se recogió días después por los/as mismos/as Agentes de la Policía Municipal que realizaron la entrega inicial.

Objeto de la encuesta

Conocer la opinión de las personas titulares de los establecimientos comerciales y hosteleros del municipio a propósito de si el número actual de zonas de carga y descarga es suficiente, si se encuentran correctamente ubicadas, en su caso, la necesidad real de nuevas zonas, así como sobre la idoneidad y adaptación de los horarios de funcionamiento de estas zonas reservadas a las necesidades de los establecimientos afectados, de modo que podamos disponer, de primera mano, de la mayor información posible para poder adoptar con posterioridad las soluciones más adecuadas.

Preguntas que se incluían en la encuesta

Las preguntas que se han presentado a las personas titulares de los establecimientos comerciales y hosteleros del municipio eran las siguientes:

1. ¿Existe una zona de carga y descarga próxima a su establecimiento?
2. ¿Sus proveedores utilizan habitualmente la zona de carga y descarga?
3. ¿Sus proveedores tienen problemas para estacionar en la zona de carga y descarga?
4. ¿Considera suficiente el espacio disponible para la zona de carga y descarga?
5. ¿Considera adecuado el horario de funcionamiento de la zona de carga y descarga?

Asimismo se incluían en la encuesta realizada tres apartados en los que se abría la posibilidad de que las personas interesadas pudieran manifestar o realizar las sugerencias que estimaren conveniente formular respecto a la ubicación de la zona de carga y descarga, al horario de funcionamiento de la zona de carga y descarga y otras necesidades.

Resultados generales de la encuesta

Para una mejor comprensión y tratamiento de los resultados de la encuesta dado que las necesidades son diferentes según los casos, pues no es lo mismo las afecciones que experimentan los establecimientos situados en la zona centro, donde la concentración y variedad de tipos de comercios es muy alta, de las de aquellos otros establecimientos situados en las zonas periféricas del municipio, se ha dividido el municipio en 8 zonas a efectos de tratamiento de aquellas necesidades, de acuerdo con el detalle siguiente:

Zona	Calles que comprende
1	Zearkale, Travesía Etxarte, Travesía Ursolo, Travesía Andaluzia y Travesía Extremadura
2	Diputazio, San Pelayo, Travesía San Pelayo, VI Centenario
3	Aldapa, Errebalburu, Ongarai, Betiondo
4	Avenida Bizkaia, Grupo San Ignazio
5	Konbentukoa, Marqués de Valdespina, Probaleku, Erdikokale, Zubiaurre (hasta los portales números 29 y 24, ambos inclusive), Travesía Félix Izaguirre, Plaza Cardenal Orbe, Travesía Kantabria, Torrekoa, Karabixa, Goienkale (hasta el portal número 21)
6	Zubiaurre (a partir de los portales números 35 y 26), Zerukoa, Okinzuri, Travesía Patakonia, Goienkale (a partir del portal número 23)
7	Izelaieta, Abeletxe, Santa Ana, San Roke, San Isidro
8	Avenida Gipuzkoa

Zona 1

Se han obtenido 23 respuestas con el resultado siguiente:

Pregunta	Sí	No	En blanco
1	20	3	-
2	13	9	1
3	15	6	2
4	15	7	1
5	16	4	3

Se han formulado las sugerencias siguientes, que se presentan agrupadas por motivos homogéneos, y por orden decreciente de adhesiones:

1. No se pueden utilizar las zonas de carga y descarga porque siempre están ocupadas por coches aparcados todo el día, lo que obliga a los camiones a aparcar en doble fila.



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 2

2. Limitar el aparcamiento a un lado de la calle para evitar problemas de tráfico.
3. Hacen falta más aparcamientos para coches porque sobran zonas de carga y descarga.
4. Aparcamiento para motos.
5. Controlar más a los perros sueltos y a los que hacen sus necesidades en la calle.
6. Dejar vivir, que los municipales hagan la vista gorda, que los de Mallabia no pueden venir a hacer las compras, que Ermua está muerto también los fines de semana.

Valoración general de la zona 1

a) Respecto a la ubicación de las zonas de carga y descarga.

Existen tres zonas de carga y descarga en la calle Zearkale que dan servicio a la zona de influencia: a la altura del portal número 4, al comienzo de la calle; frente al establecimiento SCHLECKER; y a la altura del establecimiento DIA.

La opinión mayoritaria es que estas tres zonas de carga y descarga están bien ubicadas, excepto en tres casos que opinan que hay poco espacio (se refiere a la situada al comienzo de la calle), o que les queda lejos, a más de 50 m., en dos casos.

Dado que ha coincidido en el tiempo la realización de la encuesta de reordenación de las zonas de carga y descarga del municipio, con el proyecto de regulación del tráfico y aparcamiento de la calle Zearkale, se ha procedido a suprimir la zona de carga y descarga ubicada enfrente del establecimiento SCHLECKER con el objeto de mejorar la fluidez del tráfico en la calle Zearkale, reduciendo al mínimo imprescindible los elementos que suponían una interferencia para dicho tráfico (zonas de carga y descarga, contenedores de recogida de residuos sólidos urbanos, pivotes...)

En consecuencia, se ha habilitado una zona de carga y descarga sustitutoria de la anterior que se ha ubicado en el lado izquierdo de la calle Travesía Ursolo.

b) Respecto al horario de funcionamiento de las zonas de carga y descarga.

En las tres zonas existentes el horario era el mismo: de 8 a 12 horas y de 15 a 19 horas de lunes a viernes; y de 8 a 12 horas los sábados.

Aunque la opinión mayoritaria refiere que el mencionado horario era adecuado, también hay opiniones en el sentido de que dado que la mayoría de proveedores suministran a los comercios por la mañana el horario de tarde no es necesario.

Asimismo, como consecuencia de la implantación del proyecto de regulación del tráfico y aparcamiento de la calle Zearkale, se ha establecido como horario de carga y descarga de la zona ubicada a la altura del establecimiento DIA el mismo horario durante el cual se ha prohibido el estacionamiento de vehículos, esto es, de 8 a 20 horas, de lunes a viernes, excepto festivos. De este modo se evita que se puedan producir interferencias que perjudiquen la fluidez del tráfico, como

ocurriría si ambos horarios fueran distintos y se permitiera el estacionamiento de coches en la zona de carga y descarga, fuera del horario de utilización, antes de las 20 horas.

En la nueva zona de carga y descarga que se ha ubicado en la calle Travesía Ursolo se ha tenido en cuenta las sugerencias aportadas y el horario de funcionamiento se circunscribe al horario de 8 a 13 horas, de lunes a viernes, y de 8 a 12 horas los sábados.

En la zona de carga y descarga ubicada al comienzo de la calle Zearkale se ha establecido un horario continuo, de 8 a 19 horas, de lunes a viernes, y de 8 a 12 horas los sábados, con el objeto de atender las necesidades horarias de la farmacia ubicada en este lugar, y que sirva también como punto de referencia para otros establecimientos situados en el entorno de Marqués de Valdespina y que no disponían en la actualidad de una zona de carga y descarga próxima.

c) Respecto a la utilización de las zonas de carga y descarga por los proveedores.

Destaca en el resultado obtenido el hecho de que un significativo número de establecimientos declaran que no necesitan disponer de una zona de carga y descarga para su abastecimiento, debido al tipo de comercio ubicado en la calle, de pequeño tamaño o que no necesita disponer de un suministro diario de mercancías.

d) Respecto a los problemas de los proveedores para utilizar las zonas de carga y descarga.

El principal problema expuesto radica en la imposibilidad que tienen los distribuidores para utilizar las zonas de carga y descarga al encontrarse ocupadas por vehículos no autorizados, de manera permanente.

Dado que se trata de un problema que se ha puesto de manifiesto, de manera claramente mayoritaria, en todas las zonas de carga y descarga existentes en el municipio, al final de este informe se expondrán las medidas que se propone que se adopten para dar una solución razonable a esta situación.

e) Respecto a la disponibilidad del espacio.

En general, los establecimientos afectados consideran suficiente el espacio dedicado a las zonas de carga y descarga, si bien destaca que se consideraba insuficiente el espacio disponible en la zona ubicada al comienzo de la calle Zearkale.

En consecuencia, se ha ampliado el espacio disponible en la zona de carga y descarga existente al comienzo de la calle Zearkale, a la altura del portal número 4, de modo que puedan estacionar dos camiones de reparto al mismo tiempo y evitar que se puedan producir situaciones de doble fila que en este punto, como se venían produciendo hasta ahora, trasladaban los problemas de congestión del tráfico al cruce de Kaltxango y su área de influencia.

f) Otras consideraciones.

Dada la coincidencia en el tiempo entre la realización de la encuesta y la reordenación del tráfico y aparcamiento en Zearkale, la sugerencia realizada a propósito de que se limite el estacionamiento en un lado de la calle para evitar los problemas derivados del tráfico intensivo de vehículos pesados que



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 3

atraviesan la calle Zearkale y que constituyen una fuente permanente de incomodidades y molestias por ruidos y contaminación para los vecinos y vecinas, y también un peligro en la conducción para el resto de personas usuarias de esta vía, entendemos que dicha sugerencia está cumplida con la nueva reordenación del tráfico y aparcamiento recientemente implantada en Zearkale.

Respecto a la sugerencia de que hacen falta más aparcamientos para coches, entendemos que la respuesta a esta cuestión trasciende al contenido de la encuesta y debe ser contestada, en su caso, en otro formato.

Respecto a la sugerencia de que se habiliten aparcamientos para motos entendemos que en el conjunto de la calle Zearkale existe en la actualidad un número suficiente de espacio reservado para aparcamiento de motos en la calzada, sin que exista espacio disponible suficiente como para poder hacerlo en las aceras, en su caso, por lo que no se aconseja asumir el contenido de esta sugerencia.

Respecto a la sugerencia de que se controle más a los perros y a los que hacen sus necesidades en las calles, se recuerda que, al margen de la labor preventiva y, en su caso, correctiva de las infracciones de todo tipo que corresponde realizar a la Policía Municipal, estamos en presencia de un problema de civismo, de educación y de respeto a los demás, pues el cumplimiento de las normas es una responsabilidad cívica que a todos/as nos incumbe.

Lo cierto es que a partir de febrero del año 2011, una vez aprobada la ordenanza reguladora de la tenencia de animales la Policía Municipal tiene instrucciones concretas sobre el modo en que debe proceder para sancionar las infracciones que se cometan en esta materia.

En particular, estas instrucciones hacen referencia al control y sanción de los casos en que los animales vayan sueltos, sin atar con correa, y de aquéllos otros en que los dueños no recojan los excrementos de sus animales, entre otros supuestos que contempla la mencionada ordenanza.

Hasta el día de hoy se han interpuesto 63 denuncias por los motivos mencionados.

Confiamos en que la presión sancionadora que ahora se ejerce contribuya a animar a las personas dueñas de los animales a cumplir con las normas y mostrar su civismo. Y, en caso contrario, estamos comprometidos con la erradicación de este tipo de conductas incívicas mediante la oportuna acción sancionadora.

Finalmente, respecto a la cuestión de que la Policía Municipal haga la vista gorda y no sancione las infracciones de tráfico que se detecten, a la Policía Municipal le corresponde adoptar medidas para ordenar y mejorar la circulación en la ciudad y, en última instancia, la sanción de las personas infractoras.

Y a los ciudadanos y ciudadanas nos corresponde cumplir las normas básicas de educación vial cuando actuamos como peatones, y las normas de tráfico cuando somos conductores/as y, sobre todo, respetar al resto de personas usuarias de las vías públicas.

Las personas vivimos en sociedad y eso implica que somos titulares de derechos, pero también de obligaciones, y aunque a todos nos gustaría, o bien que no nos las recordaran, o bien que en caso de incumplimiento se fuera flexible con nosotros/as, por desgracia, sólo somos capaces de reaccionar cuando nos enfrentamos a una consecuencia económica.

En última instancia, si desde la Policía Municipal acabáramos haciendo la vista gorda a las infracciones que en materia de tráfico se puedan cometer en el municipio, seguramente estaríamos haciendo un flaco favor a la ciudadanía de Ermua que también reivindica poder disfrutar, razonablemente, de una ciudad tranquila y segura, en la que se pueda pasear por sus calles sin obstáculos ni riesgos innecesarios derivados de la falta de respeto de quienes aparcan su vehículo en una acera, en un paso de peatones, en una zona de carga y descarga o cualquier otra situación injusta que las demás personas usuarias de la vía no están o estamos obligadas a soportar.

Zona 2

Se han obtenido 43 respuestas con el resultado siguiente:

Pregunta	Sí	No	En blanco
1	30	12	1
2	15	22	6
3	32	9	2
4	22	19	2
5	31	11	1

Se han formulado las sugerencias siguientes, que se presentan agrupadas por motivos homogéneos, y por orden decreciente de adhesiones:

1. Cambiar algunas ubicaciones dado que ya no hay comercios en sus inmediaciones.
2. Las zonas de carga y descarga no se pueden utilizar porque siempre están ocupadas por coches, por lo que es como si no hubiera zona, y la Policía Municipal no hace nada.
3. Exigir que se respeten las zonas.
4. Ampliar los horarios (de 8 a 13 horas; de 9 a 13 horas; por la tarde hasta las 17 horas; de 8 a 20 horas, ininterrumpidamente).
5. Algunos establecimientos utilizan la zona de carga y descarga como si de un parking privado se tratara.
6. Que los representantes también puedan aparcar en las zonas de carga y descarga.
7. Permitir que los coches aparquen fuera del horario de carga y descarga.
8. Que los coches privados también puedan aparcar en la zona de carga y descarga.



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 4

9. Que los clientes puedan utilizar la zona de carga y descarga durante 10 minutos como máximo.
10. Que los repartidores limiten la estancia al mínimo necesario, sin abusar.
11. En la calle Diputazio, la zona de carga y descarga es un paso atrás pues resulta imposible para los camiones aparcar en batería sin obstaculizar el tráfico.
12. En la calle VI Centenario, habilitar más zonas de carga y descarga. Una alternativa se plantea posibilitando que se utilice la zona de contenedores soterrados.
13. Facilitar las tareas al comercio para que la gente consuma y gaste en Ermua.
14. La encuesta debería hacerse a los proveedores.
15. Hacer una labor educativa y no intentar implantar el respeto a las zonas de carga y descarga con sanciones.

Valoración general de la zona 2

a) Respecto a la ubicación de las zonas de carga y descarga.

Existen siete zonas de carga y descarga que dan servicio a la zona de influencia: al comienzo de la calle Diputazio, esquina con Travesía Extremadura; en la calle Diputazio a la altura del portal 9 (bar Antela); en la calle Travesía San Pelayo, esquina con el parque de San Pelayo (Eroski); en el lado izquierdo de la esquina del parque San Pelayo, frente al portal número 8 B; en la calle San Pelayo, a la altura del portal número 10; en la calle San Pelayo, a la altura del portal número 22; en la calle VI Centenario, a la altura del portal número 10.

La opinión mayoritaria es que estas siete zonas de carga y descarga están bien ubicadas, si bien se destaca que algunas de ellas han dejado de tener utilidad al no haber establecimientos comerciales u hosteleros en sus inmediaciones, o que resulta insuficiente la única zona de carga y descarga existente en VI Centenario o que la zona situada en el número 9 de la calle Diputazio no está bien diseñada pues obligar a los camiones a aparcar en batería supone un serio obstáculo para la circulación en ese punto.

A este efecto se propone mantener la zona de carga y descarga existente en la calle Diputazio, esquina con Travesía Extremadura, reduciendo el actual espacio existente al de un camión con el objeto de poder dar servicio al Centro Extremeño sito en la calle Travesía Extremadura.

Asimismo, se considera razonable la sugerencia de que se modifique el sentido de estacionamiento en la zona de carga y descarga situada a la altura del portal número 9 de la calle Diputazio, actualmente en batería, a estacionamiento en línea con el objeto de mejorar la fluidez del tráfico en este punto.

De las zonas de carga y descarga existentes en la calle San Pelayo y en la Travesía San Pelayo, proponemos mantener la que da servicio a Eroski, principalmente, y la ubicada al comienzo de la calle, frente al portal número 10.

En consecuencia, se propone suprimir las zonas de carga y descarga existentes a la altura del portal número 22 y en el lado izquierdo de la esquina del parque, frente al portal número 8 B de la Travesía San Pelayo, respectivamente, en el primer caso porque los establecimientos a los que daba servicio han cerrado, y en la segunda zona, por cuanto existen otras dos en un radio de 20 metros y se encuentra situada a la salida de una curva, por lo que el estacionamiento de vehículos pesados en la misma limita las condiciones de visibilidad de los vehículos que se incorporan a la circulación en la calle San Pelayo, lo que supone un peligro para la circulación del resto de personas usuarias de la vía.

Respecto a la posibilidad de incrementar las opciones de carga y descarga en la calle VI Centenario cabe descartar dicha posibilidad por cuanto no existe el espacio necesario y suficiente para ello en una vía que, en realidad, es una travesía urbana de la BI-2301 que une Ermua-Markina a través de Trabakua, lo que provoca un tráfico intensivo de vehículos pesados en dirección al polígono industrial de Goitondo (Mallabia).

La zona que se ha sugerido como zona de carga y descarga alternativa, a la altura de los contenedores soterrados al comienzo de la plaza Goiko, no resulta viable dado que apenas hay arcén para facilitar el estacionamiento, ni es posible hacerlo encima del propio espacio reservado a los contenedores subterráneos por razones obvias: el peso de los camiones podría provocar la rotura de dicha superficie que no está diseñada para soportar aquella carga y provocar el hundimiento parcial de un camión en el interior del contenedor.

b) Respecto al horario de funcionamiento de las zonas de carga y descarga.

En todas las zonas el horario es el mismo: de 8 a 12 horas y de 15 a 19 horas de lunes a viernes; y de 8 a 12 horas los sábados.

Aunque la opinión mayoritaria refiere que el horario actual es adecuado, también hay una demanda para que se amplíe dicho horario de mañana, incluso que alguna zona pueda tener horario continuado de 8 a 20 horas para poder atender necesidades puntuales que también se producen fuera del horario habitual.

En la zona de carga y descarga ubicada en la calle Diputazio, esquina con la calle Travesía Extremadura, se propone que el horario sea de lunes a viernes de 8 a 13 horas, sábados de 8 a 12 horas.

En la zona de carga y descarga ubicada a la altura del portal número 9 de la calle Diputazio se propone que el horario sea continuo de lunes a viernes, de 8 a 18 horas, sábados de 8 a 12 horas.

En la zona de carga y descarga ubicada en la Travesía San Pelayo se propone que el horario sea continuo de lunes a viernes, de 8 a 20 horas, sábados de 8 a 12 horas.

En la zona de carga y descarga ubicada a la altura del portal número 10 de San Pelayo se propone que el horario sea de lunes a viernes, de 8 a 13 horas, sábados de 8 a 12 horas.

En la zona de carga y descarga ubicada a la altura del portal número 10 de la calle VI Centenario se propone que el horario sea continuo de 8 a 18 horas, de lunes a viernes, sábados de 8 a 12 horas.



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 5

Aunque no se ha mencionado antes, no debemos olvidar que en esta zona se ubica el Mercado Municipal, que genera un importante movimiento de mercancías propio de su actividad comercial, si bien dicha instalación cuenta con una zona específica donde realizar las operaciones de carga y descarga, ubicada en el interior de la planta baja del propio Mercado, por lo que este espacio, además de atender las necesidades propias del Mercado, también constituye un espacio hábil para realizar tareas de carga y descarga de otros establecimientos ubicados en su área de influencia.

c) Respecto a la utilización de las zonas de carga y descarga por los proveedores.

A diferencia de lo que ocurría en la zona 1, en la que el tipo de comercio existente en la misma hacía que no resultara necesario para un buen número de establecimientos ubicados en la mencionada zona la disponibilidad de una zona de carga y descarga, en el caso de la zona 2 la actividad comercial es importante, acentuada por su proximidad a la zona centro, por lo que la disponibilidad de espacio suficiente donde realizar la carga y descarga de mercancías es muy significativa.

d) Respecto a los problemas de los proveedores para utilizar las zonas de carga y descarga.

El principal problema expuesto radica en la imposibilidad que tienen los distribuidores para utilizar las zonas de carga y descarga al encontrarse ocupadas por vehículos no autorizados, de manera permanente, lo que ha provocado que los profesionales del sector de la distribución se hayan acostumbrado a no contar con dichas zonas y se ven obligados a aparcar en cualquier espacio libre, sobre una acera o en doble fila, directamente, lo que acentúa el problema de congestión del tráfico, sobre todo en las calles Diputazio y VI Centenario, en este último caso, agravado por la intensiva circulación de vehículos pesados por dicha calle.

e) Respecto a la disponibilidad del espacio.

En general, los establecimientos afectados consideran insuficiente el espacio dedicado a las zonas de carga y descarga, si bien este dato se refiere, principalmente a la situación de la calle VI Centenario por los motivos antes expuestos.

f) Otras consideraciones.

La situación de tolerancia y permisividad de la que partimos, también en lo que al respeto a las zonas de carga y descarga se refiere, y cuya responsabilidad íntegra asumimos en la Policía Municipal, explica, al menos en parte, que las zonas de carga y descarga estén permanentemente ocupadas por turismos, en unos casos, o que, como denuncian las personas titulares de algunos establecimientos, los camiones o furgonetas de las personas titulares de ciertos establecimientos sobrepasen ampliamente los 30 minutos del tiempo del que, como máximo, disponen para efectuar las operaciones de carga y descarga hasta el punto de utilizar el lugar como si de un parking privado se tratara.

Como señalábamos en el apartado d) correspondiente al análisis de la zona 1, esta cuestión será objeto de reflexión y propuesta de las medidas que entendemos han de contribuir a solucionar este problema, al final de este informe.

Respecto a la sugerencia de que los representantes puedan aparcar en las zonas de carga y descarga, incluso que lo puedan hacer los vehículos particulares como los turismos durante el horario de funcionamiento de la zona de carga y descarga, dado que se trata de una argumentación que también se ha formulado por las personas titulares de los establecimientos situados en otras zonas en que por razones operativas hemos dividido el estudio de las zonas de carga y descarga existentes en el municipio, al final de este informe se analizará el criterio a aplicar en todos los casos y las razones que lo justifican.

Asimismo, dado su carácter general y aplicación a todas las zonas objeto de este informe, también en la parte final del mismo realizaremos la oportuna valoración respecto a las sugerencias de que se permita que los coches aparquen fuera del horario de carga y descarga, que la encuesta debería hacerse a los proveedores, y que se haga una labor educativa y que no se intente implantar el respeto a las zonas de carga y descarga con sanciones.

Zona 3

Se han obtenido 3 respuestas con el resultado siguiente:

Pregunta	Sí	No	En blanco
1	2	1	-
2	2	1	-
3	3	-	-
4	1	2	-
5	-	2	1

Se han formulado las sugerencias siguientes, que se presentan agrupadas por motivos homogéneos, y por orden decreciente de adhesiones:

1. Hace falta una zona más de la que existe, pues la actual les queda muy lejos.
2. A partir de las 14 horas no necesitan la zona pues los proveedores les suministran por la mañana.
3. Necesita que se habilite la zona a partir de las 7 horas.

Valoración general de la zona 3

a) Respecto a la ubicación de las zonas de carga y descarga.

Existe una única zona de carga y descarga en la calle Ongarai que da servicio a la zona de influencia, a la altura del portal número 7.



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 6

Es evidente que la única zona disponible para todo el área de influencia es insuficiente, problema que se acentúa por la circunstancia de que, además de quedar dicha zona lejos de algunos establecimientos, la complicada orografía de la zona hace que dichos establecimientos queden instalados en distintas cotas de nivel, lo que dificulta en extremo el movimiento de mercancías.

Por este motivo proponemos mantener esta zona y tratar de resolver los problemas de abastecimiento de algunos establecimientos de manera puntual, pues entendemos que no se justifica la instalación de nuevas zonas de carga y descarga dado que la demanda de servicio de los establecimientos afectados es prácticamente residual (en las más de las ocasiones se limita al suministro de mercancías una vez a la semana).

En consecuencia, trataremos de resolver sus necesidades permitiendo la realización de las tareas de suministro de mercancías fuera de una zona específica, sin que ello comporte el riesgo de ser sancionados, por este exclusivo motivo de carecer de alternativa material para realizar la carga y descarga en una zona propia.

b) Respecto al horario de funcionamiento de las zonas de carga y descarga.

El horario actual de la zona es de 8 a 12 horas y de 15 a 19 horas de lunes a viernes; y de 8 a 12 horas los sábados.

Se propone que la zona mantenga el mismo horario de 8 a 12 horas y de 15 a 19 horas, de lunes a viernes, y de 8 a 12 horas los sábados, pues si bien en principio los comerciantes afectados manifiestan que no es necesario disponer de un horario tan amplio, en realidad no están teniendo en cuenta otras necesidades que también satisfacen las zonas de carga y descarga habilitadas, como son las derivadas de aquellas otras actividades comerciales que se concretan en la entrega o recogida de muebles o electrodomésticos, por ejemplo, en un domicilio del área de influencia de la zona de carga y descarga.

c) Respecto a la utilización de las zonas de carga y descarga por los proveedores.

Destaca en el resultado obtenido el hecho de que algunos establecimientos no pueden disponer de la zona de carga y descarga para su abastecimiento, principalmente porque les queda lejos o en distintas cotas de nivel.

d) Respecto a los problemas de los proveedores para utilizar las zonas de carga y descarga.

El principal problema expuesto radica en la imposibilidad que tienen los distribuidores para utilizar la zona de carga y descarga al encontrarse ocupada por vehículos no autorizados, de manera permanente.

e) Respecto a la disponibilidad del espacio.

En general, los establecimientos afectados consideran suficiente el espacio dedicado a la zona de carga y descarga, insistiéndose en la circunstancia de que hay algunos establecimientos que no pueden utilizar la zona por encontrarse alejada o a diferente cota de nivel, lo que les limita la accesibilidad a la misma.

Zona 4

Se han obtenido 24 respuestas con el resultado siguiente:

Pregunta	Sí	No	En blanco
1	10	14	-
2	4	19	1
3	21	2	1
4	6	16	2
5	13	9	2

Se han formulado las sugerencias siguientes, que se presentan agrupadas por motivos homogéneos, y por orden decreciente de adhesiones:

1. Estrechar la acera quitando parte de las actuales jardineras para acercar la zona de carga y descarga a los comercios (*“no tiene sentido hacer aceras tan anchas y que luego se permita aparcar en ellas de manera ilegal”*) (14 opiniones).
2. El espacio siempre está ocupado por coches por lo que es como si no hubiera zona de carga y descarga.
3. Habilitar un espacio para carga y descarga en la parada de autobús de Avenida Bizkaia 11.
4. Ampliar los horarios de funcionamiento (de 10 a 13 horas; de 16 a 19 horas; más horario por la tarde; el mismo horario que el de los establecimientos comerciales; a partir de las 7 de la mañana).
5. Señalizar mejor el parking de Valdespina y que el horario de funcionamiento del mismo se extienda hasta las 20:30 horas.
6. Colocar contenedores para reciclar vidrio y cartones (en cambio, hay tres contenedores para recoger la basura orgánica).
7. Dar tarjeta de carga y descarga a los comerciantes.
8. Que los vehículos usen distintivos para identificar quién puede hacer carga y descarga.
9. Aparcamientos para los representantes.
10. Buenos y más aparcamientos para coches.



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 7

11. Que la zona de carga y descarga sólo funcione por la mañana.
12. La marquesina de la parada de autobús del Grupo San Ignacio ocupa mucho espacio. Poner otra más moderna.
13. La fuente de la plaza de la forja no funciona (está obturada en parte de su recorrido).
14. *“En esta zona hay necesidad de aparcamiento para la Comunidad.”*

Valoración general de la zona 4

a) Respecto a la ubicación de las zonas de carga y descarga.

Existe una única zona de carga y descarga en la calle Avenida Bizkaia que da servicio a la zona de influencia, a la altura del Grupo San Ignacio, junto al parque de Valdespina.

La opinión mayoritaria es que esta zona de carga y descarga resulta manifiestamente insuficiente para cubrir todas las necesidades de reparto de mercancías, principalmente, de los establecimientos situados en la acera de enfrente.

Como medida que se propone por los propios titulares de los establecimientos ubicados en esta zona destaca la supresión de las jardineras de modo que se pueda ganar espacio tanto de carga y descarga como para la parada de autobús ubicada en las inmediaciones.

Estimamos que si bien, en primera instancia, se puede deducir que esta opción contribuiría a mejorar sustancialmente la fluidez del tráfico en la zona, especialmente afectada al tratarse de la N-634, sin embargo esta misma circunstancia hace que la solución propuesta sea especialmente compleja de llevar a cabo, pues la gestión de la N-634 compete a la Diputación Foral de Bizkaia.

En consecuencia, el Ayuntamiento no puede adoptar o implantar en la N-634 ninguna solución que no cuente con el visto bueno o autorización de la Diputación Foral de Bizkaia, por lo que en este caso sólo cabe que demos traslado de la demanda a la institución foral, de modo que sea la misma quien proceda a evaluar la oportunidad y el coste derivado de la implantación de esta medida.

b) Respecto al horario de funcionamiento de las zonas de carga y descarga.

En la zona existente el horario es: de 8 a 12 horas y de 15 a 19 horas de lunes a viernes; y de 8 a 12 horas los sábados.

Aunque la opinión mayoritaria refiere que el horario actual es adecuado, también hay opiniones en el sentido de que se amplíe el horario tanto por la mañana como por la tarde.

Dado que se trata de una zona especialmente afectada por el tránsito de vehículos de todo tipo, también pesados, al constituir la Avenida Bizkaia una travesía urbana de la N-634. Por este motivo, entendemos que no debería suponer una especial afección para la zona la ampliación solicitada del horario de modo que el funcionamiento de la zona pueda comenzar a partir de las 7 horas y hasta las 19 horas, en horario continuo, lo que incrementa sustancialmente las posibilidades de realizar el

reparto de mercancías coincidiendo con buena parte del horario de los comercios instalados en las inmediaciones.

c) Respecto a la utilización de las zonas de carga y descarga por los proveedores.

La insuficiencia de la única zona de carga y descarga existente, unido a que siempre está ocupada por coches, explica que apenas sea utilizada y que los proveedores se hayan acostumbrado a repartir desde las aceras, desde la parada de autobús o directamente estacionando en el parque de Valdespina.

d) Respecto a los problemas de los proveedores para utilizar las zonas de carga y descarga.

El principal problema expuesto radica en la imposibilidad que tienen los distribuidores para utilizar la zona de carga y descarga al encontrarse ocupada por vehículos no autorizados, de manera permanente.

e) Respecto a la disponibilidad del espacio.

De manera unánime, los establecimientos afectados consideran insuficiente el espacio dedicado a la zona de carga y descarga.

f) Otras consideraciones.

Dado su carácter general y aplicación a todas las zonas objeto de este informe, también en la parte final del mismo realizaremos la oportuna valoración respecto a las sugerencias referidas a la necesidad de que se adopten las medidas necesarias para evitar el estacionamiento de vehículos no autorizados en las zonas de carga y descarga, o que puedan estacionar en las mismas los representantes, que se habiliten más aparcamientos y otras cuestiones comunes a todas las zonas.

Además de la cuestión a que nos hemos referido más arriba en orden a poner de manifiesto la necesidad de que se amplíen la zona de carga y descarga y la parada de autobús suprimiendo las actuales jardineras ubicadas en la zona, interesa ahora referirnos a la necesidad manifestada de que se habilite una zona de carga y descarga en la Avenida Bizkaia número 11.

Es preciso reconocer que se trata de una necesidad razonable y justificada por lo que es preciso arbitrar una solución a este problema, sin poner en riesgo la especial protección a las paradas de autobús que hemos puesto en marcha, recientemente. Por esta razón, se autorizará el uso de la parte final de la parada de autobús de Avenida Bizkaia número 11, como zona de carga y descarga por los proveedores de los establecimientos cercanos, sin que ello signifique la instalación de una señalización específica de dicha zona de carga y descarga, con el fin de evitar en este lugar el estacionamiento de vehículos tras las horas de utilización y propiciar la invasión del espacio reservado a la parada de autobús.

Por este motivo, se ha aprovechado la renovación de la señalización horizontal o marcas viales de la mencionada parada de autobús para establecer una marca en el suelo, consistente en dos rayas paralelas y perpendiculares a la acera, que sirven para delimitar el espacio que puede ser ocupado como zona de carga y descarga, e impartido a los/as Agentes de la Policía Municipal la oportuna instrucción para no sancionar el uso del lugar como zona de carga y descarga.



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 8

Respecto a la sugerencia que hace referencia a la necesidad de que se señalice mejor el parking de Valdespina y que su horario se extienda hasta las 20:30 horas, en primer lugar, estudiaremos la forma en que se pueda mejorar dicha señalización.

Respecto al horario de funcionamiento del parking de Valdespina, no es posible atender esta sugerencia dado que las 58 plazas rotatorias existentes en la primera planta, que son las que se utilizan como parking público de lunes a viernes, excepto festivos, de 8 a 20 horas, una vez finalizado dicho horario público son ocupadas por personas residentes en el entorno de San Ignazio, preferentemente, mediante contrato de alquiler, lo que les otorga derecho al aprovechamiento especial que supone el alquiler, en las condiciones de precio y tiempo inicialmente establecidas al efecto.

Respecto a la sugerencia referida a la colocación de contenedores para la recogida de vidrio y cartones, dado que se trata de una competencia de la Mancomunidad de Debabarrena, en la que se integra nuestro Ayuntamiento, procederemos a comunicar esta sugerencia al Área Técnica municipal para que, a su vez, la traslade a la citada Mancomunidad para su estudio y resolución.

Asimismo se trasladará al Área Técnica municipal las sugerencias relativas a la posibilidad de que se proceda a la sustitución de la marquesina de la parada del autobús del Grupo San Ignazio y del estado de la fuente de la plaza de la forja, para que, en el primer caso, de traslado de la solicitud a la Diputación Foral de Bizkaia dado que es la propietaria de la marquesina afectada, y, en el segundo caso, adopte las medidas que estime oportunas para dar satisfacción a esta sugerencia.

Respecto a la sugerencia que hace referencia a la "necesidad de aparcamientos para la Comunidad", podemos coincidir en que se trata de una cuestión que podrían plantear todas las comunidades de nuestro municipio, pero no es exigible al Ayuntamiento que arbitre soluciones de estacionamiento a la carta ni el establecimiento de medidas que no tengan amparo legal y que, en última instancia, podrían constituir una situación de agravio para los vecinos y vecinas de otras calles de Ermua.

Zona 5

Se han obtenido 79 respuestas con el resultado siguiente:

Pregunta	Sí	No	En blanco
1	68	9	2
2	54	22	3
3	59	18	2
4	39	36	4
5	40	36	3

Se han formulado las sugerencias siguientes, que se presentan agrupadas por motivos homogéneos, y por orden decreciente de adhesiones:

1. Las zonas siempre están ocupadas por coches aparcados que impiden a los repartidores hacer su labor.
2. Más control de la Policía Municipal, que se multe a los infractores.
3. Ampliar el horario (hasta las 13 horas; hasta las 14 horas; continuo de 8 a 18 horas; continuo de 8 a 20 horas) (los sábados hasta las 12 horas).
4. Los coches aparcan delante del escaparate o de la puerta de los comercios y no dejan ver el escaparate ni entrar a los clientes.
5. Potenciar a las personas como peatones y reducir espacio para los coches, consolidando la peatonalización de Zubiaurre para que la calle sea atractiva y se pueda desarrollar el comercio como fórmula de vida urbana de calidad.
6. Adelantar el horario de carga y descarga para que empiece a las 7 (Konbentukoa, Marqués de Valdespina).
7. Que la Policía Municipal sea flexible cuando hay que descargar fuera del horario en la zona peatonal.
8. Los representantes no tienen dónde aparcar, que lo puedan hacer también en la zona de carga y descarga, como los repartidores.
9. Algunos repartidores abusan y se exceden del tiempo máximo de 30 minutos, perjudicando a otros al no dejarles el espacio libre.
10. Aparcamientos para los clientes, en general, y en particular, para quienes hacen una compra rápida (menos espacio de zonas de carga y descarga y más aparcamientos para coches).
11. Habilitar un aparcamiento en el centro del pueblo para que los clientes y quienes vienen de fuera en coche (caseríos) puedan hacer compras, gestiones o tomar un café, o nos cargamos el comercio del pueblo.
12. Hay mucho comercio y poca zona de carga y descarga.
13. La zona de carga y descarga de Probaleku es insuficiente.
14. Poner una zona de carga y descarga en Karabixa.
15. Que Konbentukoa también sea zona de carga y descarga.
16. La zona está lejos (Erdikokale, Plaza Santiago).
17. Los contenedores de basura están lejos.
18. Hacen falta más (cerca) contenedores de recogida de cartón y plásticos.



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 9

19. Que se pueda hacer carga y descarga también los días festivos (panaderías).
20. Que se consulte también a los proveedores.
21. Dejar aparcar hasta el establecimiento.
22. Que Probaleku sea peatonal.
23. Cambiar la ubicación de la parada de taxis.
24. Que se encueste también sobre otros temas, por ejemplo las terrazas.
25. Que se ponga una luz más en el soportal de la plaza Santiago.
26. Hay mucho que mejorar.

Valoración general de la zona 5

a) Respecto a la ubicación de las zonas de carga y descarga.

Existen tres zonas de carga y descarga específicas: en la calle Probaleku a la altura de la carnicería Miguel, en la calle Marqués de Valdespina número 3 (pescadería Arrate), y en la calle Goienkale a la altura de la panadería Bolintxu.

Además, las calles Konbentukoa (en toda su extensión) y la calle Zubiaurre (en su tramo peatonal) también funcionan como zonas de carga y descarga.

La opinión mayoritaria es que estas zonas de carga y descarga están bien ubicadas, si bien es preciso introducir una importante corrección en este análisis para dar respuesta a la demanda de que se respete y potencie la peatonalización de la calle Zubiaurre como medida de fomento del comercio instalado en dicha calle.

Para ello, proponemos que se sustituya la utilización de la calle Zubiaurre como zona de carga y descarga, de modo que tenga un uso peatonal, exclusivamente, por dos nuevas zonas de carga y descarga a ubicar al comienzo de la calle Zubiaurre, entre el bar Herga y la degustación La Brasileña, desde la que se puede suministrar mercancías a los establecimientos de la parte baja de la calle.

Y una segunda nueva zona de carga y descarga a ubicar en la calle Karabixa, tal y como se ha sugerido también por los propios interesados, desde la que se suministraría a los establecimientos de la parte alta de Zubiaurre.

b) Respecto al horario de funcionamiento de las zonas de carga y descarga.

En las tres zonas de carga y descarga específicas de Probaleku, Marqués de Valdespina, y Goienkale el horario es el mismo: de 8 a 12 horas y de 15 a 19 horas de lunes a viernes; y de 8 a 12 horas los sábados.

Las zonas de carga y descarga de Konbentukoa y Zubiaurre tienen horario de 8 a 12 horas de lunes a sábado.

La alta concentración y variedad de establecimientos comerciales y hosteleros en esta zona explica la dispersión de horarios que se han sugerido, si bien se puede concluir que es manifiesta la necesidad de la ampliación del horario para hacerlo coincidir, en lo posible, con el de los comercios ubicados en la zona.

A este efecto se propone que la zona de carga y descarga sita en Marqués de Valdespina tenga horario de 7 a 10 horas de lunes a viernes, exclusivamente, para atender las necesidades de los establecimientos que realizan operaciones de descarga de sus productos a primera hora de la mañana (pescadería, frutería, panadería...)

El resto del horario quedaría suficientemente cubierto por el disponible en las zonas de carga y descarga anexas.

La zona de carga y descarga de Probaleku se propone que tenga horario continuado de 8 a 18 horas, de lunes a viernes, y de 8 a 12 horas los sábados.

La zona de carga y descarga de Goienkale se propone que tenga horario de 8 a 13 horas y de 15 a 19 horas, de lunes a viernes, y de 8 a 12 horas los sábados.

La zona de carga y descarga de Konbentukoa se propone que mantenga el actual horario de 8 a 12 horas de lunes a sábado, con el fin de proteger su uso peatonal.

Las nuevas zonas de carga y descarga que deben sustituir al tramo peatonal de Zubiaurre, a ubicar en el comienzo de la calle Zubiaurre y en Karabixa, respectivamente, se propone que tengan horario continuo de 8 a 19 horas, de lunes a viernes, y de 8 a 12 horas los sábados.

c) Respecto a la utilización de las zonas de carga y descarga por los proveedores.

Destaca en el resultado obtenido el hecho de que un significativo número de establecimientos manifiestan que no utilizan una zona de carga y descarga para su abastecimiento, al no identificar como tal la calle Konbentukoa.

d) Respecto a los problemas de los proveedores para utilizar las zonas de carga y descarga.

El principal problema expuesto radica, como en el resto de zonas del municipio, en la imposibilidad que tienen los distribuidores para utilizar las zonas de carga y descarga al encontrarse ocupadas por vehículos no autorizados, de manera permanente.

e) Respecto a la disponibilidad del espacio.

En general, los establecimientos afectados consideran suficiente el espacio dedicado a las zonas de carga y descarga, si bien hay un significativo número de establecimientos que identifican como falta de espacio la conveniencia de que se permita acceder a otras zonas peatonales, como Erdikokale, para permitir la carga y descarga a la puerta de su establecimiento.



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 10

f) Otras consideraciones.

Como venimos reiterando en este apartado en cada una zona de las zonas anteriormente analizadas, en la parte final de este informe realizaremos la oportuna valoración respecto a las sugerencias que tienen un carácter general y son de aplicación a todas las zonas.

Llama la atención la sugerencia que se refiere a la necesidad de que se habilite un aparcamiento en el centro del pueblo para que los clientes puedan hacer compras, gestiones o tomar un café, por cuanto supone de desconocimiento de una realidad vigente desde hace varios años, como es la existencia de ese parking que se demanda, bajo el parque de Valdespina, en horario de 8 a 20 horas, de lunes a viernes, excepto festivos, y en el que cualquier persona puede estacionar su vehículo totalmente gratis las dos primeras horas de estancia, es decir, durante el tiempo suficiente para poder hacer una compra, una gestión y tomar un café en cualquier establecimiento del centro del municipio, dada su privilegiada posición central, a menos de 250 metros de la mayoría de los establecimientos comerciales, hosteleros, bancos y cajas de ahorros, etc., ubicados en las calles que comprende esta zona.

Desde el mismo momento en que se construyó este aparcamiento subterráneo bajo el parque de Valdespina, el Ayuntamiento tomó la decisión de abrir una planta, con 58 plazas de garaje, al uso público y gratuito durante las dos primeras horas, como medida para facilitar a quien lo necesitara el aparcamiento en el centro del pueblo sin los agobios ni la presión de tener que buscar sitio o de tener que dejarlo en doble fila, etc., y como medida de apoyo al comercio del centro del municipio, que si bien tiene como elemento positivo esa posición de centralidad, conlleva habitualmente la escasez de suelo libre y disponible para poder aparcar con comodidad, lo que se considera que constituye un elemento negativo o disuasorio para el desarrollo de la actividad comercial en los centros de las ciudades.

Entendemos que debe tratarse de una confusión o error la sugerencia de que se habilite la calle Konbentukoa como zona de carga y descarga pues la misma ya es, efectivamente, una zona de carga y descarga en toda su extensión.

Respecto a la sugerencia de que Probaleku sea peatonal, resulta en sí misma muy atractiva y constituye una aspiración a la que no renunciamos para lograr un modelo de ciudad en que las personas ocupen el espacio central frente a los vehículos.

Sin embargo, de momento esta opción no es posible implantarla en la calle Probaleku dado que actúa como eje repartidor de los flujos de circulación para acceder a la calle Zubiaurre, y a la existencia de dos garajes particulares que concentran un número importante de vehículos que, de otro modo, verían muy complicado su acceso a dichos garajes.

De igual forma, debe desestimarse la posibilidad de ubicar en otro punto la parada de taxis, como se ha sugerido, aunque sin proponer en qué otro sitio, dado que su naturaleza de servicio público aconseja que dicha parada ocupe, precisamente, una posición de centralidad y máxima accesibilidad para todas las personas interesadas o necesitadas en un momento dado de usar el servicio de taxis, circunstancia que cumple a plena satisfacción en la actual ubicación.

Respecto a las sugerencias de que se coloquen más o cercanos, en su caso, contenedores de recogida de cartón, plástico o basuras, se dará traslado de las mismas al Área Técnica municipal para

que proceda a su comunicación a la Mancomunidad de Debabarrena, o a su resolución directa respecto a la sugerencia de que se ponga una luz más en el soportal de la plaza Santiago.

Zona 6

Se han obtenido 14 respuestas con el resultado siguiente:

Pregunta	Sí	No	En blanco
1	12	2	-
2	7	7	-
3	11	2	1
4	12	2	-
5	9	5	-

Se han formulado las sugerencias siguientes, que se presentan agrupadas por motivos homogéneos, y por orden decreciente de adhesiones:

1. La zona siempre está ocupada por coches particulares que la usan como si fuera un parking privado, o por vehículos de gremios que van a hacer una obra a una casa cercana y dejan allí el coche aparcado (*"por los capitalistas y guapos del pueblo"*).
2. Que la zona sea más grande pues no entra un camión.
3. Que se amplíe el horario (hasta las 13 horas; de 9:30 a 20 horas).
4. Sólo se necesita por las mañanas.
5. Ampliar el tiempo de estancia a una hora.
6. Más aparcamientos para coches.

Valoración general de la zona 6

a) Respecto a la ubicación de las zonas de carga y descarga.

Existen dos zonas de carga y descarga: en la calle 1 de Zerukoia y en la calle Zubiaurre, a la altura de los portales números 32-34.

Proponemos la supresión de la zona de carga y descarga situada en la calle 1 de Zerukoia dado que ha cesado la actividad comercial a la que servía en su entorno.



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 11

Y, respecto a la zona de carga y descarga situada en la calle Zubiaurre, la opinión mayoritaria es que está bien ubicada, aunque es preciso reconocer que resulta insuficiente para poder atender todas las necesidades de su área de influencia.

Esto no obstante, también es cierto que la mayoría de los establecimientos ubicados en la parte alta del municipio, cuyas necesidades no resultan cubiertas por esta zona de carga y descarga, tienen una actividad muy limitada, incluso su necesidad de abastecimiento se reduce a un día a la semana por lo que no se considera oportuno incrementar la reserva de espacio para esta finalidad, comprometiéndonos a resolver las necesidades de estacionamiento de sus proveedores de manera puntual, en consonancia con la solución sugerida en la zona de Ongarai.

b) Respecto al horario de funcionamiento de las zonas de carga y descarga.

La zona existente en la calle Zubiaurre tiene como horario de funcionamiento de 8 a 12 horas y de 15 a 19 horas de lunes a viernes; y de 8 a 12 horas los sábados.

Aunque la opinión mayoritaria refiere que el horario actual es adecuado, también hay opiniones en el sentido de que se debe ampliar dicho horario, por lo que se propone que la zona funcione de 8 a 19 horas, de lunes a viernes, y de 8 a 12 horas los sábados.

c) Respecto a la utilización de las zonas de carga y descarga por los proveedores.

Destaca en el resultado obtenido el hecho de que un significativo número de establecimientos manifiestan que no utilizan la zona de carga y descarga para su abastecimiento, debido al tipo de comercio ubicado en la calle, de pequeño tamaño o que no necesitan disponer de un suministro diario de mercancías.

d) Respecto a los problemas de los proveedores para utilizar las zonas de carga y descarga.

El principal problema expuesto radica en la imposibilidad que tienen los distribuidores para utilizar las zonas de carga y descarga al encontrarse ocupadas por vehículos no autorizados, de manera permanente.

e) Respecto a la disponibilidad del espacio.

En general, los establecimientos afectados consideran suficiente el espacio dedicado a las zonas de carga y descarga, si bien en una sugerencia se destaca la necesidad de que se amplíe su superficie pues no entra un camión, por lo que se aprovechará el momento en que se pueda proceder a la renovación de la pintura de las marcas viales para atender esta sugerencia.

f) Otras consideraciones.

Como venimos reiterando en este apartado en cada una zona de las zonas anteriormente analizadas, en la parte final de este informe realizaremos la oportuna valoración respecto a las sugerencias que tienen un carácter general y son de aplicación a todas las zonas.

Zona 7

Se han obtenido 5 respuestas con el resultado siguiente:

Pregunta	Sí	No	En blanco
1	4	1	-
2	4	1	-
3	4	1	-
4	1	4	-
5	4	-	1

Se han formulado las sugerencias siguientes, que se presentan agrupadas por motivos homogéneos, y por orden decreciente de adhesiones:

1. La zona no se respeta, siempre está ocupada por coches (algunos hasta tres días seguidos).
2. Ampliar el horario.
3. Que se vigile el horario de mañana, a la tarde se puede ser más flexible pues se usa menos.
4. Cambiar la ubicación de la zona a la acera de enfrente y hacerla más grande.
5. Que los turismos de los comerciantes también puedan aparcar en la zona de carga y descarga.
6. Que pueda poner mesas y sillas.

Valoración general de la zona 7

a) Respecto a la ubicación de las zonas de carga y descarga.

Existen una zona de carga y descarga en la calle San Isidro, a la altura del portal número 4.

La opinión mayoritaria es que esta zona de carga y descarga está bien ubicada, aunque es preciso reconocer que resulta insuficiente para poder atender todas las necesidades de su área de influencia.

Esto no obstante, también es cierto que la mayoría de los establecimientos ubicados en esta zona, cuyas necesidades no resultan cubiertas por la misma, tienen una actividad muy limitada, incluso su necesidad de abastecimiento se reduce a un día a la semana por lo que no se considera oportuno



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 12

incrementar la reserva de espacio para esta finalidad, comprometiéndonos a resolver las necesidades de estacionamiento de sus proveedores de manera puntual.

También se ha sugerido que se cambie la ubicación de la zona de carga y descarga a la acera de enfrente, circunstancia que no tiene ningún sentido razonable pues los comercios a los que sirve se ubican, precisamente, en la acera donde se sitúa actualmente la zona de carga y descarga. Además, el suministro desde la ubicación sugerida se complicaría en exceso dado que la calle se encuentra en cuesta, por lo que el proveedor debería empujar la carga cuesta arriba para abastecer a los comercios, lo que resulta obvio destacar que le complicaría y haría más costoso su trabajo.

b) Respecto al horario de funcionamiento de las zonas de carga y descarga.

El horario de funcionamiento de la zona es de 8 a 12 horas y de 15 a 19 horas de lunes a viernes; y de 8 a 12 horas los sábados.

Aunque la opinión mayoritaria refiere que el horario actual es adecuado, también se ha sugerido la posibilidad de ampliar el horario, por lo que se propone que sea de 8 a 13 horas y de 15 a 19 horas, de lunes a viernes, y de 8 a 12 horas los sábados.

c) Respecto a la utilización de las zonas de carga y descarga por los proveedores.

La zona es habitualmente utilizada por los establecimientos del entorno.

d) Respecto a los problemas de los proveedores para utilizar las zonas de carga y descarga.

El principal problema expuesto radica en la imposibilidad que tienen los distribuidores para utilizar las zonas de carga y descarga al encontrarse ocupadas por vehículos no autorizados, de manera permanente.

e) Respecto a la disponibilidad del espacio.

En general, los establecimientos afectados consideran suficiente el espacio dedicado a la zona de carga y descarga.

f) Otras consideraciones.

En la parte final de este informe realizaremos la oportuna valoración respecto a las sugerencias que tienen un carácter general y son de aplicación a todas las zonas.

Respecto a la sugerencia de que se autorice la colocación de mesas y sillas (se trata de un establecimiento hostelero), aunque no es una materia propia de este informe aprovechamos la ocasión para recordar que la colocación de mesas y sillas es una actividad reglada sometida a licencia por cuanto se trata de conceder a una persona particular un aprovechamiento privativo especial sobre el dominio público, como es la acera. Dicho aprovechamiento no se puede reconocer cuando la acera sobre la que se pretende realizar la instalación de las mesas y sillas no cumple unos requisitos mínimos de anchura, para garantizar el paso libre de peatones por la acera afectada.

En el caso concreto que nos ocupa, además, dicha acera tiene un tránsito peatonal intensivo por cuanto forma parte del camino escolar de Eskolabarri.

Zona 8

Se han obtenido 19 respuestas con el resultado siguiente:

Pregunta	Sí	No	En blanco
1	14	5	-
2	7	10	2
3	14	2	3
4	7	10	2
5	12	4	3

Se han formulado las sugerencias siguientes, que se presentan agrupadas por motivos homogéneos, y por orden decreciente de adhesiones:

1. Siempre hay coches particulares aparcados que no dejan aparcar en la zona y los camiones tienen que hacerlo en doble fila o en la parada del autobús.
2. Ampliar el horario a todo el día, los proveedores suministran tanto por la mañana como por la tarde (de 8 a 14 horas y de 17 a 19 horas; de 8 a 14 horas).
3. Hace falta más zonas (habilitar la acera lateral del colegio San Lorenzo como zona de carga y descarga de 8 a 14 horas).
4. Hacer más grandes las zonas y mejorar su visibilidad.
5. La zona de carga y descarga está al otro lado de la carretera y es peligroso cruzarla con las mercancías.
6. Más aparcamientos para coches.
7. Poner un contenedor de vidrio.
8. Quitar las jardineras, no pintan nada.
9. Cambiar las baldosas que están sueltas y cuando llueve se hacen charcos.
10. Cortar/quitar los setos (no dejan ver el establecimiento y el acceso es nefasto).
11. Limpiar más las calles y las jardineras, que están llenas de excrementos de perros.



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 13

12. Poner un wc para los perros para evitar que las calles se llenen de sus excrementos y pises.

Valoración general de la zona 8

- a) Respecto a la ubicación de las zonas de carga y descarga.

Existen seis zonas de carga y descarga en la Avenida Gipuzkoa que dan servicio a la zona de influencia: a la altura del número 16, junto a la parada de autobús; a la altura del número 34 (bar Salmantino); a la altura del número 40 (farmacia); a la altura del número 54 (hotel Villa de Ermua); a la altura del número 17-19, frente al Colegio San Lorenzo; a la altura de Idesa (uso industrial).

La opinión mayoritaria es que estas zonas de carga y descarga están bien ubicadas, excepto en el caso de los establecimientos ubicados en el entorno del Colegio San Lorenzo, que tienen la zona de carga y descarga en la acera de enfrente y sus proveedores se ven en la necesidad de tener que cruzar la N-634 para abastecerles, con el riesgo que ello conlleva.

Esto no obstante, se propone suprimir la zona de carga y descarga sita a la altura del número 34 (bar Salmantino) por cuanto hay muy poco espacio entre los números 34 y 40, en que se ubica otra zona de carga y descarga, en un entorno que resulta claramente deficitario en lo que a disponibilidad de aparcamiento en superficie se refiere, unido a que la plataforma de la zona de carga y descarga existente a la altura del número 34, además de estrecha está ligeramente elevada respecto de la calzada, lo que provoca que los camiones estacionen con la caja inclinada sobre la vía de circulación, circunstancia que implica un riesgo innecesario y, por tanto, evitable.

- b) Respecto al horario de funcionamiento de las zonas de carga y descarga.

En las seis zonas existentes el horario es el mismo: de 8 a 12 horas y de 15 a 19 horas de lunes a viernes; y de 8 a 12 horas los sábados.

Aunque la opinión mayoritaria refiere que el horario actual es adecuado, también hay opiniones en el sentido de que se amplíe el horario para dar mejor cobertura de servicio.

- c) Respecto a la utilización de las zonas de carga y descarga por los proveedores.

Las zonas son habitualmente utilizadas por los establecimientos del entorno, con la dificultad antes destacada para los establecimientos ubicados en las inmediaciones del Colegio San Lorenzo.

- d) Respecto a los problemas de los proveedores para utilizar las zonas de carga y descarga.

El principal problema expuesto radica en la imposibilidad que tienen los distribuidores para utilizar las zonas de carga y descarga al encontrarse ocupadas por vehículos no autorizados, de manera permanente.

- e) Respecto a la disponibilidad del espacio.

En general, los establecimientos afectados consideran suficiente el espacio dedicado a las zonas de carga y descarga, si bien destaca que se considera insuficiente el espacio disponible en la zona ubicada junto a la parada de autobús a la altura del número 16.

Esta situación se ha corregido procediendo al traslado de los contenedores de recogida de vidrio y plásticos, desde su anterior ubicación en la calzada a la acera, lo que nos ha permitido ganar el espacio resultante para la zona de carga y descarga.

Asimismo, para esta ubicación de la zona de carga y descarga sita en Avenida Gipuzkoa 16, proponemos que se adopte la misma solución implantada en Avenida Bizkaia 11, dado que la misma es colindante con la parada de autobús, por lo que no debemos poner en riesgo la especial protección a las paradas de autobús que hemos puesto en marcha, recientemente.

A tal fin, aunque la zona no se señalice como en el resto de los casos, se autorizará el uso de la parte final de la parada de autobús de Avenida Gipuzkoa número 16, como zona de carga y descarga por los proveedores de los establecimientos cercanos, sin que ello signifique, insistimos, la instalación de una señalización específica de dicha zona de carga y descarga, con el fin de evitar en este lugar el estacionamiento de vehículos tras las horas de utilización y propiciar la invasión del espacio reservado a la parada de autobús.

Por este motivo, se ha aprovechado la renovación de la señalización horizontal o marcas viales de la mencionada parada de autobús para establecer una marca en el suelo, consistente en dos rayas paralelas y perpendiculares a la acera, que sirven para delimitar el espacio que puede ser ocupado como zona de carga y descarga, e impartido a los/as Agentes de la Policía Municipal la oportuna instrucción para no sancionar el uso del lugar como zona de carga y descarga.

f) Otras consideraciones.

La oportuna valoración respecto a las sugerencias que tienen un carácter general y son de aplicación a todas las zonas se realiza en el apartado siguiente, de valoración global de la encuesta.

De igual manera, se dará traslado al Área Técnica municipal las sugerencias relacionadas con su ámbito competencial o de la Mancomunidad de Debarrena referidas a la colocación de un contenedor de vidrio, la reparación de baldosas sueltas o el recorte de los setos de las jardineras.

Respecto a la sugerencia de que se quiten las jardineras para ganar espacio como aparcamiento, lo cierto es que las jardineras cumplen un claro objetivo de defensa de las aceras y de las personas que por ellas transitan, fundamentalmente, por lo que el riesgo para las personas en una calle que es, en realidad, una travesía urbana como es la N-634 a su paso por Ermua, con una intensidad de tráfico de vehículos, también pesados, es demasiado elevado como para propiciar situaciones de riesgo que, en caso de aceptarse la sugerencia, probablemente tampoco supondría una ganancia real de espacio para los vehículos.

Aunque no renunciamos a dejar de pensar en la Avenida Gipuzkoa tal y como la conocemos hoy, no es posible en este momento arbitrar las medidas necesarias para lograr que la Avenida Gipuzkoa deje de ser una travesía urbana de la N-634 y se convierta en una calle con mucho menos tráfico, solución que inevitablemente pasa por la construcción de la variante de Ermua.



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 14

Respecto a la cuestión de la limpieza de los excrementos de perros en las zonas ajardinadas, nuestro objetivo es mantener razonablemente limpio Ermua, a la vista de los recursos de que disponemos para ello. La Mancomunidad de Debabarrena, en la que se integra nuestro Ayuntamiento, presta de manera directa el servicio de limpieza de las calles pero no de las zonas ajardinadas. Para limpiar y mantener las mismas el Ayuntamiento tiene contratadas a dos personas de manera específica. Somos conscientes de que pueden ser insuficientes para atender todas las necesidades con la inmediatez que a todos nos gustaría, pero debemos gestionar los recursos económicos de nuestros vecinos y vecinas con la prudencia que exige el actual tiempo de crisis económica que aconseja no incrementar, de momento, la dotación de personal.

Con carácter ordinario, estas personas realizan un trabajo programado para mantener la jardinería, taludes, etc., del municipio, de modo que todas las zonas tengan una atención similar, por lo que normalmente ocurre que transcurre un tiempo largo entre las ocasiones en que se trabaja en determinada zona.

Esto no obstante, cuando tenemos una queja de la limpieza de una concreta zona procuramos atenderla y por ello daremos traslado de la sugerencia al Área Técnica municipal para que imparta la oportuna instrucción de trabajo a este personal a fin de que, a la mayor brevedad, proceda a limpiar las jardineras afectadas.

Respecto a la posibilidad de habilitar una zona específica que funcione como wc para perros, esta opción ha sido desechada en todos los municipios que la adoptaron inicialmente, por inoperativa y antihigiénica dado los malos olores que se concentran en estos lugares, por lo que no consideramos razonable que se proceda a su instalación en las calles y parques del municipio.

Valoración global de la encuesta

1. Una zona de carga y descarga, ¿para qué?

La principal conclusión que cabe extraer de la encuesta realizada es la constatación de un secreto a voces: las zonas de carga y descarga existentes en nuestro municipio no son operativas porque, en la práctica, permanecen ocupadas por vehículos no autorizados que las usan como zona de estacionamiento ordinario.

Efectivamente, en Ermua resulta habitual ver turismos estacionados en las zonas de carga y descarga durante el tiempo reservado para que los profesionales del sector de la distribución puedan atender a sus clientes y realizar el reparto de sus mercancías de forma ágil y rápida, sin problemas de estacionamiento.

Nos hemos acostumbrado a ver cómo los vehículos particulares aprovechan las zonas de carga y descarga para aparcar so pretexto de realizar “trámites urgentes”, hasta el punto de considerar que se trata de un mal endémico en nuestra ciudad, incluso, en la mayoría de las ciudades de nuestro entorno.

Esta realidad ha conducido a que los profesionales del sector de la distribución no pierdan tiempo comprobando si una zona de carga y descarga está libre o no, sino que directamente estacionan en doble fila, en una esquina o sobre la acera, lo que acentúa el problema de congestión del tráfico en nuestras calles, sobre todo en la zona centro.

Otro aspecto destacable, aunque no resulta en absoluto sorprendente a partir del conocimiento de nuestra realidad, es que la situación de excesiva tolerancia o permisividad desplegada hasta ahora no ha contribuido a facilitar las tareas de los profesionales del sector de la distribución, al contrario, su labor resulta muy complicada, sino imposible, en las actuales condiciones. Sin olvidar la situación de caos circulatorio que a diario se vive en algunas de nuestras calles, en particular, en la zona centro del municipio.

Porque una zona de carga y descarga es como una bola de nieve para el tráfico. Sin sitio para estacionar y descargar o cargar, los camiones y furgonetas se ven obligados a tirar por el camino del medio y recurren a subirse a las aceras, a apacar en las esquinas o a dejar el camión en doble fila para repartir sus mercancías a los establecimientos comerciales.

Estas situaciones se convierten en constantes infracciones de tráfico que impiden que la circulación pueda ser fluida y segura.

Los camiones y furgonetas de reparto realizan una función y un trabajo diario fundamental para que los comercios puedan abrir y realizar su actividad comercial con normalidad. Una labor que no siempre es comprendida por otros/as usuarios/as de la vía pública que convierten a los profesionales del sector de la distribución en sus víctimas al decidir hacer uso a discreción de las zonas de carga y descarga, reservadas para quienes las necesitan.

Por este motivo, entendemos que el respeto a las zonas de carga y descarga de mercancías beneficia al tráfico urbano, reduce la doble fila y permite, en consecuencia, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas de Ermua.

2. Una zona de carga y descarga, ¿para quién?

Conforme establece el vigente Reglamento de Vehículos el uso de las zonas de carga y descarga se reserva a camiones, furgonetas y vehículos mixtos de dos asientos, es decir, a vehículos habilitados según su ficha de inspección técnica para el transporte de mercancías, quedando excluidos los turismos (salvo la mención realizada a aquéllos que tengan la calificación de mixtos de dos asientos) que se destinan al transporte de personas, y tienen prohibido el estacionamiento e, incluso, la parada, en una zona de carga y descarga, por muy corta que sea, y, en consecuencia, pueden ser sancionados por esta causa por la Policía Municipal.

En definitiva, las zonas de carga y descarga son espacios reservados para el estacionamiento de transportistas profesionales, que disponen de la preceptiva tarjeta de transporte, y la finalidad de dichas zonas no es otra que facilitar su trabajo de modo que no deban buscar para estacionar un lugar que no es específico para ellos, ya que perderían mucho tiempo realizando esta labor.

Tampoco debemos obviar las opiniones manifestadas por una número importante de comerciantes, en particular, de la calle Zubiaurre, que han puesto de relieve las complicaciones que para su actividad supone el estacionamiento indiscriminado de turismos en una zona de carga y descarga que, además, es peatonal.

Esta circunstancia no solo no mejora la actividad comercial de la zona centro sino que, incluso, cabe afirmar que le perjudica al constituir los vehículos estacionados una molestia para las personas que utilizan la calle Zubiaurre para pasear o hacer sus compras, y que ahora no pueden hacerlo con la



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 15

tranquilidad y la seguridad necesaria, al tener que transitar entre vehículos aparcados o que realizan maniobras de entrada o salida de la zona, con el consiguiente riesgo de atropello para los/as peatones.

Y, aunque queramos asimilar a la descarga de mercancías la operación de descarga de las bolsas de la compra, el traslado de un mueble, etc., realizado con un vehículo que sea turismo, lo cierto es que los turismos no tienen reconocida esta aptitud.

A mayor abundamiento, gran parte de la actual situación de caos y de insatisfacción generalizada que se pone de relieve en la encuesta realizada, precisamente por las propias personas titulares de los establecimientos comerciales u hosteleros, es que no se pueden utilizar las zonas de carga y descarga porque siempre están ocupadas por turismos que obligan a los repartidores a incurrir en infracciones de tráfico porque algunas personas no tienen un comportamiento cívico, en términos de seguridad vial.

Incluso, en la zona 6, centro urbano del municipio, se pone de relieve el hartazgo de muchos comerciantes que sufren a diario que los turismos aparquen delante del escaparate, incluso de la puerta, de su establecimiento lo que impide a sus potenciales clientes que se acerquen y entren a su negocio.

Como en muchas otras situaciones de nuestra realidad cotidiana, esta sugerencia es una muestra de las contradicciones en que nos movemos: exigimos que se respeten las zonas de carga y descarga, que sólo las puedan utilizar los vehículos autorizados a este efecto, incluso que la Policía Municipal sea dura con los infractores, y, sin embargo, en alguna ocasión se manifiesta que también los representantes, y los potenciales clientes, puedan aparcar en la zona de carga y descarga.

Se trata de una sugerencia que se puede pensar que no merece que nos detengamos excesivo tiempo en su contestación.

Al contrario, son precisamente estas cuestiones de aparentes contradicciones, en las que parece que se pide el blanco y el negro a la vez, las que debemos dejar meridianamente claras desde el principio y evitar espacios de duda.

Además de la razón legal antes expuesta, se debe insistir en las limitaciones del espacio disponible en nuestro municipio para habilitar no sólo zonas de carga y descarga, sin toda clase de equipamientos e instalaciones de uso público: zonas de aparcamiento, viviendas, plazas, columpios, etc.

En consecuencia, debemos acostumbrarnos todos/as a gestionar y utilizar los recursos de que disponemos con el máximo respeto, por razones de manifiesta sostenibilidad, y eficacia, pues también es evidente que los recursos además de escasos son costosos y al mismo tiempo que se nos demanda más servicios, la ciudadanía también exige a las administraciones públicas que no aumente la presión fiscal que sobre la misma ejerce.

Y una última razón operativa: ¿alguien es capaz de proponer una medida que permita a ciertas personas, en principio no autorizadas por razón de su vehículo, utilizar una zona de carga y descarga para estacionar y a otras no? Cualquier aparente razón que se quiere proponer al respecto, como que son clientes, sólo son dos minutos para hacer una gestión rápida o coger el producto de una compra,

etc., provocaría permanentes situaciones de discriminación negativa con el resto de personas conductoras de turismos que también tienen derecho a estacionar un vehículo en la vía pública.

Y al final, en la práctica, acabaría reproduciendo la situación actual que todos/as, Policía Municipal, comerciantes u hosteleros/as y ciudadanos o ciudadanas, en general, somos conscientes de que o bien no estamos gestionando correctamente o que constituye uno de los principales problemas de seguridad vial en nuestro municipio, además del problema del aparcamiento.

3. ¿Cómo fomentar o apoyar desde el Ayuntamiento la actividad comercial?

Debemos reflexionar sobre este aspecto dado que también se ha puesto de manifiesto en las opiniones de los comerciantes, que reclaman medidas para facilitar la actividad comercial.

Precisamente, crear un entorno totalmente seguro, en el que las personas puedan estar y andar con tranquilidad, sin riesgos innecesarios derivados de la circulación de vehículos, puede y debe ser una medida racional para favorecer la actividad comercial en el entorno de la calle Zubiaurre, potenciando su peatonalización veinticuatro horas al día, todos los días de la semana, habilitando las zonas de carga y descarga necesarias en los extremos de la calle Zubiaurre y desde allí realizar el reparto de mercancías en dicha calle.

Sin olvidar que el suelo de la calle Zubiaurre tiene un tratamiento especial que pretende realzar su fisonomía, acorde con la circunstancia de que se trata del centro histórico del municipio.

Por desgracia, la realidad nos enseña que el uso intensivo desplegado entre las 8 y las 12 horas para permitir la carga y descarga, que implica la circulación de vehículos pesados, que contribuye a acelerar el deterioro de la calzada, lo que obliga a costosas labores de reparación y causa problemas a los/as peatones.

Por este motivo, proponemos que la calle Zubiaurre se consolide como zona íntegramente peatonal, devolviendo a los vecinos y vecinas de Ermua un espacio central en la vida social y en las relaciones de las personas que viven en Ermua, en definitiva, para dar protagonismo a las personas frente a los vehículos y mejorar nuestra calidad de vida.

4. Al finalizar el horario de carga y descarga en una zona, ¿puedo aparcar libremente?

El vigente Reglamento de Circulación distingue entre infracción grave, consistente en el estacionamiento de un vehículo no autorizado en una zona de carga y descarga durante las horas de utilización, e infracción leve que consiste en el mismo estacionamiento pero fuera de las horas de utilización.

Esto no obstante, en la Policía Municipal somos conscientes del problema de aparcamiento en nuestro municipio motivo por el que, por vía de hecho, no se sanciona a los turismos estacionados en una zona de carga y descarga fuera de las horas de utilización e, incluso, proponemos consolidar este aprovechamiento del reducido espacio disponible para aparcar en el municipio, incluyendo este aspecto en la ordenanza de circulación de modo que esta posibilidad sea no solo eficaz, sino también legal, y anunciar que los turismos pueden hacer uso de las zonas de carga y descarga fuera de las horas de utilización, sin riesgo de que sean sancionados, por cuanto la Ley 18/2009, de 23 de noviembre, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 16

a Motor y Seguridad Vial atribuye a los municipios la determinación de las infracciones leves y su concreción económica.

5. ¿Por qué no hemos encuestado a los proveedores?

Respecto a la sugerencia de que la encuesta debería hacerse a los proveedores, resulta muy razonable, pero hemos considerado más oportuno hacerla a las personas titulares de los establecimientos comerciales y hosteleros del municipio porque son ellos/as nuestros clientes preferentes, y, en segundo lugar, por razones operativas, pues los primeros están plenamente identificados y nos son inmediatamente accesibles, a diferencia de lo que ocurre con los proveedores, en su mayoría de fuera del municipio y muy cambiantes por las propias características del sector de la distribución, lo que hubiera dilatado en el tiempo la realización de la encuesta y su resultado tampoco hubiera sido muy fiable, dada la dificultad que implica la falta de seguridad de saber si realmente hubiéramos podido consultar a todos los proveedores.

6. Información antes de sancionar

Respecto a la sugerencia de que se haga una labor educativa y que no se intente implantar el respeto a las zonas de carga y descarga con sanciones, es evidente que se trata de una sugerencia muy atractiva, aunque también muy arriesgada si lo que pretende es que podamos realizar una acción informativa, y formativa, mediante la cual podamos garantizar que todas las personas que circulan por Ermua, sean vecinas o no, conozcan las medidas a implantar para asegurar el respeto a las zonas de carga y descarga.

Evidentemente, somos los primeros interesados en informar a la población sobre estas medidas y para ello realizaremos la oportuna publicación en la web municipal, www.ermua.es, de las noticias por las que se trasladará a la ciudadanía de Ermua el resultado de la encuesta realizada, así como de las medidas que nos proponemos adoptar para mejorar la fluidez del tráfico y el respeto a las zonas de carga y descarga.

Incluso, con motivo de la realización del proyecto de reordenación del tráfico y aparcamiento en Zearkale, hemos procedido a reforzar la información, en lo que a las zonas de carga y descarga ubicadas en dicha calle se refiere, de una parte, mediante la instalación de unas nuevas señales verticales en las que además de la información que tradicionalmente se recogía en las mismas, se señala de manera expresa que la zona es para uso de camiones, furgonetas y vehículos mixtos de dos asientos, exclusivamente.

Y como conocemos que, a pesar de esta novedad, por desgracia, las personas tenemos tendencia a ignorar las señales hasta el punto de que afirmamos que no las vemos, en la acera en la que se ubica la zona de carga y descarga se ha procedido a instalar unas señales de prohibido aparcar y estacionar que incorporan un espacio donde podemos colocar un cartel o texto explicativo de la medida a que se refiere.

Estas señales tienen como característica que se instalan sobre una base de goma, lo que las hace susceptibles de estar colocadas en un punto durante un tiempo determinado y posteriormente poder trasladarlas a otro punto para su reutilización para la misma u otra finalidad.

De hecho, en la noticia que se publicó en la web municipal el viernes, día 8 de junio, con el título *“La señalización vial de la calle Zearkale, a falta de remates”*, se hacía referencia a este tipo de señales, se podían visualizar a través de la oportuna fotografía, y se incorporaba el texto del cartel instalado en estas señales, de modo que cualquier persona usuaria de la zona de carga y descarga pudiera leerla y conocer de primera mano cómo le puede afectar.

En consecuencia, proponemos que se desarrollen estas acciones informativas y la aplicación de los recursos descritos, con carácter previo a la implantación de las medidas planteadas en cada zona, de manera similar a como se han ejecutado en la calle Zearkale y en la Travesía Ursulo.

En última instancia, además de la labor educativa que se nos ha sugerido, no debemos olvidar que al Ayuntamiento le corresponde adoptar medidas para ordenar y mejorar la circulación en la ciudad y, en última instancia, la sanción de las personas infractoras.

Y a los ciudadanos y ciudadanas nos corresponde cumplir las normas básicas de educación vial cuando actuamos de peatones, y las normas de tráfico cuando somos conductores/as y, sobre todo, respetar al resto de personas usuarias de las vías públicas.

7. La zona de carga y descarga no es un parking privado

Cada zona de carga y descarga se destina a todos los establecimientos comerciales del área de influencia de la calle donde se ubica la zona de carga y descarga. Esto no significa que la misma sea de uso exclusivo del establecimiento que se localiza cerca o frente a la zona de carga y descarga.

El uso de estas zonas está destinado a los proveedores que realizan el reparto de mercancía en los establecimientos de esa calle, y, en consecuencia, el estacionamiento en la zona de un camión, furgoneta o vehículo mixto de dos asientos perteneciente a un/a comerciante, cuando no está realizando operaciones de carga y descarga, o aún realizando las mismas por un tiempo superior a 30 minutos, constituye un motivo de infracción por lo que también las personas titulares de los establecimientos comerciales u hosteleros deben adaptarse a esta nueva realidad y evitar ser sancionadas por esta causa.

8. ¿Por qué sólo 30 minutos?

En algún caso se ha sugerido la posibilidad de ampliar el tiempo dedicado a la carga y descarga de mercancías, de 30 minutos a una hora, sin embargo, esta materia se encuentra regulada en el propio Reglamento de Circulación que establece los 30 minutos como tiempo máximo para realizar las operaciones de carga y descarga, tiempo que los municipios pueden reducir a 20 o 10 minutos, por ejemplo, si lo estiman oportuno.

En nuestro caso, optamos por mantener el tiempo máximo establecido que, en la mayoría de los casos, se revela como suficiente. Además, no podemos obviar nuestra realidad, nuestro municipio no dispone de toda la superficie necesaria como para poder satisfacer todas las necesidades existentes, y 30 minutos permite lograr una rotación y un uso razonable de un recurso escaso. En última instancia, debemos ponernos en el lugar del resto de personas usuarias de la vía pública y pensar cómo nos afecta cuando nos vemos obligados a esperar dos o cinco minutos a que alguien haga o deje de hacer algo...



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 17

9. ¿Y yo dónde aparco?

Respecto a las manifestaciones sobre la insuficiencia de los espacios disponibles en Ermua para aparcar un vehículo, como justificación para que se permita aparcar en una zona de carga o descarga o en una calle peatonal, aún reconociendo que son respetables no podemos compartirlas por los motivos siguientes.

El considerable incremento del parque automovilístico y las características de la trama viaria urbana de nuestra ciudad han hecho de la circulación y del aparcamiento uno de nuestros principales problemas de convivencia entre vehículos y peatones, tal como también ha sucedido en otras ciudades, de manera más acuciante, en los últimos diez años.

El fenómeno circulatorio, además de progreso, rapidez y comodidad genera problemas. Y si bien el principal problema es el de los accidentes, sobre todo cuando se ven afectadas las personas mayores y las menores de edad, que son las más vulnerables en caso de accidente, no menos importante es el del aparcamiento de los vehículos.

Hoy las dificultades de tráfico se agudizan como consecuencia de una intensa utilización del automóvil para cualquier tipo de desplazamiento por el interior del casco urbano, a pesar de las cortas distancias existentes desde el centro a los barrios.

Utilizamos el coche hasta para ir a comprar el pan a la tienda de la esquina y, además, queremos aparcarlo delante de casa, aunque sea sobre la acera, en doble fila o en una zona de carga y descarga, lo que causa problemas a otras personas al obligarlas a invadir la calzada con un coche de bebé, por ejemplo, lo que supone un grave riesgo para su integridad física.

Las personas vivimos en sociedad y eso implica que somos titulares de derechos, pero también de obligaciones, y aunque a todos/as nos gustaría, o bien que no nos las recordaran, o bien que en caso de incumplimiento se fuera flexibles con nosotros/as, por desgracia sólo somos capaces de reaccionar cuando nos enfrentamos a una consecuencia económica.

En la Policía Municipal somos conscientes de las limitaciones que tenemos para poder hacer frente a todos los problemas y necesidades existentes en nuestro municipio en materia de seguridad vial, al mismo tiempo y de manera global, por lo que nos hemos propuesto abordar su solución de manera paulatina, realizando acciones concretas y controladas, para no generar excesivas expectativas, a modo de prueba piloto, de modo que podamos gestionar las dificultades que nos surjan en cada intervención, y una vez consolidada la acción poder aplicar la solución en otras zonas.

Por este motivo, inicialmente hemos actuado en Konbentukoa, en el entorno de los colegios de Ongarai y Eskolabari, en Abeletxe, en las calles 2 y 3 de Zerukoa, en la Travesía Andalucía, en Izelaieta y en la calle Zearkale, aunque somos conocedores de que existen otras calles en el municipio que también presentan problemas. Y, paulatinamente, iremos planteando soluciones razonables para esas otras zonas.

Por desgracia, en nuestra sociedad actual parece que todo vale y que la calle nos pertenece, porque creemos tener derecho a ocuparla frente a otras personas, olvidando nuestra obligación de preservar el espacio público como un lugar de encuentro, convivencia y civismo, en el que todas las personas podamos desarrollar en paz y libertad nuestras actividades de libre circulación, ocio y recreo,

sin que nuestras acciones perjudiquen o dañen los bienes o derechos de las demás personas con las que compartimos la ciudad.

Respecto al papel que debe jugar el Ayuntamiento a la hora de poner a disposición de la ciudadanía espacios de aparcamiento, es necesario poner de relieve algunos datos que confío en que no nos dejen indiferentes.

Según resulta del padrón del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica el número de vehículos incluidos en el mismo, a 1 de enero de 2012, asciende a 8.122, con el detalle siguiente:

- Autobuses: 24.
- Camiones: 784.
- Ciclomotores: 307.
- Motocicletas: 568.
- Remolques y semirremolques: 38.
- Tractores: 38.
- Turismos: 6.363.

A pesar de las limitaciones presupuestarias, y de espacio, dadas las características orográficas de Ermua, en los últimos años el Ayuntamiento de Ermua ha realizado un esfuerzo importante tanto económico como de gestión para aumentar el número de aparcamientos disponibles, que se ha concretado en la construcción de 710 plazas de aparcamiento bajo la superficie, que se disfrutan en régimen de concesión administrativa: 198 en San Pelayo, 79 en Okinzuri, 124 en Santa Ana, 89 en San Lorenzo, 146 en el parque de Valdespina (58 plazas son de carácter rotatorio en días laborables, de 8 a 20 horas, y las dos primeras horas de aparcamiento son gratuitas), y otras 74 plazas en Avenida Gipuzkoa (bajo la plaza de la estación).

En el entorno de Ongarai se han habilitado otros tres aparcamientos de superficie, de uso libre, que cuentan con 316 plazas: 32 en el aparcamiento sito en la nueva calle debajo del colegio San Pelayo, 210 en el aparcamiento situado junto a la zona deportiva de Betiondo, y 74 en el aparcamiento sito en la nueva calle de Monte Hermoso (al inicio de la calle desde Aldapa).

Y, en los bajos del antiguo edificio de Lomi Power, en la subida a Areitio, se han habilitado otras 70 plazas de aparcamiento libre bajo techo.

Estas 1.122 plazas nuevas de aparcamiento pueden estimarse como insuficientes, pero constituyen un importante esfuerzo del Ayuntamiento por contribuir a mitigar el impacto del crecimiento del parque automovilístico de Ermua durante los últimos diez años.

De otra parte, existen 2.153 plazas de aparcamientos en superficie en el conjunto de las calles del municipio.



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 18

Asimismo, existen 4.168 plazas privadas de aparcamientos bajo las edificaciones del municipio o en los bajos de las mismas (con concesión de licencia de vado).

Otros 98 vehículos, ligados a una actividad industrial o comercial principal, se guardan en locales en planta baja, también mediante concesión de vado.

Como conclusión, existen 7.515 plazas de aparcamiento en el municipio de Ermua, de acuerdo con el detalle siguiente:

- Aparcamientos subterráneos municipales en régimen de concesión administrativa: 710.
- Otros aparcamientos de iniciativa municipal: 386.
- Aparcamientos en superficie: 2.153.
- Aparcamientos subterráneos de naturaleza privada: 4.168.
- Vehículos ligados a usos industriales o comerciales estacionados en locales mediante concesión de vado: 98.

Si ponemos en relación el número total de vehículos existentes según resulta del padrón del impuesto sobre vehículos de tracción mecánica, y el número total de aparcamientos de todo tipo disponibles en el municipio de Ermua, resulta una diferencia negativa de 581 aparcamientos.

A fin de no desvirtuar el resultado global de esta operación es preciso descontar del número total de vehículos los 22 autobuses y 794 camiones, lo que suma 816 vehículos de gran volumen que, por esta circunstancia, no tienen autorizado su aparcamiento en el casco urbano que es, precisamente, al que se refiere el total de plazas de aparcamiento de todo tipo disponibles.

De hecho, en el entorno del casco urbano, a lo largo de la carretera foral BI-2301 que conecta Ermua con Markina, y de la carretera foral BI-3302 que conecta Ermua con Mallabia, en concreto, en el polígono de Urtia, estamos acostumbrados a ver estacionados todo tipo de autobuses o camiones.

Precisamente, reservadas para camiones y autobuses se han construido 26 plazas de aparcamiento en Artamendi y otras 31 plazas en el Polígono Industrial de Goitondo (Mallabia).

En consecuencia, al número total de vehículos censados, esto es, 8.122, se debe restar estos 816 vehículos de gran volumen, resultando una cifra de 7.306 vehículos que son los que razonablemente van a ejercer una presión real sobre el territorio a la hora de aparcar en las 7.515 plazas disponibles.

Aunque no disponemos de datos que nos permitan objetivar esta apreciación, tampoco debe obviarse la circunstancia de que a pesar del alto número de ciclomotores y motocicletas existentes, que asciende a 875 vehículos de esta clase, lo cierto es que apenas ejercen una presión real sobre los estacionamientos de superficie, y no resulta aventurado deducir que un buen número de estos vehículos están estacionados junto a un automóvil en plazas de garajes subterráneos, lo que, en

definitiva, implica una mayor disponibilidad de plazas de aparcamiento en superficie para los automóviles.

En consecuencia, a partir del dato de que existen 7.515 plazas de aparcamiento en nuestro municipio, para cubrir una demanda de 7.306 vehículos (excluidos del total los autobuses y camiones, por la razón antes expuesta), cabe concluir que, al menos en términos absolutos, no se puede afirmar que en Ermua exista un déficit de plazas de aparcamiento.

Y, sin embargo, es cierto que a diario vemos en nuestras calles vehículos mal estacionados, sin que sea posible ofrecer una respuesta unívoca pues, también en esta materia, las respuestas pueden ser muchas y muy variadas y, presumiblemente, todas ellas igualmente razonables.

Entre otras posibles respuestas, cabe entender que estamos en presencia de un problema de civismo, de educación ciudadana y de respeto a unos valores mínimos para preservar el espacio público como un lugar de encuentro, convivencia y civismo, por ejemplo, cuando quien disponiendo de una parcela de garaje aparca su coche en la calle, por comodidad.

De otra parte, respecto del total de las plazas de garaje subterráneas existentes bajo las edificaciones del municipio, muchas de ellas se pueden encontrar sin vender a personas particulares, por lo que tampoco se puede concluir sin más su completa ocupación.

Asimismo, si bien se deduce que no existe un déficit absoluto de plazas de aparcamiento en nuestro municipio, no es menos cierto que puede suceder que existan zonas o calles concretas en que la presión de los vehículos sobre el territorio sea más evidente, por ejemplo, por tratarse de una calle que cuenta con una densidad de población superior a la media o que por la mayor antigüedad de su construcción las viviendas no disponen de garaje comunitario bajo la edificación.

Además de plantearnos si el Ayuntamiento debe cubrir en exclusiva la presunta demanda de plazas de aparcamiento se debe tomar conciencia de que, además de las evidentes limitaciones de suelo disponible para edificar en nuestro municipio, nos movemos en un entorno de constricción de los recursos financieros disponibles, pues la ciudadanía cada vez reclama con mayor intensidad que no aumente la presión fiscal que las distintas administraciones públicas ejercemos sobre la misma, y plantearnos también si realmente hacemos todos/as un uso responsable de nuestros vehículos, máxime en un momento en que todos/as apelamos a criterios medioambientales y de sostenibilidad ecológica como factor a tener en cuenta en el modelo de desarrollo de nuestros entornos urbanos.

Consulta a la Asociación de Comerciantes y Hosteleros de Ermua

De conformidad con lo reflejado en la propuesta comunicada sobre esta materia a la Comisión Informativa de Asuntos Generales y Pleno, el día 14 de junio pasado se celebró una primera reunión con los/as miembros de la Junta Directiva de la ACHE, a quienes se les dio traslado íntegro del contenido de este informe, considerado como borrador, acordándose que se abriera un plazo de un mes para que la Asociación procediera a su estudio y emisión de informe, si lo estimaba oportuno.

La siguiente reunión se celebró el 12 de julio y la Junta Directiva de la ACHE comunicó de forma verbal, que su opinión era que el Ayuntamiento debía dejar la regulación de la carga y descarga en la calle Zubiaurre como está en su estado actual como medio para favorecer el comercio local, posición



Encuesta sobre reordenación de las zonas de carga y descarga

Información sobre los resultados obtenidos

HOJA 19

que reforzaron con la entrega de las firmas que habían recogido en sus establecimientos favorables a dicha posición.

Entendemos que la respuesta a la consulta realizada no tiene más recorrido por lo que ahora procede que la Corporación, a la vista de la información y documentación que obra en el expediente, adopte la decisión que proceda en defensa de los intereses generales.

En Ermua, a 11 de septiembre de 2012

EL DIRECTOR DE SEGURIDAD CIUDADANA,

Fdo. : José Antonio Fernández Celada