

Renovación de la calle Sabino Arana
Informe de resultados

Berangoko Udala



[2014KO ABENDUA]

Índice.

1. Introducción	3
2. Metodología	3
3. Informe de resultados	4
4. Conclusiones	12

1. Introducción.

El Ayuntamiento de Berango ha puesto en marcha un proceso participativo para la renovación de la Calle Sabino Arana. Desde el Ayuntamiento se quiere contar con las personas de Berango (ciudadanía, comerciantes, hosteleros) de cara a definir el proyecto de reforma de la Calle Sabino Arana. Para ello, se han elaborado dos propuestas diferentes. No se trata de propuestas cerradas sino que, además de poder optar la ciudadanía por la que más adecuada le haya parecido, ha podido plantear cambios y mejoras a cualquiera de ellas. Se trata por lo tanto de un primer boceto sobre el cual poder trabajar.

Como criterios principales para elaborar estos proyectos, se han tenido en cuenta el calmado del tráfico, priorizando la seguridad de los peatones, la creación de nuevas zonas y espacios urbanos de estancia y ocio y modificación de las plazas de aparcamiento.

2. Metodología.

En el marco del proceso de participación vinculado al proceso de renovación de la calle Sabino Arana, se han puesto en marcha diferentes iniciativas tendentes a informar y recoger la opinión de la ciudadanía al respecto de las alternativas planteadas.

Se llevaron a cabo entrevistas individualizadas en todos los establecimientos comerciales y hosteleros situados en la calle Sabino Arana para informarles sobre el proyecto y recoger sus impresiones, puntos de vista y sugerencias sobre las propuestas presentadas. Al mismo tiempo, se convocaron los días 24, 25 y 26 de Noviembre a las personas residentes en las viviendas situadas en esta misma calle y en la calle Sabino Arana Zeharbidea a reuniones informativas y de recogida de sugerencias.

Posteriormente, se ha instalado los días 27 y 28 de Noviembre dos carpas o espacios informativos y de recogidas de sugerencias en las inmediaciones de la calle Sabino Arana y en la Kultur Etxea.

Por último, y como complemento a todo ello, se ha habilitado una encuesta on line que ha permanecido activa desde el 27 de Noviembre hasta el 10 de Diciembre para que cualquier persona nos pueda trasladar sus sugerencias a través de este canal.

Como resultado de todo ello, se ha entrevistado a la totalidad de comerciantes y hosteleros de la zona, 74 personas han acudido a las reuniones informativas organizadas para informar y recoger sugerencias de las personas residentes en las viviendas situadas en esta misma calle, 346 personas se acercaron a las carpas informativas para recibir información y/o realizar aportaciones y sugerencias relacionadas con la iniciativa y 78 personas cumplieron la encuesta on line y/o en papel para trasladar sus puntos de vista con respecto a las dos propuestas inicialmente planteadas.

3. Informe de resultados.

A continuación se detallan los resultados obtenidos tanto en los cuestionarios recogidos de forma presencial como aquellos datos procedentes de las encuestas on line.

1. ¿Qué propuesta te parece más adecuada? ¿Por qué?

Las respuestas recogidas se dividen en estas opciones:

La opción A (35):

- ✓ La opción A porque su coste económico es menor (4)¹.
- ✓ No veo necesario el aparcamiento soterrado (3).
- ✓ La Opción A. Razones: 1.- Se incrementa el número de plazas de aparcamiento libres de pago respecto a la opción B; 2.- el plazo de fin de obras es mucho menor; 3.- la idea del soterramiento no nos parece adecuada por ser zona próxima al río y por el riesgo de afectar a la cimentación de los edificios (1).
- ✓ Creo que esta opción es más factible (2).
- ✓ La opción A creo que es la más apropiada (1).
- ✓ Mantiene más plazas en superficie (2).
- ✓ Me gusta y lo necesitamos (1).
- ✓ Combina preferencia peatonal con tráfico (1).
- ✓ Esta opción es mucho más sostenible (1).
- ✓ Permite adecentar la calle (1).
- ✓ Creo que hay que mantener las plazas de aparcamiento libres (1).
- ✓ No encuentro la necesidad de hacer parcelas subterráneas. Considero que es un gasto elevado para las necesidades reales. Además, creo que no se rentabilizaría la inversión de un parking subterráneo. No creo que el aparcamiento sea un problema grave en Berango. El aparcamiento disuario junto al metro está prácticamente vacío todos los días (1).
- ✓ La opción A siempre que se haga una salida del corredor al barrio de Kurtzes (1).
- ✓ Aunque se olvida a más de 1.000 vecinas y vecinos de Kurtzes/Intxaurreaga (1).
- ✓ La opción B me parece mucha obra. (1).
- ✓ La opción B puede dar lugar a la aparición de grietas en los cimientos de nuestras casas (1).
- ✓ La opción B se tardaría mucho más tiempo en realizar (1).
- ✓ La opción B no me parece viable (1).
- ✓ El aparcamiento subterráneo puede resultar peligroso y demasiado caro (1).
- ✓ La menos mala es la opción A (1).
- ✓ La menos agresiva es la opción A aunque no me convencen ninguna de las dos opciones (2).

Ambas propuestas están bien (2):

- ✓ La que sea considerada por las y los vecinos de Sabino Arana como más adecuada (1).
- ✓ La que proporcione mejor accesibilidad a los servicios del municipio (1).

¹ La cifra que aparece entre paréntesis indica el número de personas que han expresado esa misma opinión y/o han utilizado ese mismo argumento. El hecho de que la suma de los argumentos esgrimidos supere al número de personas que optan por una u otra alternativa (en negrita) se debe a que en ocasiones han empleado más de un argumento para explicar su opinión.

La opción B (8):

- ✓ La opción B si los precios de las plazas de aparcamiento subterráneo fueran asequibles (1).
- ✓ La opción B porque se tiene más espacio libre en superficie (1).
- ✓ Creo que es la opción de futuro. Solo hay una oportunidad y puede ser una opción para revitalizar el casco urbano y generar un centro comercial (1).
- ✓ El aparcamiento en superficie no es estético y quita terreno de esparcimiento y disfrute (1).
- ✓ La opción B pero con más plazas de aparcamiento libre en superficie. Dejar el mismo número de plazas de aparcamiento (una vez superadas la entrada y salida al aparcamiento subterráneo) que las previstas en ese tramo en la opción A (1).
- ✓ La opción B da más espacio a parques, plazas y zonas verdes. Utilizas más como peatón y da opción a que el pueblo disfrute más del pueblo (1).

No me gusta ninguna de las dos opciones (10):

1. Peatonalizar completamente la calle (6)².

- ✓ Creo que es necesario anular el tráfico en su totalidad (2).
- ✓ Al no ser 100% peatonal va a seguir habiendo tráfico e incluso más intensificado (1).
- ✓ Peatonalizar completamente la calle. Nunca habrá un núcleo urbano. Berango es un municipio sin pueblo (1).
- ✓ Considero que no es el mejor momento económico para ello. Es mejor no meterse a hacer parches y esperar a que se pueda costear su completa peatonalización (1).
- ✓ Ninguna de las dos opciones soluciona el problema principal de Sabino Arana que es el tráfico rodado. La necesidad más urgente que tiene Berango es hacer esta zona exclusivamente peatonal si queremos mínimamente nuclear un centro del pueblo. Por lo tanto, solo es un "parcheo" de solución (1).

2. Prefiero que se quede como está pero arreglando aceras y los problemas de accesibilidad (5).

- ✓ Quiero que se quede como está, más limpio y con las aceras arregladas (1).
- ✓ Lo que hace falta es arreglar un poco las aceras. Además del enorme coste económico, nos van a suponer muchas molestias durante varios meses (1).
- ✓ Los que vivimos aquí sabemos que no hay ningún problema de aparcamiento habitualmente. Solo los fines de semana porque viene gente de fuera a La Palmera y al Molino. No me parece bien que para solucionarles el problema a ellos tengamos que aguantar una obra como esa (1).
- ✓ Limitar la propuesta a arreglar las aceras (1).
- ✓ Propongo mejorar Sabino Arana manteniendo la calle recta sin semáforos y con radares a 30 km/h mejorando los márgenes, plantando árboles y dando prioridad al peatón como ocurre en los alrededores de la Plaza de la estación de Areeta (1).

3. Empeoran la accesibilidad a mi barrio (3).

- ✓ Ambas empeoran la accesibilidad a Kurtzes e Intxaurraga para el tráfico motorizado al ser el tramo 2 de un único sentido de circulación (3).
- ✓ Como siempre, pierde Kurtzes (1).
- ✓ La opción B es un proyecto tan "ambicioso" como el de la estación de metro y no entiendo cómo se puede plantear tal obra que supondría paralizar completamente la calle durante muchos meses sin ninguna alternativa. La opción A me parece

² La cifra que aparece entre paréntesis indica el número de personas que han expresado esa misma opinión y/o han utilizado ese mismo argumento. El hecho de que la suma de los argumentos esgrimidos supere al número de personas que optan por una u otra alternativa (en negrita) se debe a que en ocasiones han empleado más de un argumento para explicar su opinión.

estrambótica. La anchura de carril planteado no permite circular a los autobuses urbanos haciendo los giros sin salirse del carril. El caos circulatorio está programado y en lugar de calmar el tráfico lo empeorarán por necesidad de parar, ir en

marchas cortas, frenar, acelerar, etc. Esto junto a lo planteado en el tramo 2 concebido como de un solo carril, no solo no lograría calmar el tráfico en Sabino Arana sino que empeoraría la situación en la continuación de Gobelalde entre el Ayuntamiento y Landaida ya que todo el tráfico hacia Eroski y Kurtzes se derivaría por esa calle. Para los que vivimos en Kurtzes, al estar pésimamente conectado, supondría un perjuicio enorme y causaría indignación entre los vecinos que se planteen ahora este proyecto sin dar antes una solución a la accesibilidad a nuestro barrio, tanto en vehículo como andando. Ya se eliminó el acceso por la Estrada de Villaverde y no existe otra alternativa razonable que sea viable para prescindir de la entrada por Sabino Arana que es la entrada natural al pueblo y la que conecta todo el pueblo con la autopista. Me parece mal que este proyecto contemple soluciones solo hasta la rotonda de Eroski y no contemple actuaciones de mejora hasta la conexión con Sopela (1).

4. No creo que resuelvan los problemas que afectan a esta calle (3).

- ✓ Tampoco mejoraría la accesibilidad peatonal (1).
- ✓ Cuando funcionen el Mercadona, Mac Donalds, la gasolinera, etc. todo ese tráfico va a pasar por el centro (1).
- ✓ A ambas propuestas les veo falta de ambición con un proyecto más generalista e integrador y que no resuelven ninguno de los muchos problemas acuciantes que adolece la zona: La opción A no resuelve ni la falta de plazas de aparcamiento (son insuficientes para la demanda y están ubicadas perpendiculares a una vía de tránsito rodado con dos sentidos de circulación lo que dificulta maniobras y supone un riesgo evidente), ni calma el tráfico, ya que no crea espacios con un mínimo de uniformidad y ni siquiera mejora el aspecto de la calle. La opción B, además de lo indicado para la opción A, no es viable por su coste económico y porque el modo más atractivo para ocupar las plazas pasa porque estas se queden en plena propiedad (1).

5. Empeoran la accesibilidad a mi vivienda (3).

- ✓ Ambas opciones empeoran sustancialmente la accesibilidad a mi vivienda. Sería gastar el dinero para empeorar lo que hay (1).
- ✓ La opción que se asemeje más al proyecto en el que el portal 7B (se adjunta documentación) que iba a dar un nuevo acceso que iba a desembocar en Sabino Arana y que iba a comunicar mediante un paso elevado la zona de Kurtzes. Se desechó por incumplimiento de la Ley de Accesibilidad (1).
- ✓ No se pueden descargar los coches con el nuevo modelo (1).

6. El trazado sinuoso planteado genera más perjuicios que beneficios (4).

- ✓ El trazado de la carretera con curvas ocupa más espacio que un tramo en línea recta como el actual. El espacio queda repartido de forma más equitativa en el trazado recto y además tiene la ventaja de que la carretera no se acerca a los portales. Para ralentizar el tráfico hay otras opciones como las diferentes texturas de los suelos, señales de tráfico tanto verticales como horizontales, bandas en el suelo, etc. (1).
- ✓ No tiene sentido plantear soluciones de maquillaje e imagen. Con unas curvas en la calle no se elimina el tráfico y su peligrosidad, convirtiendo el tránsito en una "gymkana" por el pueblo (1).
- ✓ El trazado no me gusta porque quita mucho espacio a los portales impares (1).
- ✓ El trazado debería ser más equitativo y no quitar tanto espacio a la derecha del trayecto. Se da prioridad a la zona de los bares (1).

7. No estoy de acuerdo con la solución planteada para el tramo 2 (2).

- ✓ Desapruebo la pretensión de desviar entre calles el actual doble sentido de la circulación , consiguiendo no otra cosa que tensar la tranquilidad entre el cruce del Etxekoa y la rotonda de Eroski (1).
- ✓ No veo sentido de plazas de aparcamiento de el tramo 2 porque la experiencia del parking de Intxaurrea sobre el metro nos lleva a la conclusión de que somos muy cómodos e incívicos y no lo usamos (1).

8. Planteo otras opciones (1).

- ✓ Hay otras dos opciones que no se contemplan y que me convencen más: 1. Soterrar la carretera. 2. Hacer la carretera de única dirección y salir por la rotonda de Eroski e incluso sacando un ramal por la milla para salir a la rotonda de Villaverde (2).

2. ¿Qué cambios harías sobre la propuesta que más te gusta para mejorarla?

Mejorar los accesos a otros puntos del municipio (18):

- ✓ Si se lleva a cabo este proyecto, es necesario un acceso directo del barrio de Kurtzes a la autopista en la rotonda que viene del corredor (4).
- ✓ Para evitar el tráfico por Sabino Arana, habilitar entradas directas desde la autovía para la zona de Axxgane y de Kurtzes (1).
- ✓ Rogaría una reunión al Ayuntamiento para que se nos explique a las/os vecinas/os de Kurtzes el acceso a nuestro barrio. Se debería haber hecho una reunión con las y los vecinos de Kurtzes para explicar el proyecto y las modificaciones previstas (2).
- ✓ Mejorar la accesibilidad peatonal a Kurtzes (2).
- ✓ Acceso a Kurtzes por Villaverde Estrata. (2).
- ✓ Mejoraría los accesos a Kurtzes e Intxaurrea mediante rampas y /o escaleras mecánicas y mejorando el ascensor. Retomaría el proyecto inicial, no el mastodóntico de hacer el polideportivo que era hipotecar al pueblo de Berango (1).
- ✓ Dotar de acceso propio al barrio de Kurtzes directamente desde la autovía aprovechando las vías de acceso a la misma desde la rotonda de Mimenaga y mejorar el acceso a las zonas industriales desde el final de la autovía (1).
- ✓ El acceso por Kurtzes es necesario. Es necesaria una rotonda en Moreaga por el aumento del tráfico en el cruce (1).
- ✓ Abrir de nuevo la salida asfaltada desde la autovía a Sopela hasta el túnel existente entre el túnel del metro y nuestro barrio. Sin ningún tipo de explicación, se clausuró y cegó esa salida. Hoy es el día que tanto la Diputación como el Ayuntamiento de Berango se increpan la responsabilidad de tal necesidad (1).
- ✓ Es necesaria un acceso desde la autovía a la calle Bidebarri Bidea debido a que no podríamos entrar por Sabino Arana según las opciones expuestas. Y es posible hacer el acceso desde la autovía (1).
- ✓ Retomar el acceso nuevo desde la rotonda de Mimenaga aprovechando las obras de la autovía. Hay mucho terreno sin trama urbana (huertas, tanto de Berango como de Getxo) además de los pabellones de Marel hoy en desuso (1).
- ✓ ¿Qué pasará con el tráfico de fuera del municipio? Se desea que se reduzca el paso de coches por el municipio (1).

Mantener el doble sentido en el tramo 2 (12):

- ✓ Soy de Kurtzes. Mantener el doble sentido en el tramo 2 (6).
- ✓ Mantener el doble sentido en el tramo 2 y poner una acera única en uno de los lados (1).
- ✓ Si es necesario, prefiero renunciar a las 12 plazas de aparcamiento que se generan (1).

- ✓ Hay espacio más que suficiente para dejar una vía de doble sentido y dos aceras anchas (1).
- ✓ Se van a saturar de tráfico Landaia Bidea y Moreaga Kalea (1).
- ✓ Creo que el tramo 2, común a ambas propuestas, habría que replantearlo, porque la calle entre el metro y el Eroski queda de una sola dirección, por lo que todo el tráfico dirigido hacia Kurtzes y los que vayan al Eroski tendrían que acceder por la calle Moreaga, haciendo que el tráfico en esta calle totalmente residencial va a aumentar de manera muy significativa. Creo que es mejor mantener la C/ Sabino Arana desde el metro al Eroski bidireccional (1).
- ✓ Mis clientes entran a mi establecimiento cuando viajan en sentido Plentzia. Si se mantiene la propuesta con sentido único en el tramo 2, me veré directamente afectado (1).

Modificar la localización de los contenedores de reciclaje y basuras (8):

- ✓ La cantidad de contenedores de reciclaje y basuras son demasiados y está situados de manera muy dispersa (4).
- ✓ Soterrar los contenedores de basura y reciclaje (4).

Mejorar la accesibilidad en determinados puntos de la calle Sabino Arana (6):

- ✓ Soy vecina del portal número 13 y madre de dos niñas de 3 y 4 años. La salida desde el pasadizo hacia el taller es muy peligrosa porque los coches entran sin ninguna precaución. Solicito una mayor atención a esta zona con una única entrada hacia el taller o con una barandilla y una acera que delimite la zona de acceso de los vehículos (1).
- ✓ Existe una nueva propuesta de 20 familias de vecinos más mayores y que tenemos dificultades para acceder a nuestras casas con sillas de ruedas, etc. Si los vecinos del portal 7A tenemos que llamar a una ambulancia ¿Dónde podrá estacionar? (1).
- ✓ Por mi condición de discapacitado y con domicilio en la C/ Sabino Arana nº 15, quisiera conservar la plaza que actualmente tengo frente a mi portal (1).
- ✓ Respetar que en la salida del portal número 26 de Sabino Arana se pueda salir tanto hacia la izquierda como hacia la derecha (1).
- ✓ Incluir una rampa que empiece en la acera del lado del Frontón, avance por su pared lateral exterior y termine en el puente coincidiendo con el final de las escaleras que actualmente unen la zona de Sabino Arana con la zona alta de Gorrondatxe y Kurtzes (1).
- ✓ Eliminar los obstáculos actuales para transitar con bicicletas, carros y sillas de ruedas (1).

Poner señalítica que impida el paso de camiones de determinado tonelaje por la calle Sabino Arana durante todo el día y /o a determinadas horas (5):

- ✓ El tráfico de camiones debería desviarse por la autovía (4).
- ✓ Eliminar el tráfico pesado limitando el tonelaje para acceder a Sabino Arana. Cualquiera (sobre todo los grandes camiones) pueden ir por la autovía sin tener que andar pasando por los pasos con semáforo que tienen elevado el paso y meten un ruido considerable, sobre todo cuando están vacíos (1).

Propuestas sobre tamaño, localización y/o equipamientos de las pérgolas (4):

- ✓ Pérgolas más grandes y una zona cubierta y cerrada para que jueguen los niños ya que no hay ningún sitio en Berango para el invierno (1).
- ✓ Instalar columpios cubiertos (1).
- ✓ Habilitar un parque para practicar ejercicio físico como los que se encuentran en otros muchos pueblos. Un parque para que puedan hacer ejercicio jóvenes y adultos además de personas mayores dotado de escalera, dominada, estructuras para poder hacer flexiones, etc. . Adjunta gráfico orientativo (1).
- ✓ Evitar que las pérgolas sean para uso exclusivo de los bares (1).

Emplear hormigón impreso para favorecer la reducción de la velocidad de los vehículos (4):

- ✓ Emplear hormigón impreso en el suelo que reduzca la velocidad de los vehículos (2).
- ✓ El asfalto debería contar con zonas adoquinadas para resaltar la prioridad del peatón (1).
- ✓ El terreno privado ¿se expropiará? ¿Y los espacios de aparcamiento?(1).

Habilitar nuevas zonas de carga y descarga (3):

- ✓ Habilitar zona de carga y descarga en el tramo 2 para tiendas y comercios de ese tramo de sentido único (1).
- ✓ Que las zonas de carga y descarga tengan el tiempo restringido con horario limitado. Es decir, que quede libre de aparcamiento fuera de horarios de carga y descarga. De este modo se podrá fomentar la actividad económica, el tránsito y el desarrollo a futuro del pueblo (1).
- ✓ Mantener un par de plazas de aparcamiento para uso exclusivo de clientes de la Farmacia (como ocurre en otros municipios) destinadas a la accesibilidad a la farmacia siendo este servicio en múltiples ocasiones de urgencia (1).

Modificar la localización y/o accesos de los aparcamientos subterráneos (3):

- ✓ Plantear el aparcamiento subterráneo en el tramo 2 que molesta mucho menos a los vecinos. Podía darse el caso de que alguien que viva alejado de la parada del Metro quiera una plaza para acercarse al mismo y dejar el coche (1).
- ✓ Quizá en vez de hacer una salida y entrada del parking subterráneo por el mismo lado el tráfico del mismo, lo diseñaría hacia un mismo lado: Una entrada y una salida una por cada lado una de ellas. Podría ser en modo curva y situarla a la entrada de la C/ Simon Otxandategui próxima al puente del río Gobelas (1).
- ✓ Construir aparcamiento soterrado (incluso de varias alturas y con explotación parte pública y parte privada) en el solar existente al aire libre frente a Intxaurreaga, junto a la estación del metro con acceso peatonal desde Sabino Arana por debajo de las vías de las vías del metro y desde el callejón entre el frontón y el último edificio de viviendas recientemente construidas (1).

Poner un aparcamiento para bicicletas cerca del bidegorri (2):

- ✓ Hace falta un aparcamiento de bicis en un lugar cubierto . Mucha gente va a coger el metro en bicicleta (1).

Modificar la localización de los aparcamientos en superficie (1):

- ✓ Acercar los aparcamientos a los servicios del municipio: Donde están previstos los aparcamientos yendo al Eroski, situar las pérgolas, zonas de paseo y de ocio. En la propuesta A, también añadir el aparcamiento subterráneo para llegar a 203 plazas y así facilitar el acceso al pueblo (1).

Llevar a cabo mejoras en C/ Sabino Arana Zeharbidea (1):

- ✓ Llevar a cabo mejoras en la C/ Sabino Arana Zeharbidea que mejoren la accesibilidad de coches de niños, sillas de ruedas, personas mayores, etc. Mucha gente está obligada a caminar por la carretera (1).

Elevar las zonas verdes previstas en esta zona (1):

- ✓ Las zonas verdes en altura son más seguras para los peatones que a ras de la carretera (1).

Situar la zona de niños más alejada de la parada del autobús y del bidegorri (1).

- ✓ Zona de niños más alejada de la parada del autobús y el bidegorri (1).

Otras cuestiones (19):

- ✓ Pedir a las empresas que lleven a cabo las obras que contraten a personas desempleadas del municipio (2).
- ✓ La opinión de los vecinos de Sabino Arana deben valer más que la del resto del municipio, porque nos afecta directamente ¿Por qué tienen que opinar los vecinos de otros barrios? (2).
- ✓ Existe presupuesto para realizar el proyecto? (1).
- ✓ ¿Afectará al IBI la reestructuración? (1).
- ✓ ¿Cuánto tiempo supondrían las obras? (1).
- ✓ Se demanda más claridad del coste de las plazas para valorar el interés de compra. El precio de las plazas de garaje es fundamental (1).
- ✓ Pondría una plaza. En todos los pueblos existe una plaza donde se reúnen los ciudadanos y se pueden realizar diferentes actividades. Berango carece de plaza (1).
- ✓ Estrechar la calzada rodada en la C/ Sabino Arana a un solo carril para ampliar las zonas de esparcimiento y construir un puente a la entrada de Berango entre el comienzo de la C/ Sabino Arana y la C/ Gobelalde, redireccionando el tráfico en un único sentido en ambas calles (1).
- ✓ Urbanizar la zona del río como han hecho en Romo y ganar ese espacio (1).
- ✓ Desde la salida del parque hacia el camino peatonal, pasarela sobre el río para ir más directo al metro y no entre coches (1).
- ✓ Habilitar un acceso peatonal/pasarela desde el comienzo de Sabino Arana hasta el parking del metro. De esta manera, los vecinos de Sabino Arana podrían aparcar allí sin necesidad de bajar por las escaleras junto a la estación (1).
- ✓ Abrir la estación del metro. Las vías dividen Berango en dos partes: Berango arriba y Berango abajo (1).
- ✓ Cuidar el acceso al metro desde Landaia y Moreaga con una zona más pensada en el peatón (1).
- ✓ Soterrar la carretera o en su defecto la haría de una única dirección saliendo por la rotonda de Eroski o incluso pudiendo sacar un ramal por la milla para salir a la rotonda de Villaverde (1).
- ✓ Acabar el puente sobre el río en el límite con Getxo (1).
- ✓ Junto a los aparcamientos subterráneos ¿Se podrían construir trasteros subterráneos? (1).
- ✓ Cuando todo el mundo se gasta dinero en eliminar curvas, vosotros pretendéis gastarlo en crearlas ¡Vivan los genios! ¡Aupa ahí! (1).

3. En caso de que hayas optado por la propuesta de aparcamiento subterráneo ¿Estarías dispuesta/o a pagar por una de las plazas?

Sí (5):

- ✓ Dependería del precio, condiciones y de la posibilidad de alquilar a terceros (nosotros tenemos plaza de aparcamiento en casa) (1).
- ✓ Sí estaría dispuesto pero sabiendo el coste (2).
- ✓ Si se adquieren a precios de mercado. En caso de viabilidad apostar por un sistema rotatorio de tal manera que un ciudadano pueda disponer de dicha plaza durante un tiempo y que en caso de que pasado un tiempo no la necesite pueda ponerla a disposición de otras personas (1).
- ✓ Comprar parcela de aparcamiento no, porque no residuo en esa zona. Pero por estacionar el coche pagaría, siempre que sea algo razonable (1).

4. ¿Estarías dispuesto a adelantar una parte del precio de la parcela?

Sí (2):

- ✓ Si se cumplen unos buenos requisitos y condiciones (1).
- ✓ Si estaría dispuesto previo conocimiento del coste (1).

4. Conclusiones.

Tras la recogida de la información, pasamos a señalar algunas de las conclusiones más destacadas:

1. Un número importante de vecinas y vecinos de Berango (346) se han acercado a las carpas para informarse sobre esta iniciativa. Esta cifra nos indica que el proyecto es considerado importante y estratégico para un número destacado de la población residente en el municipio.
2. Un porcentaje reducido de estas personas (22,54% del total que se han acercado a las carpas) ha decidido trasladarnos sus comentarios y sugerencias al respecto de la misma. Interpretamos que buena parte de las personas que han optado por no trasladar ningún comentario a la misma es porque, en líneas generales, ven adecuada la intervención prevista. Entre los que han trasladado sus apreciaciones al respecto del proyecto, un número destacado está especialmente representado por personas que se sienten directamente afectadas por el proyecto bien porque viven en la zona y consideran que la intervención les va a generar más perjuicios que beneficios o bien porque residen en barrios próximos (Kurtzes, Intxaurraga, etc.) y consideran que las alternativas planteadas no incorporan soluciones a los problemas de acceso que tienen a pie y en vehículo propio a y desde sus barrios.
3. La mitad de las personas que han participado y expresado su opinión optan por la alternativa A o les parecen idóneas cualquiera de las dos opciones. Un 13% de las personas que han expresado su opinión prefieren la opción B y un 37 % de las personas que han participado y expresado su opinión no les convence ninguna de las dos opciones. Dentro de este último grupo, las razones para opinar en contra de ambas propuestas son variadas: Creen que es necesario peatonalizar completamente la C/ Sabino Arana, prefieren que se quede como está pero arreglando aceras y los problemas de accesibilidad, argumentan que empeoran el acceso a su barrio (fundamentalmente entre las y los vecinos de Kurtzes y aldeaños), no creen que resuelvan los problemas que afectan a esta calle, dificultan la accesibilidad a sus viviendas (especialmente entre las y los vecinos residentes en los números impares de la calle), creen que el trazado sinuoso planteado genera más perjuicios que beneficios o bien directamente plantean otras opciones.
4. La mayor preocupación de los comerciantes es que deje de pasar tráfico rodado por la zona y las ventas se reduzcan. Además preocupa la duración de la obra. Cuanto más tiempo duren, mayores serán las consecuencias sobre los comercios.
5. Las cuestiones que han trasladado las personas residentes en la zona en las sesiones informativas celebradas se centran en conocer de primera mano cómo se contempla en cada uno de los casos la entrada y salida de vehículos a sus garajes, cómo podrán hacer las labores cotidianas de carga y descarga de personas, compras, etc., qué y cómo se llevarán a cabo las expropiaciones, cuáles serían plazos de la obra, si esta intervención tendrá un reflejo (o no) en una subida del IBI de sus viviendas. Son partidarios de una propuesta alternativa que convierta en peatonal su calle y expresan sus temores a que la posible construcción del aparcamiento subterráneo pueda afectar (ya existen precedentes) a los cimientos de sus viviendas. Por último, consideran inapropiado que su opinión no se tenga más en cuenta (por estar directamente afectadas/os) que la del resto de vecinas y vecinos residentes en el municipio.
6. Las propuestas de mejora planteadas van en la línea de incorporar mejoras a los accesos a y/o desde otros puntos del municipio, mantener el doble sentido en el tramo 2, modificar la localización de los contenedores de reciclaje y basuras, mejorar la accesibilidad en determinados puntos de la calle Sabino Arana, poner señalética que impida el paso de camiones de determinado tonelaje por la calle Sabino Arana durante todo el día y /o a determinadas horas, adaptar el tamaño, localización y/o equipamientos de las pérgolas, emplear hormigón impreso para favorecer la reducción de la velocidad de los vehículos, modificar la localización y/o accesos de los aparcamientos en superficie o subterráneos (caso de optar por esta alternativa), poner un aparcamiento para bicicletas cerca del bidegorri, llevar a cabo mejoras en

C/ Sabino Arana Zeharbidea, elevar las zonas verdes previstas en esta zona o situar la zona de niños más alejada de la parada del autobús y del bidegorri.

7. El número de personas interesadas en la adquisición de una plaza de aparcamiento subterráneo es testimonial. En función de los datos obtenidos, se puede considerar por desestimada esta alternativa.
8. La mayor parte de los posicionamientos contrarios a esta iniciativa se concentran en la población residente en el barrio de Kurtzes y en sus inmediaciones. En su opinión, una intervención de esta naturaleza requiere de una solución óptima a los requerimientos de acceso a y desde sus viviendas tanto a pie como en vehículo privado. Una mejora de los accesos peatonales al centro del municipio desde estas zonas y dar a conocer las soluciones ya previstas para estas zonas y para el acceso de camiones a la zona de desarrollo comercial e industrial (Arana Industrialdea) pueden minimizar el alcance de estos posicionamientos contrarios a la intervención.
9. Dar las oportunas explicaciones técnicas que impiden el establecimiento del doble sentido en el tramo 2, analizar con detenimiento los problemas planteados por las y los residentes en la zona y ofrecer soluciones puntuales a las personas y establecimientos de la zona afectados (caso de ser oportunos) puede contribuir a minimizar el rechazo. Existe temor a que esa nueva configuración fomente el botellón y la sensación de inseguridad en la zona.
10. Resolver (en la medida que sea posible) las cuestiones puntuales trasladadas por las personas residentes, comerciantes y hosteleros de la zona y resolver sus principales dudas (puntos 4 y 5) puede permitir que el proyecto cuente con un consenso mayoritario.