
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LEZO



Lezoko Unibertsitateko Udala

Lezoko Unibertsitateko Udala

Enero 2021



Plaza Venezuela, 1
48001 Bilbao, Bizkaia
T. 94 655 62 23
F. 94 657 43 04
www.ingartek.com

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LEZO:

FASE 1: DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD

Anexo 4: Análisis de las plazas de aparcamiento

Documento 1: Prediagnóstico

Documento 2: Diagnóstico de la movilidad

Anexo 1: Encuesta de movilidad

Anexo 2: Análisis de tráfico

Anexo 3: Análisis del carril bici

Anexo 4: Análisis de las plazas de aparcamiento

Documento 3: Bases de datos

Documento 4: Diagnóstico del plan

Índice

01. INTRODUCCIÓN	5
01.1 Antecedentes	6
01.1.1 Zonas de aparcamiento limitado	6
01.1.2 Percepción inicial	8
01.2 Metodología	8
02. ZONIFICACIÓN	9
02.1 Zona urbana	9
02.2 Zona industrial	11
03. DIAGNÓSTICO	14
04. ESTACIONAMIENTO	16
04.1 Zona urbana	16
04.2 Zona industrial	20
04.2.1 Análisis sábados	20
04.2.2 Irregularidades	22
05. NORMATIVA DE ACCESIBILIDAD	25
05.1 Plazas de movilidad reducida	26
06. ROTACIÓN	27
06.1 Detalle por sección	29
07. PROCEDENCIA DE LOS VEHÍCULOS	30

Índice de tablas

Tabla 1: Zonas ubicadas en el área urbana de Lezo. (Fuente: Elaboración propia)	10
Tabla 2: Zonas ubicadas en los polígonos de Lezo. (Fuente: Elaboración propia)	13
Tabla 3: Número de plazas y ocupación en el entorno urbano. Valores absolutos	16
Tabla 4: Número de plazas y ocupación en el entorno urbano. Porcentajes	16
Tabla 5: Ocupación de las plazas de aparcamiento en zona urbana de Lezo	18
Tabla 6: Número de plazas y ocupación en el entorno industrial. Valores absolutos	20
Tabla 7: Número de plazas y ocupación en el entorno industrial. Porcentajes	20
Tabla 8: Ocupación de las plazas de aparcamiento en zona industrial (sábado)	23
Tabla 9: Ocupación de las plazas de aparcamiento en zona industrial (sábado)	24
Tabla 10: Número de plazas reservadas por zona	26
Tabla 11: Rotación de vehículos por zona	27
Tabla 12: Estacionamientos en zonas diferentes	28

Índice de ilustraciones

Ilustración 1: Ubicación de las zonas del área urbana de Lezo. (Fuente: Elaboración propia)	9
Ilustración 2: Detalle de las zonas del área urbana de Lezo. (Fuente: Elaboración propia)	11
Ilustración 3: Ubicación de las zonas de los polígonos. (Fuente: Elaboración propia)	12
Ilustración 4: Detalle de las zonas de los polígonos. (Fuente: Elaboración propia)	13
Ilustración 5: Tasa de ocupación de la zona urbana	17
Ilustración 6: N.º de estacionamientos irregulares en la zona urbana	17
Ilustración 7: Tasa de ocupación de la zona industrial (laborable)	21
Ilustración 8: Tasa de ocupación de la zona industrial (sábado)	21
Ilustración 9: N.º de estacionamientos irregulares en la zona industrial (laborable)	22
Ilustración 10: N.º de estacionamientos irregulares en la zona industrial (sábado)	22
Ilustración 11: Distribución (%) de los periodos de estacionamiento de vehículos dentro de la misma zona. (Fuente: Elaboración propia)	28

Índice de gráficos

Gráfica 1: Rotación de vehículos por zona	27
Gráfica 2: Periodos de estacionamiento de vehículos dentro de la misma zona según la zona	29

01. Introducción

La segunda fase del PMUS se centra en el análisis de la movilidad del municipio. Esta sección se va a estudiar en diferentes apartados, a resumir entre:

- Encuestas a peatones y conductores
- Conteos de personas y vehículos
- Análisis de aparcamientos
- Análisis del carril bici

El presente documento se centra en el análisis de las plazas de aparcamiento del municipio. Esta tarea se ha llevado a cabo mediante la inspección presencial de las plazas existentes y el registro de los vehículos de cada zona.

La importancia del aparcamiento en un Plan de Movilidad Urbana Sostenible es alta y clave en el logro de los objetivos generales marcados en su inicio. En el aparcamiento confluye toda una estrategia en el uso del automóvil y su circulación, pero también una estrategia de competencia por la ocupación del espacio público urbano para el uso de estacionamiento frente a otros usos alternativos. De esta manera, la ausencia de una clara gestión del aparcamiento en superficie supone, en primer lugar, una hipoteca de espacio público municipal en favor del vehículo privado. Los problemas de falta de aparcamiento pueden derivar en afecciones negativas en el tráfico actual, incluso resultando en acciones de ilegalidad que resumimos a continuación:

- Problemas de congestión derivados de circulación constante por el viario del municipio en busca de plazas de aparcamiento.
- Ilegalidad en forma de doble filas: dificulta el tránsito por el viario en general y, en particular, el paso del transporte público disminuyendo su competitividad, mediante el aumento de incidencias que reducen la velocidad comercial y, por tanto, imposibilitan cumplir la oferta teórica.
- Ilegalidad en bordillos y pasos de cebra: perjudica significativamente los niveles de accesibilidad peatonal, principalmente para las personas con movilidad reducida.
- Ilegalidad en rotondas y cruces, disminuye la visibilidad en éstos, aumentando la peligrosidad de la vía y, por tanto, incrementando la accidentalidad.

A todos estos factores de interacción indirecta, habría que sumarles los efectos directos de la gestión de estacionamiento. Entendiendo la oferta de aparcamiento como un componente más del global de oferta de movilidad en vehículo privado, la ausencia de regulación de la oferta de aparcamiento, sobre todo para las personas no residentes, fomenta el uso de vehículo privado y, por tanto, el acceso a los cascos urbanos.

La política de aparcamiento debe basarse en una correcta identificación de los problemas.

01.1 Antecedentes

La Ordenanza de tráfico de Lezo expone lo siguiente:

Además de las atribuciones que las leyes otorgan a los municipios en materia de regulación y gestión del espacio público, la Ordenanza Reguladora del Tráfico aprobada con fecha del 1 de octubre de 2008, en su artículo 28, establece la posibilidad de regular medidas de estacionamiento en zonas o barrios determinados, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos y gestionar de una forma concreta el espacio público para tal fin.

Artículo 24.

Los vehículos se podrán estacionar en fila, en batería y en semi-batería.

- Se denomina estacionamiento en fila o cordón, aquel en que los vehículos están situados unos detrás de otros y de forma paralela al bordillo de la acera.
- Se denomina estacionamiento en batería, aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y de forma perpendicular al bordillo de la acera.
- Se denomina estacionamiento en semi-batería, aquel en que los vehículos están situados unos al costado de otros y oblicuamente al bordillo de la acera.

En los estacionamientos con señalización en el pavimento, los vehículos se colocarán dentro del perímetro marcado.

Artículo 25.

En las vías de doble sentido de circulación, el estacionamiento cuando no estuviera prohibido, se efectuará en el lado derecho del sentido de la marcha. En las vías de un solo sentido de circulación y siempre que no exista señal en contrario el estacionamiento se efectuará en ambos lados de la calzada siempre que se deje una anchura para la circulación no inferior a tres metros.

Artículo 26.

Las personas conductoras deberán estacionar los vehículos tan cerca del bordillo como sea posible, dejando un espacio no superior a 20 centímetros entre el bordillo de la acera y la superficie exterior de las ruedas del vehículo para poder permitir la limpieza de esta parte de la calzada.

Artículo 28.

El Ayuntamiento podrá establecer medidas de estacionamiento limitado, mediante regulación expresa, en zonas, calles o barrios determinados del municipio con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos o con el objetivo de gestionar de una forma concreta el espacio público que se determine por la regulación concreta pertinente.

01.1.1 Zonas de aparcamiento limitado

Actualmente el barrio de Altamira es la única zona del municipio cuyo aparcamiento está limitado. De acuerdo a la Ordenanza reguladora del estacionamiento limitado en Altamira, los objetivos de "limitar el estacionamiento en la zona afectada del barrio Altamira son, por una parte, el de atender adecuadamente la demanda de estacionamiento, dentro de los objetivos generales y así garantizar la rotación del estacionamiento y, por otra, el de gestionar el espacio de aparcamiento de uso público".

01.1.2 Percepción inicial

Desde la dirección técnica del Ayuntamiento, se transmite que, a día de hoy, las plazas de aparcamiento son un factor que genera cierta atención sobre la ciudadanía. Más concretamente, la percepción de parte de la población es de falta de aparcamiento público en el entorno urbano de Lezo. Esta perspectiva se ve reafirmada en la encuesta realizada durante este estudio (consultar Anexo 1).

Por otro lado, se considera que la zona industrial supone un foco problemático desde un punto de vista del aparcamiento. La ordenación de la zona no facilita dicha tarea. A su vez, este problema no solo se traslada durante los días de jornada laboral, sino que hay indicios de que, durante los fines de semana, parte del colectivo transportista emplea esta zona para estacionar por periodos prolongados sus vehículos particulares o laborales.

Será objeto de este análisis estudiar y corroborar estos supuestos.

01.2 Metodología

Para el desarrollo completo del análisis del sistema de estacionamiento, se ha utilizado una metodología multifase, testada y probada en este tipo de estudios.

Zonificación:

El punto de partida es una zonificación homogénea con el resto del estudio, basada en la división municipal, agrupándola en este caso por barrios o entidades municipales.

Información de base:

Se recoge la información disponible existente y, en caso de detectar la necesidad de ampliar la misma, se desarrollan las campañas de trabajos de campo oportunas, como inventarios de oferta y de demanda, análisis de las rotaciones, encuestas, etc.

Una vez que se dispone de toda la información agrupada por zonas, se procede a establecer criterios de análisis. En este caso, se estudia, por un lado, la oferta y, por otro lado, la demanda.

Oferta:

Se estudian los tipos de infraestructura que ofrecen plazas de estacionamiento (ya sean en superficie o subterráneas), la cantidad ofrecida, la ubicación de dichas infraestructuras, así como la tarifa horaria en caso de existir.

Demanda:

Es relevante poder analizar las ocupaciones de las plazas ofertadas, además de la rotación de las mismas. Se detallará, en caso de que sea necesario, si se han detectado casos de irregularidades.

Finalmente, una vez que se conoce la aproximación de la oferta a la demanda por tipología de usuario, se pueden establecer para cada uno de ellos el déficit / superávit existente.

02. Zonificación

02.1 Zona urbana

El casco urbano de Lezo se ha subdividido en tres zonas.

- La primera engloba aquellas calles desde la margen oeste del municipio hasta el límite con la carretera Jaizkibel Hiribidea.
- La segunda agrupación se delimita al norte de Jaizkibel Hiribidea, y al este con Arretxene Kalea.
- Finalmente, la tercera agrupación consiste en la zona más al este, delimitada por Jaizkibel Hiribidea, Arretxene Kalea y Algeposa.

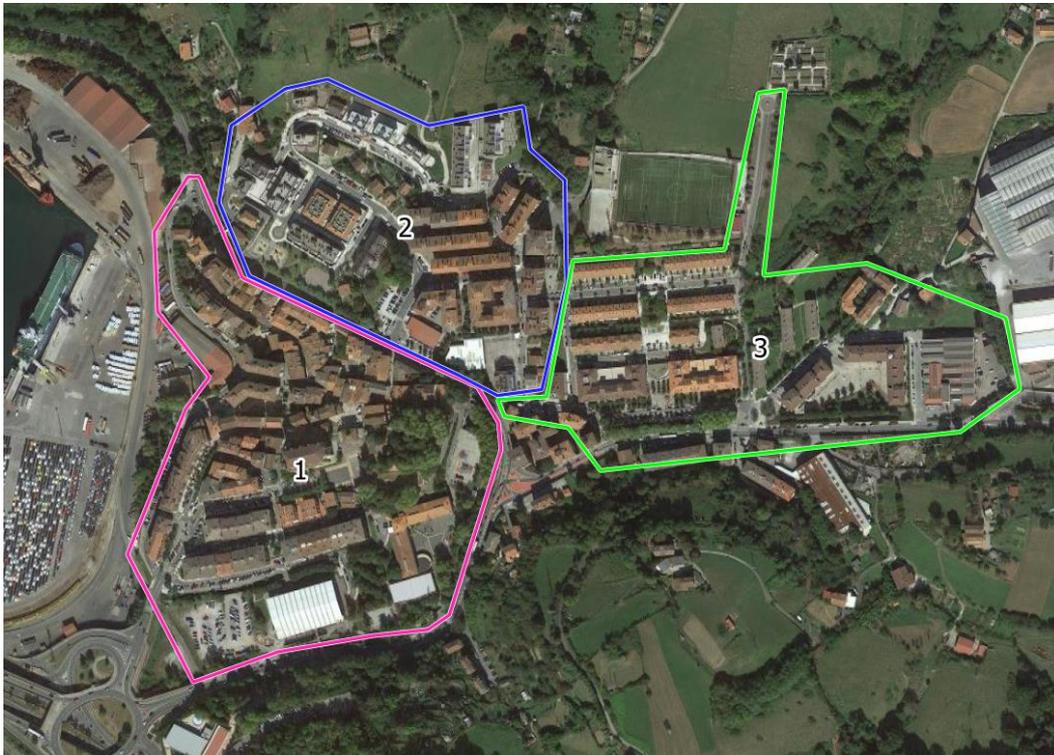


Ilustración 1: Ubicación de las zonas del área urbana de Lezo. (Fuente: Elaboración propia)

A su vez, para más detalle, dentro de cada zona se han definido una serie de tramos asociados a calles e itinerarios. Estos pueden consultarse a continuación.

Tabla 1: Zonas ubicadas en el área urbana de Lezo. (Fuente: Elaboración propia)

Id	Zona	Sección	Calle
1	Lezo	1	Polideportivo
2	Lezo	1	Polentzarrene Kalea
3	Lezo	1	Polentzarrene Kalea
4	Lezo	1	Polentzarrene Kalea
5	Lezo	1	Polentzarrene Kalea
6	Lezo	1	Kale Nagusia Kalea
7	Lezo	2	Aralar Kalea Parking
8	Lezo	2	Aralar Kalea Parking
9	Lezo	2	Larrun Kalea
10	Lezo	2	Urdaburu Kalea, 6
11	Lezo	2	Urdaburu Kalea
12	Lezo	2	Aralar Kalea
13	Lezo	2	Gorbea Kalea
14	Lezo	2	Aralar Kalea, 7
15	Lezo	2	Aralar Kalea
16	Lezo	2	Aralar Kalea, 9
17	Lezo	2	Donibanealde Bailara
18	Lezo	2	Aralar Kalea/ Auñamendi Kalea
19	Lezo	2	Auñamendi Kalea
20	Lezo	2	Gorbea Kalea
21	Lezo	2	Auñamendi Kalea
22	Lezo	2	Auñamendi Kalea
23	Lezo	3	Zubitxo Kalea
24	Lezo	3	Arretxene Kalea
25	Lezo	3	Plazeta Kalea
26	Lezo	3	Lexo bertsolaria Kalea
27	Lezo	3	Lexo bertsolaria Kalea
28	Lezo	3	Lope de Isasti Plaza
29	Lezo	3	Arretxene Kalea
30	Lezo	3	Zubitxo Kalea
31	Lezo	3	Eugenio de ochoa Kalea
32	Lezo	3	Eugenio de ochoa Kalea
33	Lezo	3	Gaintxurizketa-lezo
34	Lezo	3	Elias Salaberria Hiribidea
35	Lezo	1	Goiko Plaza
36	Lezo	1	Antonio pildain Kalea
37	Lezo	1	A. Lizarazu Kalea
38	Lezo	1	Donibane Kalea
39	Lezo	1	G. de Lazon Kalea
40	Lezo	1	Hipolito Gezala Kalea



Ilustración 2: Detalle de las zonas del área urbana de Lezo. (Fuente: Elaboración propia)

02.2 Zona industrial

La zona industrial está dividida en tres polígonos industriales: Sagasti, Ipintza e Iturrin. Al igual que en la zona urbana, cada polígono se ha subdividido en tramos menores.

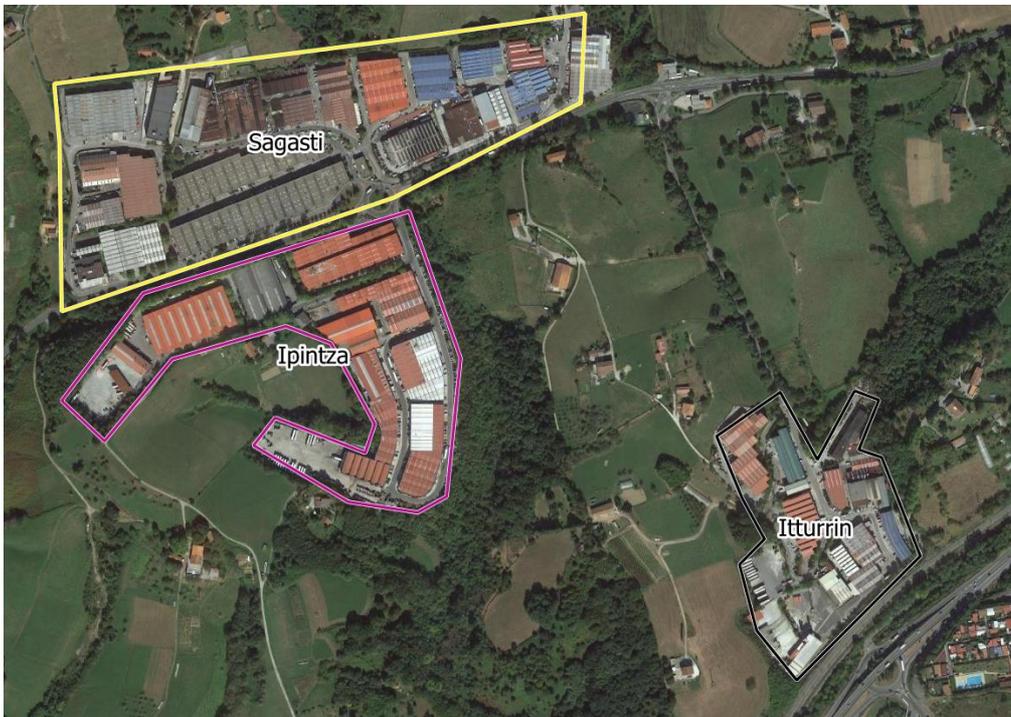


Ilustración 3: Ubicación de las zonas de los polígonos. (Fuente: Elaboración propia)

Tabla 2: Zonas ubicadas en los polígonos de Lezo. (Fuente: Elaboración propia)

Id	Zona	Sección	Calle
1	Polígono	Sagasti	Aritzbakar Kalea/Sagasti Kalea
2	Polígono	Sagasti	Aritzbakar Kalea
3	Polígono	Sagasti	Irurtzun Kalea
4	Polígono	Sagasti	Irurtzun Kalea
5	Polígono	Sagasti	Urune Kalea
6	Polígono	Sagasti	Sagasti Kalea
7	Polígono	Sagasti	Urune Kalea
8	Polígono	Sagasti	Irurtzun Kalea
9	Polígono	Sagasti	Irurtzun Kalea
10	Polígono	Sagasti	Sagasti Kalea
11	Polígono	Ipintza	Txatxamendi Kalea
12	Polígono	Ipintza	Txatxamendi Kalea
13	Polígono	Ipintza	"Callejón" Txatxamendi Kalea
14	Polígono	Ipintza	Txatxamendi Kalea
15	Polígono	Ipintza	Ipintza Kalea
16	Polígono	Ipintza	Herrikoetxea Kalea
17	Polígono	Ipintza	Herrikoetxea Kalea
18	Polígono	Ipintza	Herrikoetxea Kalea
19	Polígono	Ipintza	Iribarren Kalea
20	Polígono	Iturrin	Iturrin Kalea
21	Polígono	Iturrin	Iturrin Kalea
22	Polígono	Iturrin	Abendaño Kalea
23	Polígono	Iturrin	Abendaño Kalea

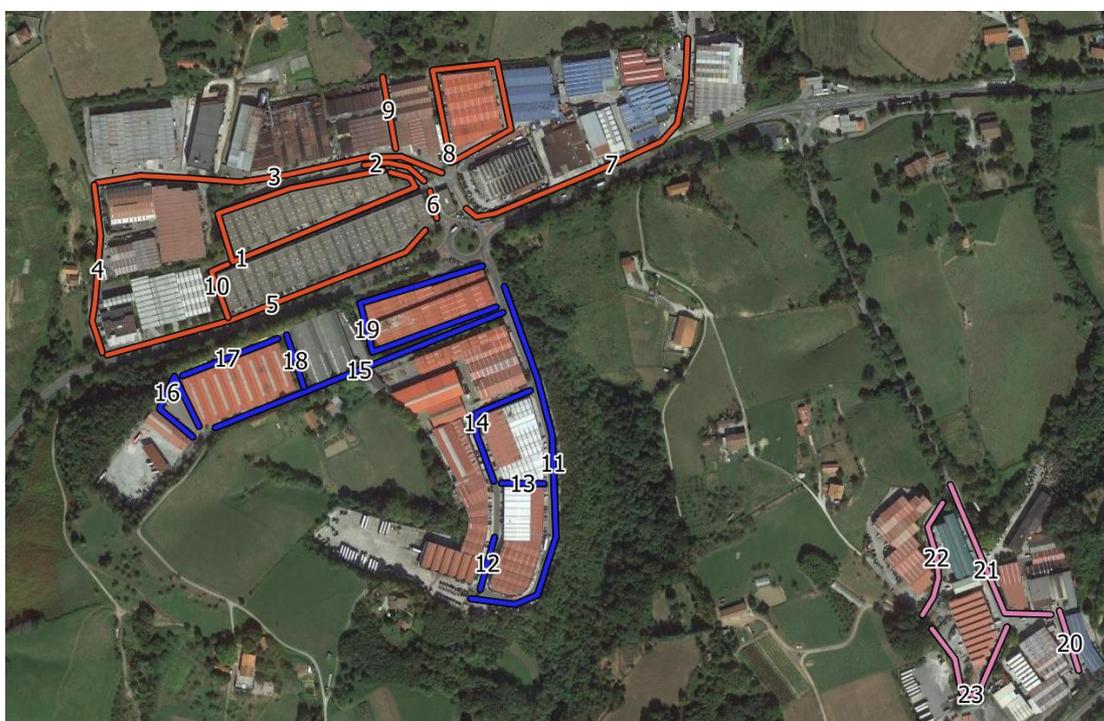


Ilustración 4: Detalle de las zonas de los polígonos. (Fuente: Elaboración propia)

03. Diagnóstico

Relación entre la oferta y la demanda

En líneas generales, es de destacar la concentración de la saturación (considerando porcentajes superiores al 80 %) del aparcamiento tanto del centro como del entorno industrial (en laborables).

Suponiendo que las franjas horarias de primera y última hora reflejan el estado de estacionamiento de los residentes nocturnos (7 a 9 horas y 20 a 22 horas), y que la franja horaria del mediodía (13 a 15 horas) refleja la demanda diurna, se observa que en Lezo la demanda diurna es un 12 % inferior a la nocturna. Es decir, el peso de atracción de los vehículos externos en el casco urbano es inferior al de generación de los residentes.

Se contrasta además que un número importante de plazas de aparcamiento son ocupadas por vehículos adscritos fuera de Lezo, dada su falta de regulación de aparcamiento y cercanía a municipios colindantes.

Estacionamientos para personas con movilidad reducida

En cuanto a los aparcamientos para personas con movilidad reducida, no se han detectado plazas suficientes reservadas a tal efecto.

Conclusiones

La situación del estacionamiento en Lezo se asemeja a un perfil de municipio plenamente motorizado; un modelo en el que el coche se sitúa como el principal protagonista de la movilidad cotidiana y donde las necesidades (demandas) de los automovilistas son paralelas a escenarios propios del pasado.

Sin embargo, la realidad actual tiene como objetivo dejar atrás las políticas que tienen el vehículo privado como eje. En otras palabras, las nuevas políticas y directrices de movilidad sostenible se orientan a reducir la dependencia del vehículo privado en el entorno más urbano, así como a limitar el estacionamiento en vía pública en las horas centrales del día.

Por lo tanto, la situación de Lezo, como casi la totalidad de los municipios, deriva en redirigir las prácticas y costumbres que no resultan eficientes desde una perspectiva de sostenibilidad. Los hábitos de los y las residentes deben reconducirse progresivamente, por la vía de la restricción y de la concienciación, hacia comportamientos más equitativos y respetuosos con el medio.

El acceso a una oferta de estacionamiento gratuito y cercano al destino puede derivar en una saturación permanente de las vías en el centro-ciudad; mientras que en las zonas no urbanas sin una ordenación, se imponen los estacionamientos ilegales y la ocupación indebida de la vía pública.

Un conjunto de implicaciones y afecciones motivadas tanto por un modelo de movilidad plenamente ligado al coche como por la ausencia de políticas de gestión (racional) del aparcamiento, las cuales restrinjan determinados usos y costumbres y favorezcan otros.

En definitiva, que las soluciones de estacionamiento no pasan solo por reestructurar funcionalmente las prestaciones de la oferta actual, sino particularmente por reconducir comportamientos de la demanda por la vía de una regulación más eficiente que restrinja determinados beneficios, promueva alternativas de interés y ponga en valor el suelo público para uso y disfrute de la ciudadanía de Lezo.

04. Estacionamiento

El nivel de estacionamiento se ha medido mediante la contabilización de las plazas de aparcamiento en distintas zonas del municipio.

Se ha analizado no sólo el número de plazas ocupadas y desocupadas, sino que también se han tenido en cuenta aquellas que son plazas PMR y, en caso de que los hubiera, se han contabilizado el número de vehículos mal estacionados en cada tramo.

El análisis se ha llevado a cabo en un día laborable (13 de noviembre) en el entorno urbano, y un día laborable y un sábado (17 y 14 de noviembre respectivamente) en el entorno industrial.

04.1 Zona urbana

La zona urbana de Lezo estudiada refleja una elevada ocupación de las plazas de aparcamiento. Todos los tramos analizados (salvo en el tramo más cercano al cementerio de Lexo Bertsolaría kalea) presentan un grado de ocupación alto o muy alto. Estas zonas con mayor saturación se encuentran cerca de los accesos al municipio.

En cuanto al cumplimiento de las normativas de aparcamiento, el entorno urbano no se han detectado situaciones que podamos calificar como grandes problemas. Sí se han detectado de forma generalizada unos pocos vehículos mal estacionados, pero no ponían en peligro la seguridad y la accesibilidad de las personas.

Tabla 3: Número de plazas y ocupación en el entorno urbano. Valores absolutos

Sección	Plazas totales	Ocupadas	Libres	Irregulares
1	450	382	68	14
2	415	318	97	13
3	499	367	132	10
Total	1.364	1.067	297	37

Tabla 4: Número de plazas y ocupación en el entorno urbano. Porcentajes

Sección	Plazas totales	Ocupadas	Libres	Irregulares
1	100 %	85 %	15 %	3 %
2	100 %	77 %	23 %	3 %
3	100 %	74 %	26 %	2 %
Total	100 %	78 %	22 %	3 %

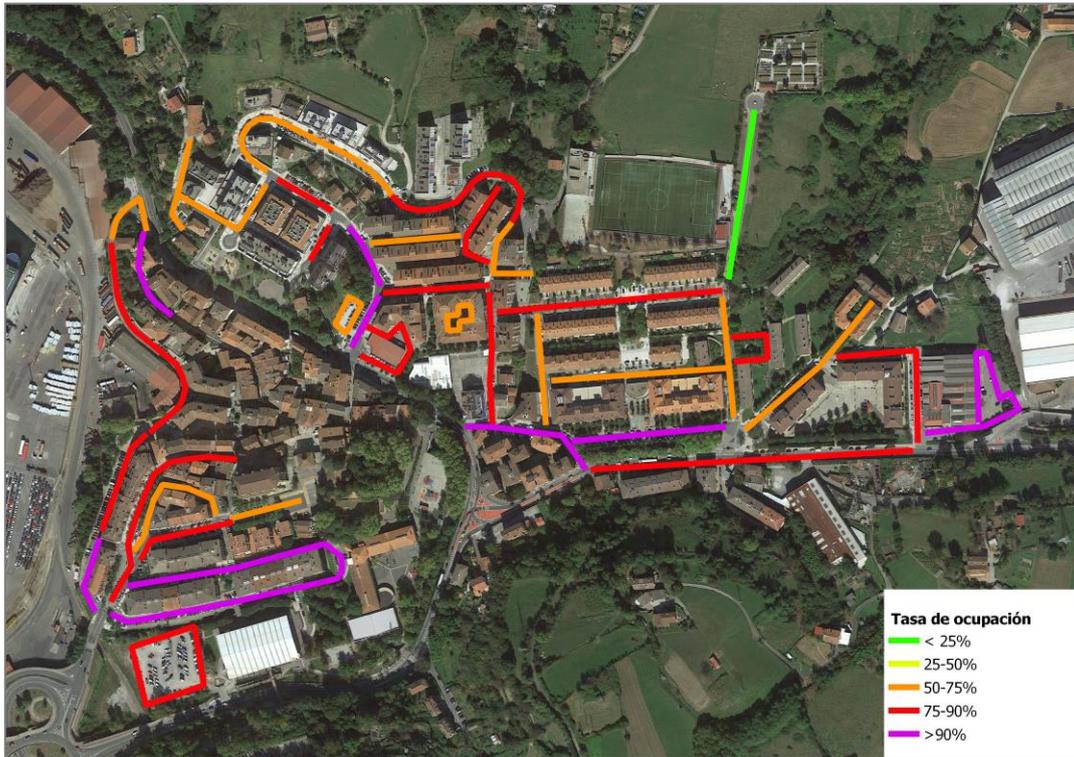


Ilustración 5: Tasa de ocupación de la zona urbana

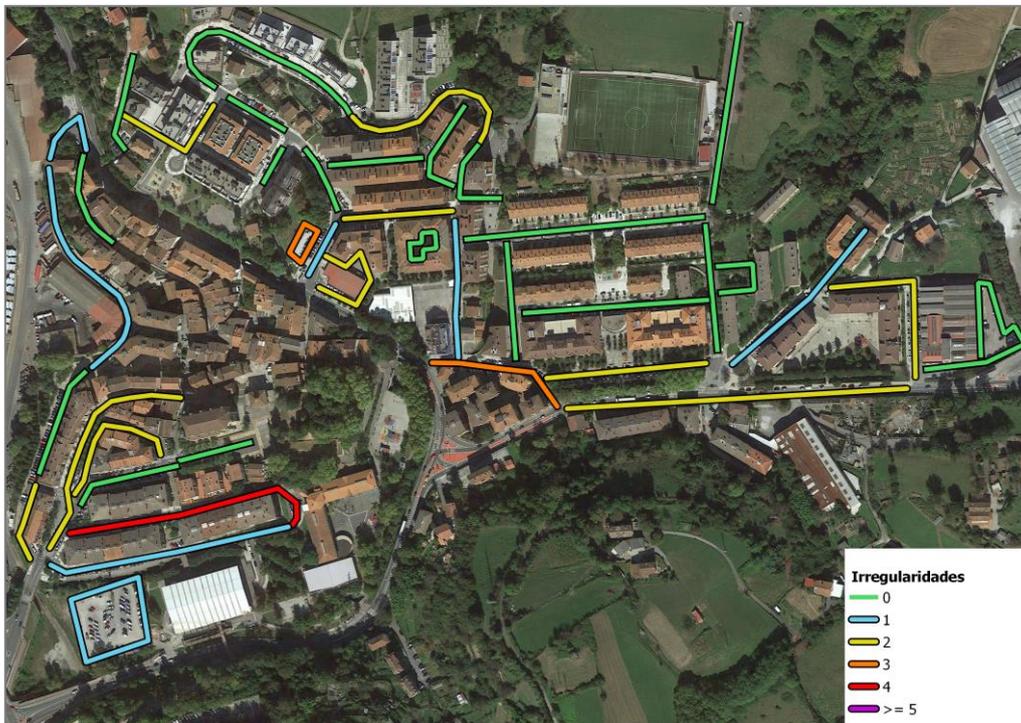


Ilustración 6: N.º de estacionamientos irregulares en la zona urbana

Tabla 5: Ocupación de las plazas de aparcamiento en zona urbana de Lezo

Id	Sección	Tramo Calle	Plazas Regulares			Plazas PMR			Estac. Irregulares	Porcentajes		
			Total	Ocupadas	Libres	Total	Ocupadas	Libres		Ocupación	PRM	Irregulares
1	1	Polideportivo	120	99	21	0			1	82,5 %	0,0 %	0,8 %
2	1	Polentzarrene Kalea	11	10	1	0			2	90,9 %	0,0 %	18,2 %
3	1	Polentzarrene Kalea	52	42	10	0				80,8 %	0,0 %	0,0 %
4	1	Polentzarrene Kalea	45	36	9	1		1	1	80,0 %	2,2 %	2,2 %
5	1	Polentzarrene Kalea	20	14	6	0			1	70,0 %	0,0 %	5,0 %
6	1	Kale Nagusia Kalea	8	8		0				100,0 %	0,0 %	0,0 %
7	2	Aralar Kalea Parking	38	26	12	1		1	3	68,4 %	2,6 %	7,9 %
8	2	Aralar Kalea Parking	10	9	1	0			1	90,0 %	0,0 %	10,0 %
9	2	Larrun Kalea	25	22	3	0			2	88,0 %	0,0 %	8,0 %
10	2	Urdaburu Kalea, 6	10	7	3	0				70,0 %	0,0 %	0,0 %
11	2	Urdaburu Kalea	37	33	4	2	2		2	89,2 %	5,4 %	5,4 %
12	2	Aralar Kalea	12	11	1	1		1		91,7 %	8,3 %	0,0 %
13	2	Gorbea Kalea	25	17	8	0				68,0 %	0,0 %	0,0 %
14	2	Aralar Kalea, 7	8	7	1	0				87,5 %	0,0 %	0,0 %
15	2	Aralar Kalea	11	9	2	0				81,8 %	0,0 %	0,0 %
16	2	Aralar Kalea, 9	16	12	4	0			2	75,0 %	0,0 %	12,5 %
17	2	Donibanealde Bailara	16	11	5	0				68,8 %	0,0 %	0,0 %
18	2	Aralar Kalea/ Auñamendi Kalea	59	34	25	1	1			57,6 %	1,7 %	0,0 %
19	2	Auñamendi Kalea	65	53	12	2	2		2	81,5 %	3,1 %	3,1 %
20	2	Gorbea Kalea	35	31	4	0				88,6 %	0,0 %	0,0 %
21	2	Auñamendi Kalea	19	13	6	1	1			68,4 %	5,3 %	0,0 %
22	2	Auñamendi Kalea	29	23	6	1	1		1	79,3 %	3,4 %	3,4 %
23	3	Zubitxo Kalea	33	32	1	1		1	3	97,0 %	3,0 %	9,1 %
24	3	Arretxene Kalea	19	14	5	0				73,7 %	0,0 %	0,0 %
25	3	Plazeta Kalea	47	37	10	0				78,7 %	0,0 %	0,0 %
26	3	Lexo bertsolaria Kalea	69	13	56	0				18,8 %	0,0 %	0,0 %

Tramo			Plazas Regulares			Plazas PMR			Estac. Irregulares	Porcentajes		
Id	Sección	Calle	Total	Ocupadas	Libres	Total	Ocupadas	Libres		Ocupación	PRM	Irregulares
27	3	Lexo bertsolaria Kalea	15	10	5	0				66,7 %	0,0 %	0,0 %
28	3	Lope de Isasti Plaza	17	14	3	0				82,4 %	0,0 %	0,0 %
29	3	Arretxene Kalea	47	35	12	0				74,5 %	0,0 %	0,0 %
30	3	Zubitxo Kalea	61	56	5	2		2	2	91,8 %	3,3 %	3,3 %
31	3	Eugenio de ochoa Kalea	51	38	13	1		1	1	74,5 %	2,0 %	2,0 %
32	3	Eugenio de ochoa Kalea	43	36	7	0			2	83,7 %	0,0 %	4,7 %
33	3	Gaintzurizketa-lezo	41	37	4	0				90,2 %	0,0 %	0,0 %
34	3	Elias Salaberria Hiribidea	56	45	11	0			2	80,4 %	0,0 %	3,6 %
35	1	Goiko Plaza	22	16	6	0				72,7 %	0,0 %	0,0 %
36	1	Antonio pildain Kalea	36	32	4	1	1			88,9 %	2,8 %	0,0 %
37	1	A. Lizarazu Kalea	15	11	4	1		1	2	73,3 %	6,7 %	13,3 %
38	1	Donibane Kalea	36	31	5	0			2	86,1 %	0,0 %	5,6 %
39	1	G. de Lazon Kalea	50	48	2	1		1	4	96,0 %	2,0 %	8,0 %
40	1	Hipolito Gezala Kalea	35	35					1	100,0 %	0,0 %	2,9 %

04.2 Zona industrial

La zona industrial se caracteriza por no haber una ordenación de los aparcamientos clara. Principalmente, por la falta de delimitación de las marcas horizontales o el deterioro de las mismas.

A lo largo de las inspecciones realizadas, se ha constatado que el grado de ocupación en muchos de los tramos es muy alto y ha derivado en un número importante de estacionamientos irregulares.

La falta de espacio para aparcar y la dependencia del vehículo privado suponen un problema importante en los tres polígonos, aunque es más llamativo en el caso de Itturin. Un número muy elevado de vehículos estaciona sobre la acera, dejando está prácticamente inhábil.

Tabla 6: Número de plazas y ocupación en el entorno industrial. Valores absolutos

Sección	Plazas totales	Ocupadas	Libres	Irregulares
Ipintza	570	488	82	24
Itturin	198	198		130
Sagasti	618	472	146	97
Total	1.386	1.158	228	251

Tabla 7: Número de plazas y ocupación en el entorno industrial. Porcentajes

Sección	Plazas totales	Ocupadas	Libres	Irregulares
Ipintza	100 %	86 %	14 %	4 %
Itturin	100 %	100 %	0 %	66 %
Sagasti	100 %	76 %	24 %	16 %
Total	100 %	84 %	16 %	18 %

04.2.1 Análisis sábados

Otro de los aspectos a analizar en el entorno industrial es el uso de las zonas de aparcamientos durante los fines de semana. Tras la inspección realizada el sábado 14 de noviembre, se ha comprobado que, efectivamente, hay un número elevado de vehículos que hacen uso de esta zona.

Este uso no se limita exclusivamente a vehículos particulares, sino que se han detectado casos en los que se han aparcado vehículos pesados que ocupan varias plazas. En una de las zonas, incluso había un grupo de transportistas empleando la zona como área de descanso.

Estas situaciones no se han visto durante la inspección de los días laborables.

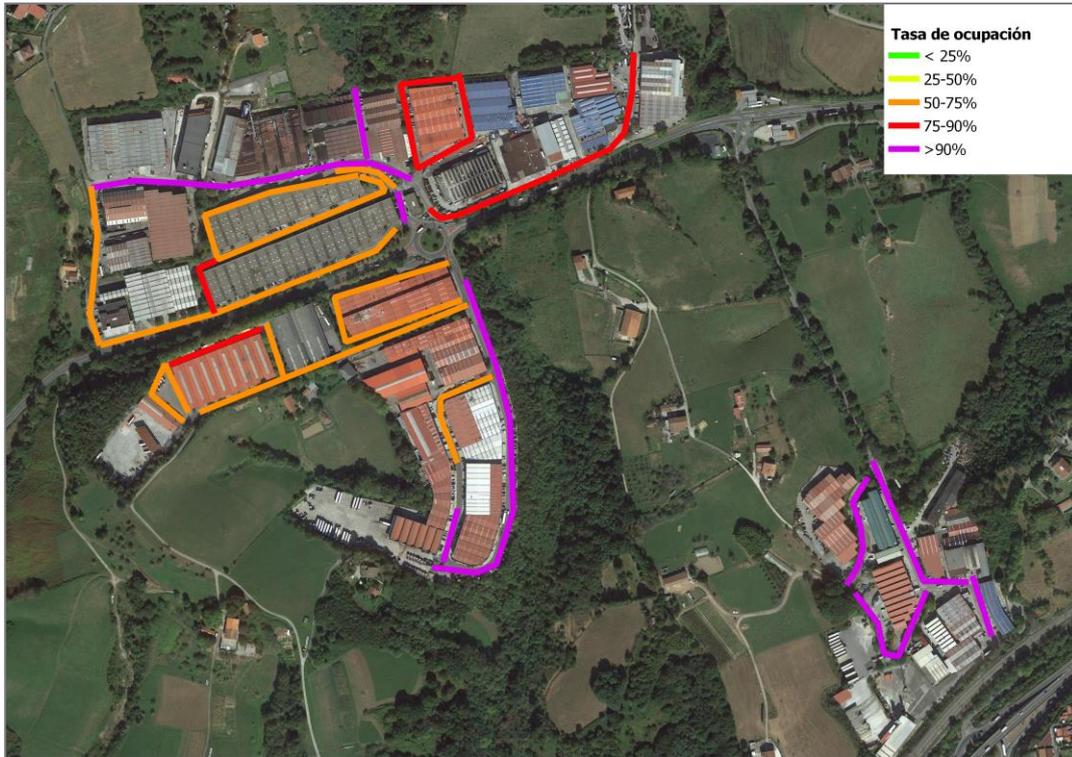


Ilustración 7: Tasa de ocupación de la zona industrial (laborable)

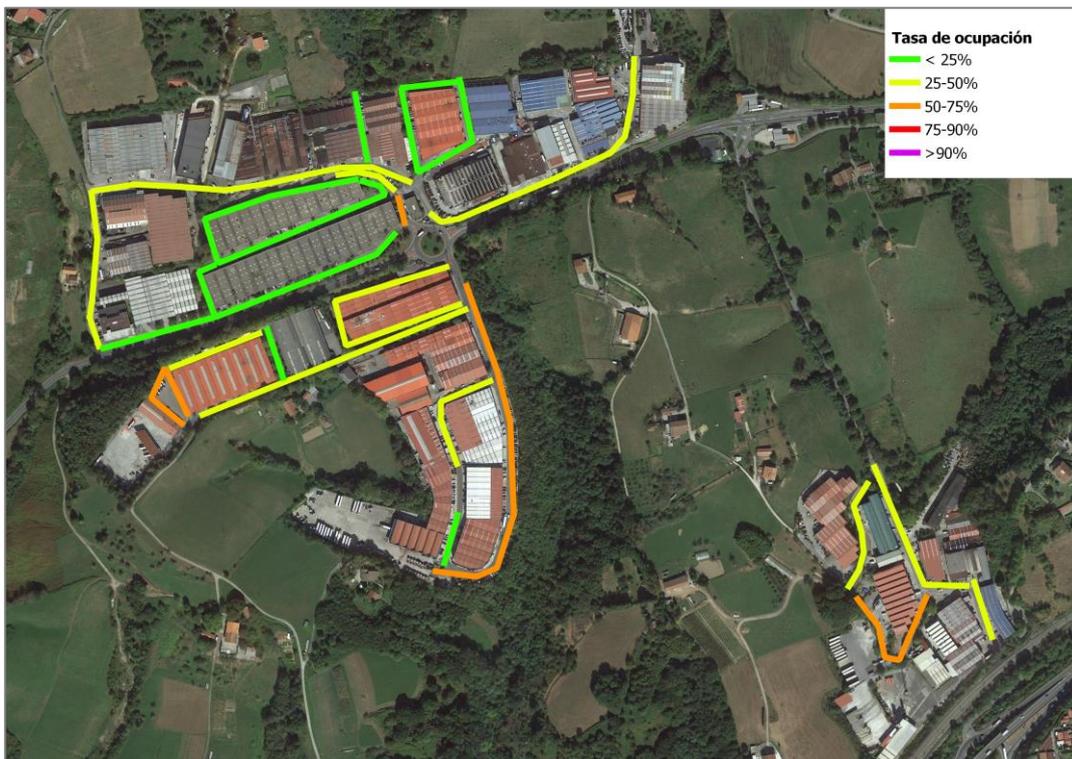


Ilustración 8: Tasa de ocupación de la zona industrial (sábado)

04.2.2 Irregularidades

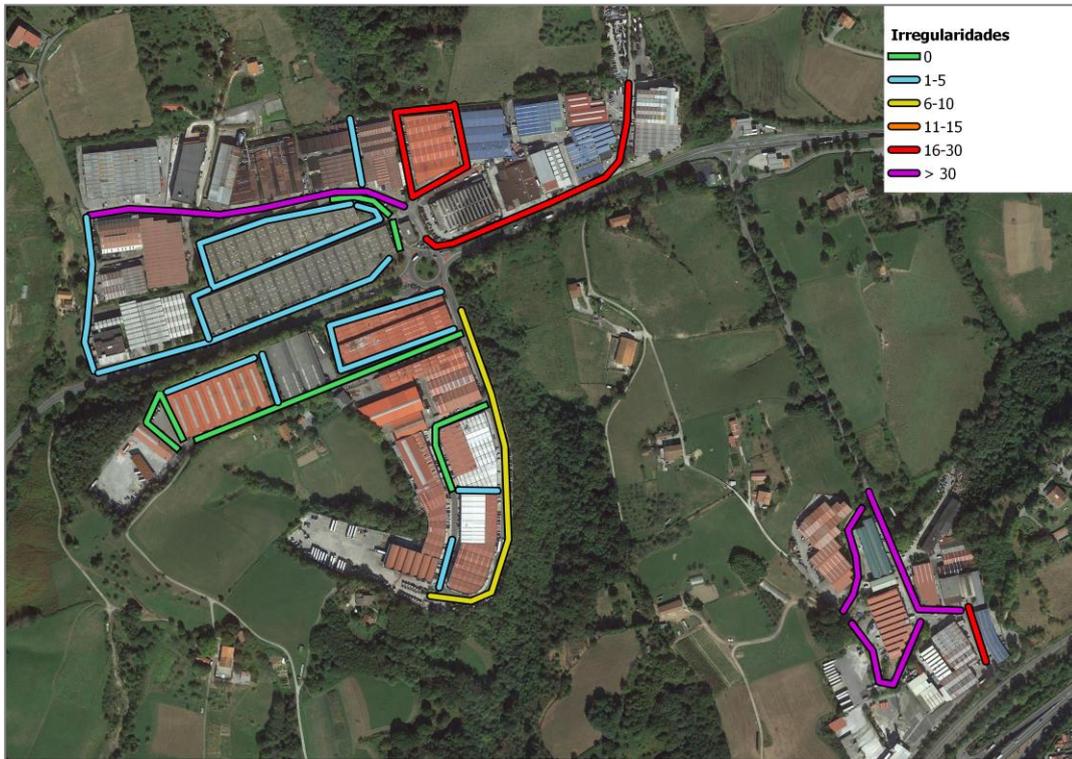


Ilustración 9: N.º de estacionamientos irregulares en la zona industrial (laborable)

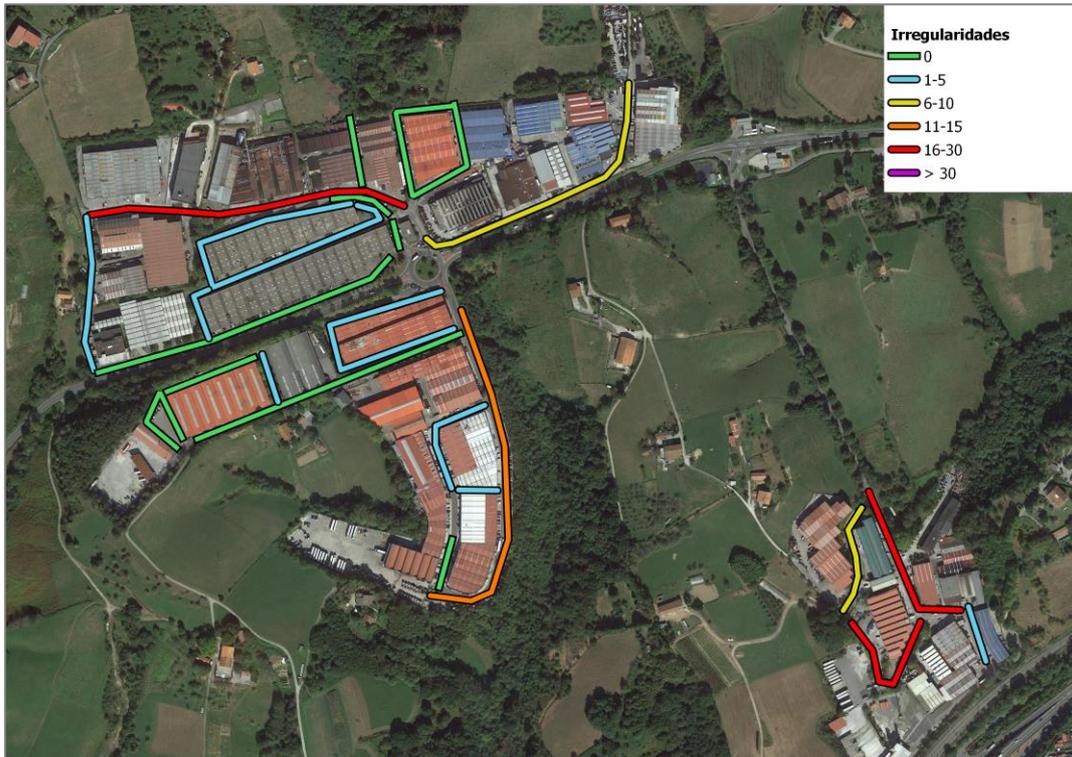


Ilustración 10: N.º de estacionamientos irregulares en la zona industrial (sábado)

Tabla 8: Ocupación de las plazas de aparcamiento en zona industrial (sábado)

Tramo			Plazas Regulares			Plazas PMR			Estac. Irregulares	Porcentajes		
Id	Sección	Calle	Total	Ocupadas	Libres	Total	Ocupadas	Libres		Ocupación	PRM	Irregulares
1	Sagasti	Aritzbakar Kalea/Sagasti Kalea	139	13	126	0	0	0	2	9,4 %	0,0 %	1,4 %
2	Sagasti	Aritzbakar Kalea	8	3	5	0	0	0	0	37,5 %	0,0 %	0,0 %
3	Sagasti	Irurtzun Kalea	69	32	37	0	0	0	28	46,4 %	0,0 %	40,6 %
4	Sagasti	Irurtzun Kalea	34	7	27	0	0	0	4	20,6 %	0,0 %	11,8 %
5	Sagasti	Urune Kalea	138	6	132	0	0	0	0	4,3 %	0,0 %	0,0 %
6	Sagasti	Sagasti Kalea	11	8	3	0	0	0	0	72,7 %	0,0 %	0,0 %
7	Sagasti	Urune Kalea	92	20	72	0	0	0	7	21,7 %	0,0 %	7,6 %
8	Sagasti	Irurtzun Kalea	90	7	83	0	0	0	1	7,8 %	0,0 %	1,1 %
9	Sagasti	Irurtzun Kalea	19	0	19	0	0	0	0	0,0 %	0,0 %	0,0 %
10	Sagasti	Sagasti Kalea	18	0	18	0	0	0	2	0,0 %	0,0 %	11,1 %
11	Ipintza	Txatxamendi Kalea	203	112	91	0	0	0	13	55,2 %	0,0 %	6,4 %
12	Ipintza	Txatxamendi Kalea	90	16	74	0	0	0	0	17,8 %	0,0 %	0,0 %
13	Ipintza	"Callejon" Txatxamendi Kalea	0	0	0	0	0	0	3			
14	Ipintza	Txatxamendi Kalea	44	12	32	0	0	0	4	27,3 %	0,0 %	9,1 %
15	Ipintza	Ipintza Kalea	32	13	19	0	0	0	0	40,6 %	0,0 %	0,0 %
16	Ipintza	Herrikoetxea Kalea	31	20	11	0	0	0	0	64,5 %	0,0 %	0,0 %
17	Ipintza	Herrikoetxea Kalea	47	11	36	0	0	0	0	23,4 %	0,0 %	0,0 %
18	Ipintza	Herrikoetxea Kalea	27	4	23	0	0	0	2	14,8 %	0,0 %	7,4 %
19	Ipintza	Iribarren Kalea	96	23	73	0	0	0	4	24,0 %	0,0 %	4,2 %
20	Iturrin	Iturrin Kalea	33	12	21	0	0	0	4	36,4 %	0,0 %	12,1 %
21	Iturrin	Iturrin Kalea	88	29	59	0	0	0	20	33,0 %	0,0 %	22,7 %
22	Iturrin	Abendaño Kalea	37	8	29	0	0	0	8	21,6 %	0,0 %	21,6 %
23	Iturrin	Abendaño Kalea	40	25	15	0	0	0	25	62,5 %	0,0 %	62,5 %

Tabla 9: Ocupación de las plazas de aparcamiento en zona industrial (sábado)

Tramo			Plazas Regulares			Plazas PMR			Estac. Irregulares	Porcentajes		
Id	Sección	Calle	Total	Ocupadas	Libres	Total	Ocupadas	Libres		Ocupación	PRM	Irregulares
1	Sagasti	Aritzbakar Kalea/Sagasti Kalea	139	101	38	0	0	0	4	72,7 %	0,0 %	2,9 %
2	Sagasti	Aritzbakar Kalea	8	6	2	0	0	0	0	75,0 %	0,0 %	0,0 %
3	Sagasti	Irurtzun Kalea	69	63	6	0	0	0	41	91,3 %	0,0 %	59,4 %
4	Sagasti	Irurtzun Kalea	34	25	9	0	0	0	3	73,5 %	0,0 %	8,8 %
5	Sagasti	Urune Kalea	138	81	57	0	0	0	4	58,7 %	0,0 %	2,9 %
6	Sagasti	Sagasti Kalea	11	10	1	0	0	0	0	90,9 %	0,0 %	0,0 %
7	Sagasti	Urune Kalea	92	77	15	0	0	0	20	83,7 %	0,0 %	21,7 %
8	Sagasti	Irurtzun Kalea	90	75	15	0	0	0	18	83,3 %	0,0 %	20,0 %
9	Sagasti	Irurtzun Kalea	19	19		0	0	0	5	100,0 %	0,0 %	26,3 %
10	Sagasti	Sagasti Kalea	18	15	3	0	0	0	2	83,3 %	0,0 %	11,1 %
11	Ipintza	Txatxamendi Kalea	203	196	7	0	0	0	6	96,6 %	0,0 %	3,0 %
12	Ipintza	Txatxamendi Kalea	90	90		0	0	0	4	100,0 %	0,0 %	4,4 %
13	Ipintza	"Callejon" Txatxamendi Kalea	0	0		0	0	0	5			
14	Ipintza	Txatxamendi Kalea	44	33	11	0	0	0	0	75,0 %	0,0 %	0,0 %
15	Ipintza	Ipintza Kalea	32	22	10	0	0	0	0	68,8 %	0,0 %	0,0 %
16	Ipintza	Herrikoetxea Kalea	31	18	13	0	0	0	0	58,1 %	0,0 %	0,0 %
17	Ipintza	Herrikoetxea Kalea	47	41	6	0	0	0	5	87,2 %	0,0 %	10,6 %
18	Ipintza	Herrikoetxea Kalea	27	17	10	0	0	0	2	63,0 %	0,0 %	7,4 %
19	Ipintza	Iribarren Kalea	96	71	25	0	0	0	2	74,0 %	0,0 %	2,1 %
20	Iturrin	Iturrin Kalea	33	33		0	0	0	20	100,0 %	0,0 %	60,6 %
21	Iturrin	Iturrin Kalea	88	88		0	0	0	43	100,0 %	0,0 %	48,9 %
22	Iturrin	Abendaño Kalea	37	37		0	0	0	33	100,0 %	0,0 %	89,2 %
23	Iturrin	Abendaño Kalea	40	40		0	0	0	34	100,0 %	0,0 %	85,0 %

05. Normativa de accesibilidad

La Comunidad Autónoma Vasca posee desde hace 15 años su marco normativo en materia de accesibilidad. En 1997 elaboró la Ley 20/1997, de 4 de diciembre, para la PROMOCIÓN DE LA ACCESIBILIDAD con objeto de garantizar el acceso al medio físico y la comunicación a aquellas personas con discapacidad y la LEY 17/1997, de 21 de noviembre, de PERROS GUÍA (B.O.P.V. n.º 237 del 11/12/1997).

Posteriormente, la ley 20/1997 fue desarrollada por el DECRETO 68/2000, de 11 de abril, por el que se aprueban las normas técnicas sobre CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD DE LOS ENTORNOS URBANOS, ESPACIOS PÚBLICOS, EDIFICACIONES Y SISTEMAS DE INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN, definiéndose así los parámetros necesarios para el diseño de las calles, plazas, espacios públicos, edificaciones y sistemas de comunicación.

Ese mismo año también se aprobó el DECRETO 256/2000, de 5 de diciembre, por el que se regula la TARJETA DE ESTACIONAMIENTO PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD y se adapta al modelo comunitario uniforme (Cabe señalar que, en la actualidad, este decreto ha sido derogado y actualizado por el DECRETO 50/2016, de 22 de marzo).

Un año más tarde se publicó el DECRETO 126/2001, de 10 de julio, por el que se aprueban las NORMAS TÉCNICAS SOBRE LAS CONDICIONES DE ACCESIBILIDAD EN EL TRANSPORTE, complementando el decreto anterior.

Finalmente, la ORDEN de 3 de septiembre de 2003, del Consejero de Vivienda y Asuntos Sociales, por la que se convoca y regula la concesión de subvenciones a Ayuntamientos, otras Instituciones Menores y Asociaciones Privadas sin ánimo de lucro y de utilidad pública para la elaboración de planes de accesibilidad y para la ejecución de obras de mejora y la adquisición de equipamiento para garantizar la accesibilidad en el entorno urbano y de las edificaciones, ha ayudado a que la aplicación de los criterios de accesibilidad lleguen a todos los ciudadanos.

En el contexto que nos ocupa, la Normativa de accesibilidad establece que:

ARTÍCULO 3 de las CONDICIONES TÉCNICAS SOBRE ACCESIBILIDAD EN EL ENTORNO URBANO.

3.11.– Aparcamientos.

1.– En todas las zonas de estacionamiento de vehículos ligeros situadas en vías o espacios libres de edificación, se reservarán permanentemente como mínimo una plaza por cada 40 o fracción para vehículos que transporten personas con movilidad reducida.

4.– En las zonas de estacionamiento de vehículos situados en las vías públicas la reserva se ejecutará de forma que entre dos plazas reservadas el recorrido por un itinerario peatonal no supere los 250 m.

05.1 Plazas de movilidad reducida

El número de plazas reservadas para personas de movilidad reducida es inferior a lo establecido en la normativa de referencia de accesibilidad.

En el caso de la zona urbana, la referencia de 1 plaza por cada 40 equivaldría a 34 plazas reservadas frente a las 17 actuales.

En el caso de la zona industrial, debido a que las plazas de aparcamiento no están correctamente delimitadas, es difícil establecer un número concreto. En la estimación realizada, de 1.386 plazas, equivaldría a que 35 de ellas fuesen para PRM. Actualmente, no hay plazas reservadas.

Tabla 10: Número de plazas reservadas por zona

Zona	Sección	Plazas regulares	Plazas PMR	Cumple Normativa
Urbana	1	450	4	No
	2	415	9	No
	3	499	4	No
Total Urbana		1364	17	No
Industrial	Ipintza	570	0	No
	Iturrin	198	0	No
	Sagasti	618	0	No
Total Industrial		1386	0	No

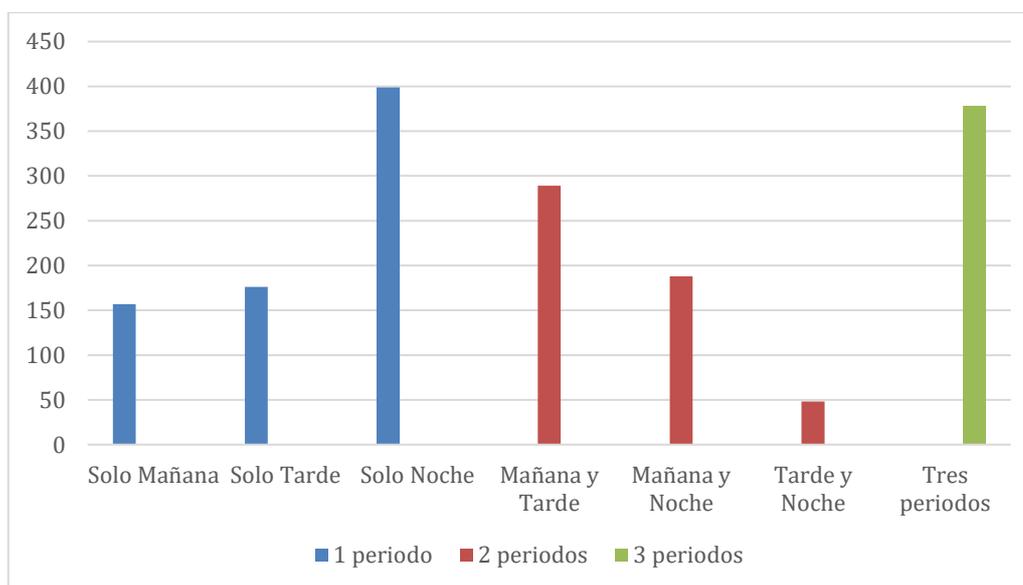
06. Rotación

También se ha analizado la rotación de vehículos dentro de las distintas zonas del municipio. Para ello, se han registrado las matrículas en tres franjas horarias: de mañanas (entre las 7 y las 9 horas), de tarde (entre las 13 y las 15 horas) y de noche (de 20 a 22 horas). El registro se ha realizado un día laborable.

A lo largo del día de referencia, se han contabilizado 1.635 vehículos diferentes. El 44,8 % se ha detectado únicamente en uno de los periodos. El 32,1 % se ha detectado en dos periodos, mientras que el 22,4 % restante en los tres periodos analizados.

Tabla 11: Rotación de vehículos por zona

Periodos	Rotación	Vehículos	Porcentaje
1	Solo Mañana	157	9,6 %
	Solo Tarde	176	10,8 %
	Solo Noche	399	24,4 %
2	Mañana y Tarde	289	17,7 %
	Mañana y Noche	188	11,5 %
	Tarde y Noche	48	2,9 %
3	Tres periodos	378	23,1 %
Total general		1.635	100,0 %



Gráfica 1: Rotación de vehículos por zona

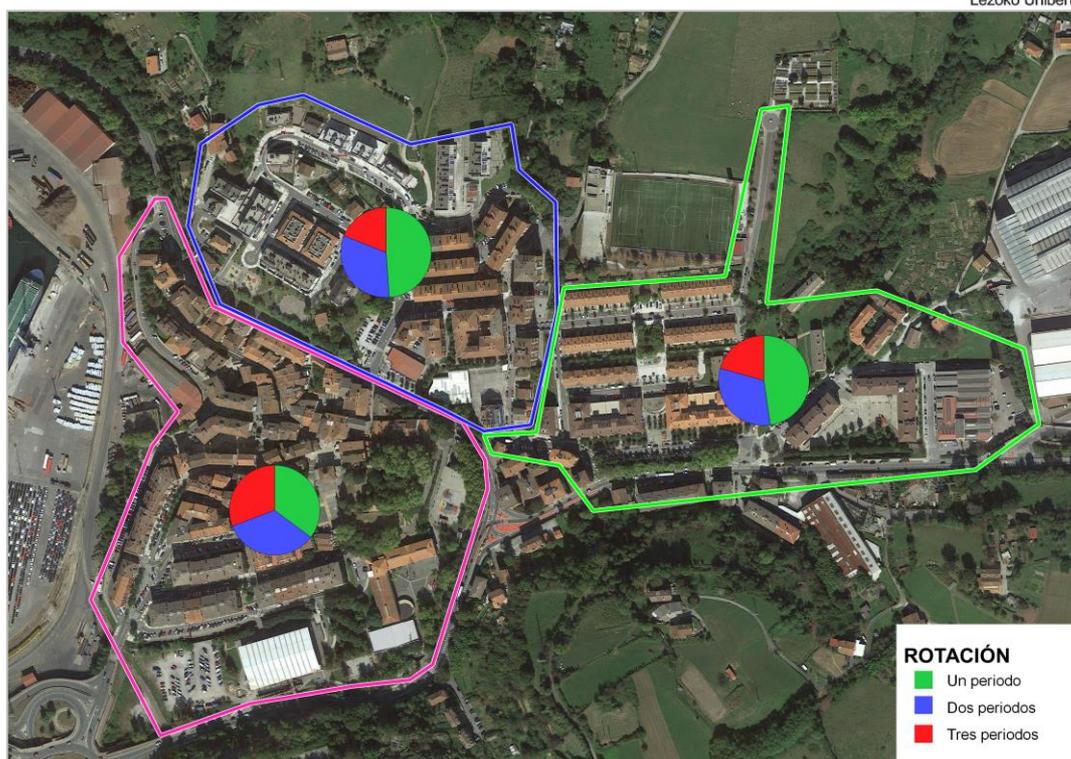


Ilustración 11: Distribución (%) de los periodos de estacionamiento de vehículos dentro de la misma zona. (Fuente: Elaboración propia)

En cuanto al n.º de vehículos registrados durante las diferentes franjas horarias, se ha obtenido un resultado prácticamente idéntico a primera y a última hora del día. En el caso de las franjas horarias de mediodía, este número se ha reducido cerca de un 12 %.

N.º de vehículos	
Mañana	1.012
Tarde	891
Noche	1.013

Casi la totalidad de los vehículos ha realizado su estacionamiento exclusivamente dentro de una de las grandes zonas. Solo el 1,8 % ha estacionado en zonas diferentes el día de referencia.

Tabla 12: Estacionamientos en zonas diferentes

	Vehículos	Porcentaje
1 zona	1.605	98,2 %
2 zonas	30	1,8 %
3 zonas	0	0
Total	1.635	100,0 %

06.1 Detalle por sección



Gráfica 2: Periodos de estacionamiento de vehículos dentro de la misma zona según la zona

07. Procedencia de los vehículos

Mediante el registro de matrículas, la Policía Municipal de Lezo ha analizado para un día laborable el municipio de origen al que están adscritos los vehículos aparcados en las zonas del polideportivo y de la piscina.

Como puede observarse en la siguiente tabla, **el porcentaje de vehículos adscritos a Lezo es muy reducido, más concretamente únicamente el 5,9% de los vehículos de la zona adyacente a las piscinas y el 47,7% de los vehículos aparcados junto al polideportivo**.

Estas dos zonas de aparcamiento se emplean de forma clara por personas de Errenteria que dispone de zonas reguladas de aparcamiento y se sitúa a escasos 10-15 minutos a pie de estos entornos. En el recuento realizado, llegan a ocupar casi la mitad de las plazas cercanas a la piscina y una de cada cinco en el entorno del polideportivo.

Procedencia	Piscina		Polideportivo	
	Vehículos	%	Vehículos	%
Lezo	3	5,9%	52	47,7%
Donostia	7	13,7%	9	8,3%
Errenteria	25	49,0%	22	20,2%
Pasaia	1	2,0%	1	0,9%
Irún	1	2,0%	6	5,5%
Oiartzun	1	2,0%	1	0,9%
Resto Gipuzkoa	7	13,7%	6	5,5%
Resto CAV	1	2,0%	3	2,8%
Fuera CAV	5	9,8%	9	8,3%
Total	51	100,0%	109	100,0%