

---

# LEZOKO HIRI-MUGIKORTASUN IRAUNKORRERAKO PLANA

---



Lezoko Unibertsitateko Udala

Lezoko Unibertsitateko Udala

---

**2021eko urtarrila**

---



**INGARTEK**  
Inteligencia en movimiento

Venezuela Plaza, 1  
48001 Bilbao, Bizkaia  
T. 94 655 62 23  
F. 94 657 43 04  
[www.ingartek.com](http://www.ingartek.com)

# LEZOKO HIRI-MUGIKORTASUN IRAUNKORRERAKO PLANA:

---

## **1. FASEA: MUGIKORTASUNAREN DIAGNOSTIKOA**

### **3. eranskina: Bidegorriaren analisia**

1. dokumentua: Aurrediagnostikoa

2. dokumentua: Mugikortasunaren diagnostikoa

1. eranskina: Mugikortasunari buruzko inkesta

2. eranskina: Trafikoaren analisia

**3. eranskina: Bidegorriaren analisia**

4. eranskina: Aparkaleku plazen analisia

3. dokumentua: Datu baseak

4. dokumentua: Planaren diagnostikoa

# Aurkibidea

<b>01. SARRERA</b>	<b>5</b>
<b>02. TRAZADURA DISEINATZEKO IRIZPIDEAK</b>	<b>6</b>
02.1 Bizikleta bide mota	6
02.2 Erabiltzaile motak	7
02.3 Segurtasuna eta konfiantza	7
02.4 Bidaia-denbora eta erosotasuna	7
02.5 Gomendatutako sekzio tipoak	8
02.6 Diseinu osagarriak	9
02.7 Seinaleztapena	10
<b>03. BALORAZIO-IRIZPIDEAK</b>	<b>11</b>
<b>04. EMAITZEN LABURPENA</b>	<b>13</b>
<b>05. AZTERKETA XEHATUA ZATIKA</b>	<b>15</b>
05.1 Errenteria-Lezo tartea	17
05.2 Kiroldegia-Jaizkibel Hiribidea tartea	20
05.3 Jaizkibel Hiribidea tartea	25
05.4 Lezo-Pasaia tartea	29
05.5 Beste gatazka batzuk	31

## Taulen aurkibidea

1. taula: Gomendatutako dimentsioak sekzio motaren arabera (Iturria: DGT).....	9
--	---

## Irudien aurkibidea

1. irudia: Trazadura diseinatzeko irizpideak .....	6
2. irudia: Seinaleztapen horizontala, kontrasteko puntura bidez, elkargune baterako (Iturria: Collection of Cycle concepts 2012- Cycling Embassy of Denmark) .....	10
3. irudia: Bizikleta-sareko tartekak .....	16

# 01. Sarrera

---

Hiri Mugikortasun Iraunkorren Planaren bigarren fasea udalerriko mugikortasunaren azterketan oinarritzen da. Atal hau hainbat ataletan aztertuko da:

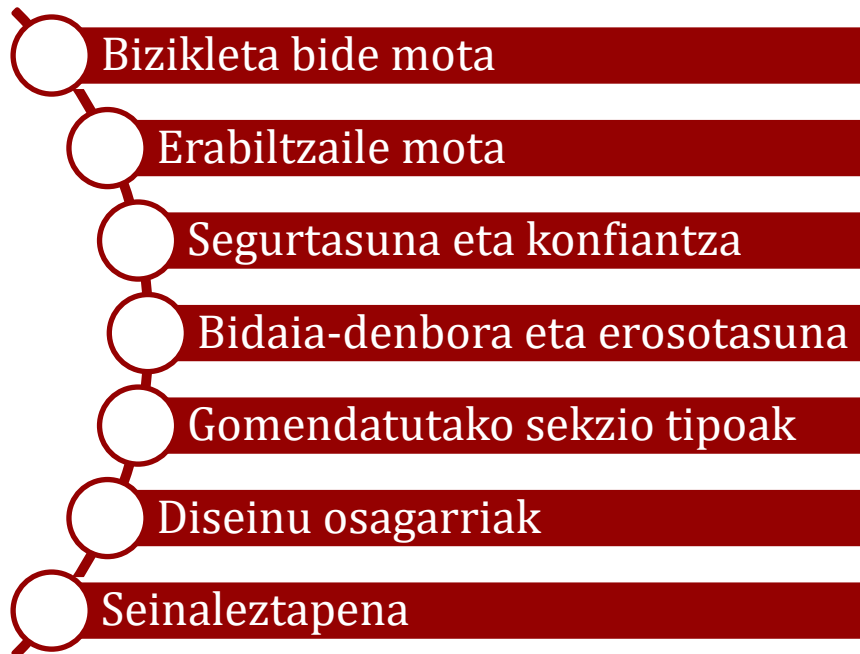
- Inkestak oinezkoei eta gidariei
- Pertsonen eta ibilgailuen zenbaketak
- Aparkalekuen analisia
- Bidegorriaren analisia

Dokumentu honek bidegorriaren azterketa du ardatz. Lan hori egiteko, kontuan hartu da egungo trazadura finkatuta dagoela eta etorkizun hurbilean ez dagoela jarduketa handirik aurreikusita. Horregatik, analisiaren garrantzia egungo azpiegituran egon daitezkeen gabeziak hautematean datza, eta ez diseinu-jardunbide egokietan.

Egungo azpiegitura hobetzeak bizikletaren erabilera bultzatzen duten neurriak izan ditzake ardatz, hala nola egungo konexioak hobetzea, azpiegitura hobetzea edo mugikortasuna sortzeko eta erakartzeko eremu handietarako sarbidea gaitzea (garraio publikoko geltokiak, lantokiak, ikasketa-zentroak, kultura-eta kirol-ekipamenduak).

## 02. Trazadura diseinatzeko irizpideak

Bizikleta-sare bat diseinatzeko hainbat faktore kuantitatibo eta kualitatibo hartu behar dira kontuan. Alderdi horiek sarea diseinatzeko eta planifikatzeko gidalerroen oinarri izango dira.



1. irudia: Trazadura diseinatzeko irizpideak

### 02.1 Bizikleta bide mota

[Urriaren 30eko 6/2015 Legegintzako Errege Dekretuak, Trafikoari, Ibilgailu Motordunen Zirkulazioari eta Bide Segurtasunari buruzko Legearen testu bategina onartzen duenak \(2015eko urriaren 31ko BOE, 261. zk.\)](#), bizikleta bide mota hauek definitzen ditu:

- **Bizikleta-bidea.** Zikloak ibiltzeko berariaz egokitutako bidea, seinale horizontal eta bertikal bereziaz seinaleztatua, eta ibilgailu horiek segurtasunez igartzeko adinako zabalera duena.
- **Bizikleta-erreia.** Galtzadaren ondotik, noranzko bakarrean nahiz bietan doan bizikleta-bidea.
- **Bizikleta-errei babestua.** Galtzadatik eta espaloitik fisikoki bereizita egoteko, alboetan elementu batzuk jarrita dituen bizikleta-erreia.
- **Bizikleta-espaloia.** Espaloi gainean kokatutako bizikleta-bide seinaleztatua.
- **Bizikleta-pista.** Ibilgailu motordunen zirkulaziotik bereizita dagoen bizikleta-bidea, errepideenaz bestelako ibilbidea duena.
- **Ziklo-bidexka.** Oinezkoentzako eta zikloentzako bidea, ibilgailu motordunen zirkulaziotik bereizita, eta eremu zabaletatik, parkeetatik, lorategietatik edo basoetatik igarotzen dena.
- **Bide partekatua edo mistoa:** txirrindulariak ibilgailu motordunekin espazioa partekatzen duen bidea, oinezkoak egon ala ez.

## 02.2 Erabiltzaile motak

---

Erabiltzaile mota desberdinak daude, eta sarearen ezaugarriak guztiei egokitu behar zaizkie ahal den neurrian. Aisialdiagatik edo lan/ikasketa arrazoiengatik desplazatzen direnek ibilbide azkar eta erosoak dute helburu. Beren ohiko helmugak lantokiak, aisialdi-zentroak, ikastetxeak eta abar dira, eta, oro har, etxetik 6-8 km-ra joateko prest egoten dira.

Gainera, bada bereziki kaltebera den talde bat, erabiltzaile adingabeena, alegia; horiek ikasten hasiak dira edo bizikleta etxetik gertu erabiltzen dute. Aipatu behar da garrantzitsua dela pertsona horientzako gune seguru bat prestatzea, etorkizuneko txirrindulariak baitira.

Bada beste erabiltzaile-talde bat ere, jarduera fisikoa edo aisialdiko joan-etorri bat egitea helburu duena. Mugimendu hauek, orokorrean, ibilbide luzeagokoak izateagatik bereizten dira (10 km edo gehiagokoak). Jarduera horiek taldeka eta asteburuetan egin ohi dira. Ohiko jatorri/helmugak garraio-geltoki terminalak edo turismo-intereseko guneak dira.

## 02.3 Segurtasuna eta konfiantza

---

Garraibide batek transmititzen duen segurtasunaz eta konfiantzaz ari garenean, bi kontzeptu desberdin aipatzen ditugu. Segurtasuna kuantifika daitezkeen kontzeptuen bidez ebaluatzen da (dimentsioak, istripu-tasaren indizeak); azpiegitura batek transmititzen duen konfiantza, berriz, norbanakoen aldagai subjektiboen bidez neurtzen da. Azken hori elkarriketen, inkesten edo lantaldeen bidez ebaluatu daiteke.

Modu jasagarrien erabileraren adierazgarritasun modala gero eta handiagoa dela bermatzeko, nahitaezkoa da ziklatzeko gaitutako azpiegiturak bere ingurune hurbilak bezainbeste konfiantza-sentsazioa transmititzea eta segurtasun-maila nahikoa bermatzea. Garraibide desberdinak aldi berean egoteak eragina izan behar du, ez bakarrik erreien edo egokitutako eremuen neurrietan, baizik eta hiri-berrantolaketan, abiadura-mugetan, geralekuetan eta biraketa-guneetan ere.

## 02.4 Bidaia-denbora eta erosotasuna

---

Bi punturen arteko bidaia-denbora faktore garrantzitsuenetako bat da mugitzeko erabiliko dugun garraio modua erabakitzeke orduan. Horregatik, oso garrantzitsua da bizikleta garraibide gisa erabiltzeko erabakia hartzeko orduan.

Batzuetan, zirkulaziotik bereizita edo babestuta diseinatzen diren bidegorriek neurri txikiak izaten dituzte, aurreratzea zailtzen dutenak, eta, eskaria behar adina handitzen bada, edukiera-arazo bat izan dezakete. Hori dela eta, errespetatzea gomendatzen den funtsezko faktoreetako bat aurreratzeak modu seguruan egiteko adinako zabalera gaitzea da.

Elkarguneetako itzarote-denborak ahal den neurrian murriztu beharko lirateke, eta oinezkoek, autobusek edo ibilgailuek duten lehentasun bera izan beharko lukete, gutxienez. Zenbait egoeratan, gomendagarria da bizikletaren erabiltzaileei zenbait elkargunetan pasatzeko lehentasuna ematea.

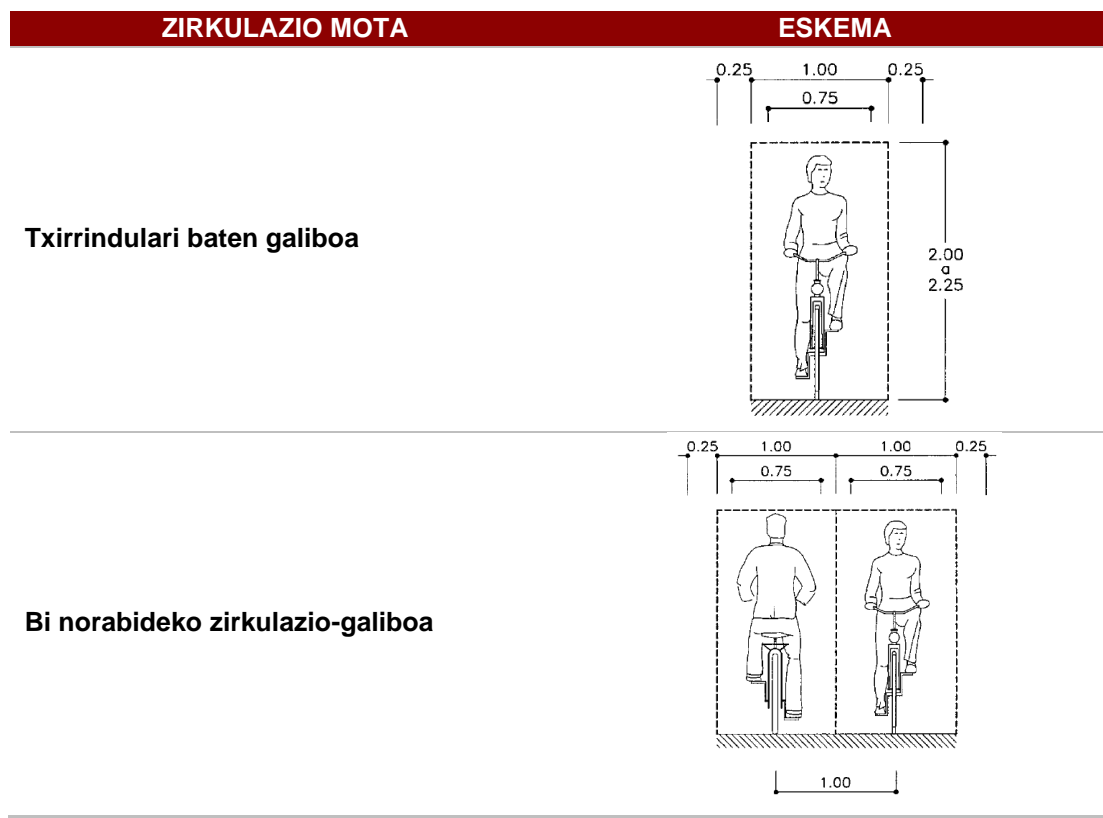
## 02.5 Gomendatutako sekzio tipoak

Bide mota bakoitzak egoera desberdinei erantzuten die eta ezaugarri geometriko desberdinak behar ditu. Hala ere, Bidegorriaren diseinuari, eraikuntzari, azpiegiturari, seinaleztapenari, balizamenduari, kontserbazioari eta mantentze-lanei buruzko eskuliburuaren arabera (Madril, Barne Ministerioa, DGT, 2000), pertsona batek metro bateko zeharkako distantzia okupatzen duela uste da (0,75 metro, bizikletak eta pertsonak okupatzen dutena, eta beste 0,25 metro, bizikletaren mugimendu kulunkariaren ondorioz).

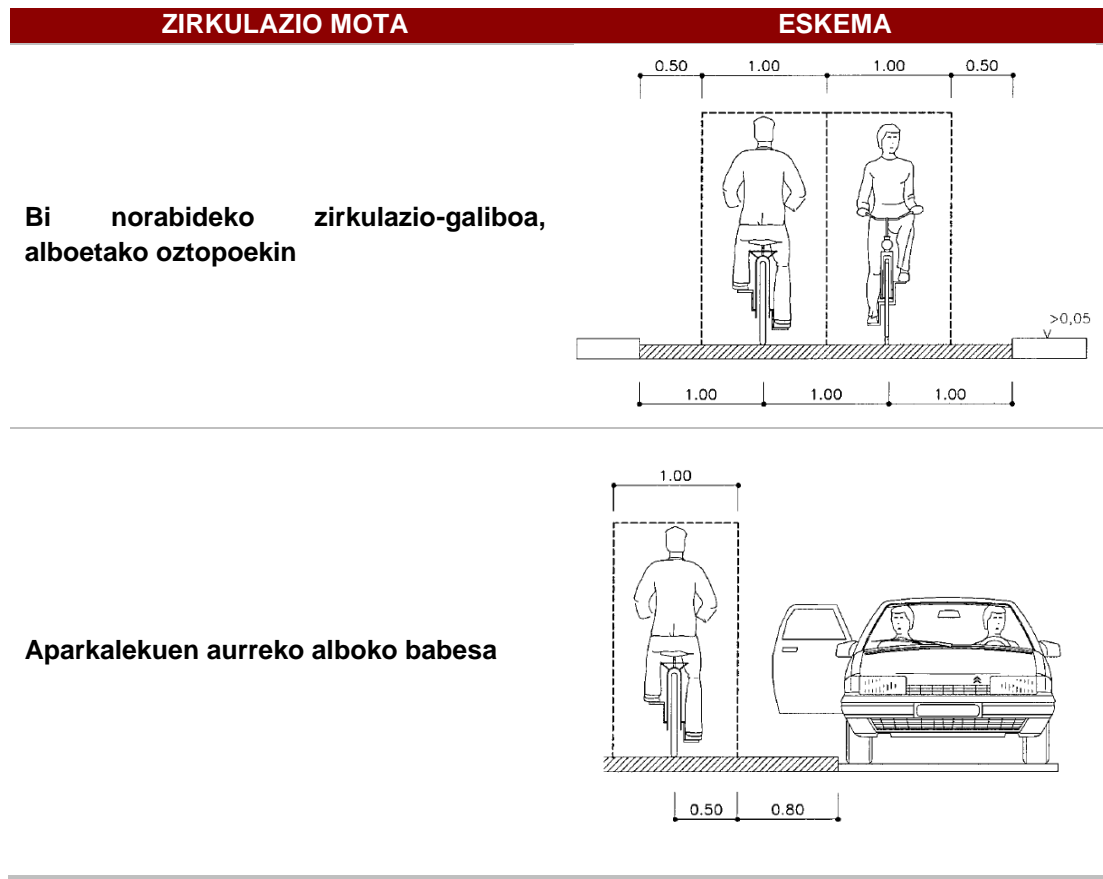
Pertsona batek behar-beharrezkoa duen metroaz gain, gutxienez 0,25 metroko tarteia uztea gomendatzen da bi aldeetatik; beraz, **zirkulazio-errei bat diseinatzeko gomendatzen den gutxieneko zabalera 1,5 metrokoa da**. Bi norabideko sekzioetako gutxieneko galiboaren kasuan, 2,5 m-tik beherakoak ez izatea gomendatzen da.

5 cm baino gehiagoko oztopoak edo albo-babesak egonez gero, albo-babesa 0,5 m-koa izatea gomendatzen da; beraz, bi norabideko sekzioak gutxienez 3 m-koak izango dira.

Aparkalekuen ondoko sekzioetarako, 0,8 m-ko zabalera gomendatzen da, ibilgailuen atek segurtasunez ireki ahal izateko.







1. taula: Gomendatutako dimentsioak sekzio motaren arabera (Iturria: DGT)

## 02.6 Diseinu osagarriak

Mugikortasun-joera berriek, modu jasagarriak sustatzea helburu dutenak, zenbait errepide bide partekatuetara egokitzea konponbide arrakastatsu bihurtu dute. Trafikoa lasaitzeko neurri osagarriak eta txirringularen segurtasuna bermatzeko seinale egokiak behar dituzten arren, teknikoki eta ekonomikoki eskuragarriak diren ekintzak dira. Bide horietan, baimendutako abiadura orduko 30 kilometrotik gorakoa ez izatea gomendatzen da.

Trafikoa baketzea edo lasaitzea ibilgailu motordunen abiadura murrizteko neurriak sartzean datza. Araudian eta seinaleztapenean aldaketak egiteaz gain, honako hauetara jo behar da:

- Aldaketa fisikoak bideen sekzioan eta haien inguruan, hau da, kalean.
- Aldaketak kalea erabiltzeko moduan, eta ez morfologian.

## 02.7 Seinaleztapena

Seinaleztapen-elementuen helburua zirkulazioan segurtasuna, erosotasuna eta eraginkortasuna bermatzea da. Bide-segurtasuneko, trafikoen nagusitasuneko eta argitasuneko baldintzak errespetatu behar dira, uniformetasunez uler daitezkeen irizpideak eman ahal izateko.

Zirkulazioa seinaleztapenaren bidez arautu daiteke, semaforoak, seinale horizontalak, seinale bertikalak eta bide partekatuetako seinaleak erabiliz. Bestalde, erabiltzaileak orientatzea eta garraio-sarea zabaltzea helburu duten seinaleak informazio-panelen edo eskemen bidez egin daitezke. Eskaintzen duten informazioa hurrengoak izan daiteke: jatorri eta helmugako ibilbideen eskemak, ibilbidearen denbora eta distantzia, kultura-, turismo- eta kirol-informazioa, eta abar.

Hiriguneetan nahitaezkoa da zirkulazioa arautzeko seinaleak behar bezala adieraztea trafiko motorizatua duten elkarguneetan. Oro har, seinale horizontalak maizago erabiltzen dira alboetako oztopoak edo oztopo bertikalak murrizteko.



**2. irudia: Seinaleztapen horizontala, kontrasteko puntura bidez, elkargune baterako (Iturria: Collection of Cycle concepts 2012- Cycling Embassy of Denmark)**

---

## 03. Balorazio-irizpideak

---

Aurrez aipatu bezala, dokumentu honek egungo bidegorriaren egoera aztertzen du. Horretarako, aurrez aurreko ikuskapena egin da trazaduran zehar, eta erabiltzaileen erosotasunarekin eta segurtasunarekin lotutako hainbat alderdi ebaluatu dira.

### Sarearen hedapena eta jarraitutasuna

Sarearen trazadurak ahalik eta gehien jarraia izan behar du, eta ez du zertan itzuliturik egin behar. Etenaldiak edo bihurgune handiak dituen ibilbide batek atzerapena eta geldotasun-sentsazioa eragingo ditu, eta txirridulariek nahiago izango dute bizikleta-bidea utzi eta ibilgailuen trafikoan edo espaloietan sartu.

Gelditze-puntuak minimizatu egin behar dira, geldialdi etengabeek semaforo edo bidegurutzeetan ez gelditzea sustatzen baitute. Era berean, komeni da oinezkoa lehenestea eta beharrezkoak ez diren gatazkak saihestea norabide-aldaketak edo bidegurutzeak egitean.

Trazadurak ondo konektatuta egon behar du, ahalik eta sare zabalena osatuz eta sareko segmentuak gaituak ez dauden eremuetan banatuta egotea saihestuz. Gomendagarria da eremu horiek 300-400 m-tik gorakoak ez izatea, horrek erakargarritasuna murrizten baitu.

### Zoladuraren analisia

Zoladuraren egoera aztertzea da egin beharreko analisiaren zeregin nagusietako bat. Lan honek balizko kalteak, zuloak edo pitzadurak identifikatzea izango du helburu. Halaber, egokitzen joz gero, zoladuraren itsaspenaren ondorioz sor daitezkeen zirkulazio-arazoak edo ingurunea garbitzearen ondorioz sor daitezkeen arazoak adieraziko dira.

### Dimentsioak eta segurtasun-distantziak

Sarearen ezaugarri geometrikoak aurreko atalean ezarritako irizpideen arabera ebaluatuko dira, erreien geometriak arriskuko edo konfiantzarik gabeko egoerak eragin ditzaketen puntuak detektatzeko.

### Seinaleztapen bertikala eta horizontala

Trazaduran zehar seinaleztapen bertikal eta horizontalaren presentzia ebaluatuko da, hobetu daitezkeen puntuak ebaluatuz. Egungo seinaleen kasuan, haien egoera ebaluatuko da: ikusgaitasuna, pinturaren egoera...

Informazioa hobeto hautematen da sendotasunez alde berean eta altuera berean kokatzen denean. Jardunbide egoki horri esker, seinaleak txikiagoak dira, eta erabiltzaileek pertzepzio ona dutela bermatzen da.

Seinaleztapen horizontala honako hauek osatzen dute: bidea mugatzen duten eta trafikoa bideratzen duten luzetarako marrek, gelditzeko puntuak adierazten dituzten zeharkako marrek eta geziak edo sinboloak bezalako beste zeinu batzuek.

Noizbehinka zorua koloreztatu daiteke. Neurri horrek trazaduraren ikuspena indartzen du eta bide publikoaren erabiltzaile guztiei hura hautematea errazten die. Koloreztatze mota hau gomendatzen da erabiltzaileei bide hauetatik txirrindularien lehentasuna gogoraraztea komeni den puntuetan.

### **Gatazka-puntuak**

Hiri- eta bizikleta-egituran zehar, baliteke txirrindularien, oinezkoen eta/edo ibilgailuen arteko elkarguneak egotea. Puntu horiek dauden aztertuko da, eta, beharrezkoa izanez gero, neurri zuzentzaile posibleak proposatuko dira.

---

## 04. Emaizten laburpena

---

### Sarearen hedapena eta jarraitutasuna

Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialak, 2013an egindakoak, Erreterria-Pasaia (Donibane) ardatzean gaur egungo trazadura 3,1 km-ko luzerarekin definitzen du.

Bere ibilbidean zehar, eten txiki bat du Erreterria eta Lezo arteko zatian, eta, gaur egun, ibilbidea modu malkartsuan amaitzen da Lezo-Pasaia ardatzean. Azken zati hori eraikitzeke dago, eta sarea Pasaia barrutiarekin osotuko luke.

Lezon oso-osorik igarotzen den trazadura GI-2638 Jaizkibel Hiribidearekin ia paraleloan doa. Bihurgune txiki samarra du, eta eremu garrantzitsuekin lotzen du, hala nola udal-kiroldegiaekin eta garraio publikoko geltokiekin.

Lau tarte nagusi bereiz ditzakegu, bide-motaren arabera:

- Lehenengoak, Erreterria-Lezo ardatzean, Lezoko Herri Eskolaren pareraino, espaloia altuerako trazadura du, baino oinezkoen zirkulaziotik bereizita, kolore-aldaketan eta albo-bereizketan bidez.
- Bigarrena, Herri Eskolaren partetik Zubitxo kaleko bidegurutzearaino doana, bizikleta-espaloia gune bat da, oinezkoekin partekatua.
- Hirugarren zatia Jaizkibel Hiribidearekiko paraleloan doa, Zubitxo kaleko bidegurutzetik udalerriaren amaieraraino. Zati hori galtzadaren parean dago, eta pibotez eta beste elementu bereizle batzuek babestuta dago. Ez dago testura- edo kolore-kontrasterik galtzadarekiko.
- Azken zatia oinezkoekin partekatutako bizikleta-espaloia espazio bat da. Galtzadarekiko alboko bereizketa zurezko hesi baten bidez egiten da.

### Zoladuraren analisia

Gaur egungo zoladurak kalte puntualak ditu, erorikoak edo istripuak eragin ditzaketenak, bereziki gurutzaduretatik edo aldapa-gainaldetatik gertu dauden puntuetan. Horiek xehetasun handiagoz kontsulta daitezke hurrengo atalean.

Egindako ikuskapenean, ez da ikusi garbiketa-arazorik bidegorrian bertan, ez eta haren inguru hurbilean ere (sastrakak, adarrak edo bestelako oztupoak).

### Dimentsioak eta segurtasun-distantziak

Partekatzen ez diren zatietan, bi norabideko bi erreik osatzen dute trazadura, metro bat inguruko zabalerarekin. Hala ere, ibilbidearen zati bat errailaren zati bat hartzen duten alboetako babesen oinarriaren eraginpean dago.

Oro har, esan daiteke gaur egungo zabalerak aldi berean bi ziklo zirkulatzeko aukera ematen duela, baina alboko tarte handirik gabe. Trafiko handia dagoenean, aurreratzea zaila izan daiteke.

Hala ere, egungo trazaduraren inguruneak ez du aldaketa handirik ahalbidetzen sarearen geometrian, gainerako bide-parte-hartzaileengan eragin negatiborik izan gabe.

### **Seinaleztapen bertikala eta horizontala**

Seinaleztapen horizontala da bidegorria hobetzeko tarte handienetakoa duen alderdietako bat. Trazadura zehar, egungo pintura oso hondatuta eta ia ezabatuta dago.

### **Gatazka-puntuak**

Gatazka-puntutzat har daitezke oinezkoekin trazadura partekatzen duten eremuak. Bidearen zabalera ez da oso handia, eta, beraz, arazoak sor daitezke txirrindularien eta oinezkoen arteko elkarrekintzetan.

Detektatutako beste gatazka-puntuetako bat garajeetako eta ibietarako sarbideak dira, Jaizkibel Hiribidearen paraleloan.

Bi kasuetan, puntu horien seinaleztapena hobetu daitekeela uste da.

## 05. Azterketa xehatua zatika

Hona hemen egindako ikuskapenaren emaitzak. Interpretazioa errazteko, ibilbidea hainbat zati eta azpizatitan banatu da. Erreferentzia gisa, azterketa Errenteria-Lezo-Pasaia norabidean egin da.

Tartea	Segmentua	Hasiera	Amaiera	Luzera (m)
<b>Errenteria- Lezo</b>	1	Renfe	Biribilgunea/ Arrapala	235,4
	2	Arrapala	Arrapala	231,8
	3	Arrapala	Oinezkoen pasabidea	44,3
<b>Kiroldegia - Jaizkibel Hiribidea</b>	4	Autobus geralekua / Kiroldegia	Herri Eskola	217,1
	5	Herri Eskola	Markesane Parkea	166
<b>Jaizkibel Hiribidea</b>	6	Markesane Parkea	Jaizkibel hiribidea	65,8
	7	Jaizkibel hiribidea	Autobus geralekua	29,9
<b>Lezo- Pasaia</b>	8	Autobus geralekua	Semaforoa	280,3
	9	Semaforoa	Bidegorriaren amaiera	619,4




3. irudia: Bizikleta-sareko tartekak



## 05.1 Errenteria-Lezo tartea

### 1. segmentua

Lezo-Errenteriako Renfeko geltokitik hasita, GI-636 eta GI-2638 errepideetatik Lezorako sarbideak banatzen dituen biribilguneraino doa bidegorria. Hasiera batean espaloia-aren parean bananduta zegoen bidegorria biribilgunearen parean amaitzen da. Bidea bi zatitan banatzen da: ezkerrean, espaloitik Errenteriarantz eta, eskuinean, arrapatatik, Lezorantz.

Zatia	Segmentua	Hasiera	Amaiera
Errenteria-Lezo	1	Renfe	Biribilgunea
<b>Sekzio Tipoa</b>			
Bidegorria espaloia-aren parean, alboetako babesik gabe			
			
<b>Erreiak</b>			
Noranzko biko bi errei			
<b>Dimentsioak</b>			
1. noranzkoa	Errenteria-Lezo	1,2 m	
2. noranzkoa	Lezo Errenteria	1,2 m	
<b>Alboetako babesak</b>			
Ez dago			
<b>Zoladuraren egoera</b>			
Egoera ona			
<b>Seinaleztapena</b>			
<b>Seinaleztapen horizontala</b>			
Pinturaren egoera ona			
<b>Seinaleztapen bertikala</b>			
Ez dago			
<b>Gatazka-puntuak</b>			
Bidegorriak ez du jarraitutasunik bide-zatiaren amaieran, eta oinezkoekin partekatutako bide batean amaitzen da.			


## 2. segmentua

Zati hau Erreteriatik Lezoko sarrerara doan irteera lotzen duen arrapala goratuak osatzen du. Eremu hori bidegorriaren sarean etenaldia da, eta ez du bizikletaz mugitzeko aukera zehazten duen seinalerik.

Tartea	Segmentua	Hasiera	Amaiera
Erretereria- Lezo	2	Arrapala	Arrapala
<b>Sekzio tipoa</b>			
Oinezkoekin partekatutako espazioa da. Ez dago bizikleta erabiltzeko gune egokitua den zehazten duen seinalerik.			
			
<b>Erreiriak</b>			
Ez dago erreirik zehaztuta			
<b>Dimentsioak</b>			
Zabalera:	3,5 m		
<b>Alboetako babesak</b>			
Hesi metalikoa: 1,5 m-ko altuera			
<b>Zoladuraren egoera</b>			
Egoera on			
<b>Seinaleztapena</b>			
Ez dago seinaleztapenik			
<b>Seinaleztapen horizontala</b>			
-			
<b>Seinaleztapen bertikala</b>			
-			
<b>Gatazka-puntuak</b>			
Ez da zehazten bizikletentzat egokitutako tartea den ala ez.			

### 3. segmentua

Zati hori arrapalaren amaieratik, udalerraren sarreran, kiroldegiaren parean, dagoen semaforoz araututako oinezkoen pasabideraino doa.

Tartea	Segmentua	Hasiera	Amaiera
Errenteria- Lezo	3	Arrapala	Semaforoa
<b>Sekzio tipoa</b>			
Oinezkoentzako espaloi eksklusiboa.			
			
<b>Erreiak</b>			
Ez dago gaitutako erreirik.			
<b>Dimentsioak</b>			
Zabalera:	1,7 m		
Tartea inguruko eremuak baino askoz estuagoa da.			
<b>Alboetako babesak</b>			
Hesi metalikoa: 1,4 m-ko altuera			
<b>Zoladuraren egoera</b>			
Egoera on			
<b>Seinaleztapena</b>			
Ez dago			
<b>Gatazka-puntuak</b>			
Oinezkoentzako espaloia, bidegorrien segmentuak lotzen dituena.			

## 05.2 Kiroldegia-Jaizkibel Hiribidea tartea

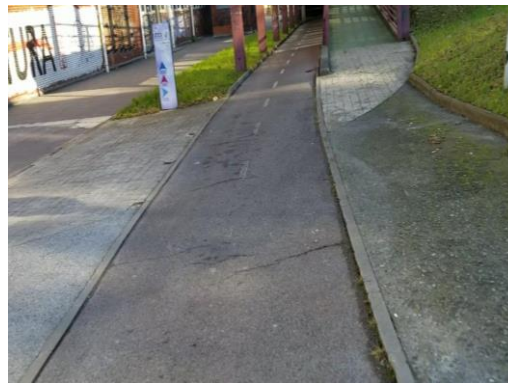
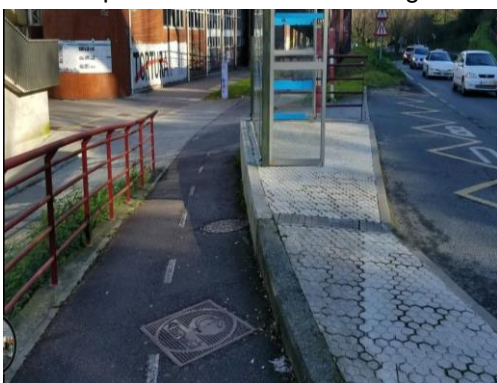
Bigarren zatia zehaztu da, bizikleta-erreiaren hasieratik, kiroldegiaren parean, Jaizkibel Hiribidea kalearekiko bidegurutzeraino, parkearen parean. Segmentuen azpibanaketa honako hau da:

### 4. segmentua

Tartea	Segmentua	Hasiera	Amaiera
Kiroldegia-Jaizkibel Hiribidea	4	Autobus-geralekua Kiroldegia	Herri Eskolaren aurrean

#### Sekzio tipoa

Espaloiaren parean banandutako bidegorria.



#### Erreiak

Noranzko biko bi errei

#### Dimentsioak

1. noranzkoa	Lezo- Pasaia	1,2 m
2. noranzkoa	Pasaia- Lezo	1,2 m

#### Alboetako babesak

Babes ez-jarraitua.

1,5 m-ko metalezko hesia eta jardineretatik bereizitako 7 cm-ko zintarria duten bi zati txiki.

#### Zoladuraren egoera

Egoera ona

#### Seinaleztapena

#### Seinaleztapen horizontala

Pinturaren egoera hobetu daiteke. Tarte batzuetan ia ez da ikusten.

#### Seinaleztapen bertikala

Ez dago.

### Gatazka-puntuak

Bide-zatiaren amaieran, oinezkoekin elkargune bat dago, zati partekatu bat hasi aurretik. Puntu honetan ez dago seinalerik.



## 5. segmentua

5. segmentu gisa definitutako tartea Herri Eskolaren aurreko bidegurutzetik Markesane Parkearen eta Jaizkibel hiribidearen arteko elkarguneraino doa.

Tartea	Segmentua	Hasiera	Amaiera
Kiroldegia- Jaizkibel Hiribidea	5	Herri Eskolaren aurrean	Markesane Parkea
<b>Sekzio tipoa</b>			
Oinezkoek eta bizikletek partekatutako tartea.			
			
			
<b>Erreiak</b>			
Noranzko biko bi errei			
<b>Dimentsioak</b>			
1. noranzkoa	Lezo- Pasaia	1,2 m	
2. noranzkoa	Pasaia- Lezo	1,2 m	
<b>Alboetako babesak</b>			
7 cm-ko altuerako zintarria eta 1,4 m-ko altuerako metalezko hesia.			
<b>Zoladuraren egoera</b>			
Hainbat kalte. Erorketaren bat eragin dezaketen zulo txikiak.			



**Seinaleztapena**

**Seinaleztapen horizontala**

Pinturaren egoera hobetu daiteke. Tarte batzuetan ia ez da ikusten.

**Seinaleztapen bertikala**



Partekatutako bidea adierazten duen seinale urdina bide-zatiaren hasieran

**Gatazka-puntuak**

## 6. segmentua

Segmentu hori Markesane Parkearen paraleloko tartearen amaieran hasi eta Jaizkibel Hiribidearen bidegurutzean amaitzen da. Puntu horretan, bidegorria bitan banatzen da, alde batetik, Zubitxo kalerantz (ibilbidea hemen amaitzen da), eta, bestetik, Jaizkibel Hiribideko zatiarekin bat eginez. Halaber, ibilgailuen zirkulazioa ezkerreko biratik, Jaizkibel Hiribidetik, (Pasaia noranzkoan) gurutzatu daiteke.

Bidegurutze honek sareko puntu gatazkatsuetako bat du, oinezkoak eta txirrindulariak elkartzen baitira. Gainera, eremuak zenbait kalte ditu, eta horrek istripuak eragin ditzake.



Tartea	Segmentua	Hasiera	Amaiera
Kiroldegia- Jaizkibel Hiribidea	6	Markesane Parkea	Jaizkibel Hiribidearekin bidegurutzea- Zubitxo Kalea
<b>Sekzio Tipoa</b>			
Bereizitako bidegorria, galtzadaren aurreko alboko babesu duena.			
			
<b>Erreiak</b>			
Noranzko biko bi errei. Lezo-Pasaia norabidean, alboko babesaren oinarriak erreia zati bat hartzen du, zabalera murriztuz.			
<b>Dimentsioak</b>			
1. noranzkoa	Lezo- Pasaia	1,0 m	
2. noranzkoa	Pasaia- Lezo	1,2 m	
<b>Alboetako babesak</b>			
<b>Zoladuraren egoera</b>			
Zoladurak kalteak ditu, eta horrek arrisku-egoerak eragin ditzake parkearen, Jaizkibel Hiribidearen eta oinezkoen pasabidearen arteko bidegurutzearen parean.			
<b>Seinaleztapena</b>			
<b>Seinaleztapen horizontala</b>			
Oinezkoen pasabidean eta bidegurutzean seinale horizontalak falta dira.			
<b>Seinaleztapen bertikala</b>			
Ez dago.			
<b>Gatazka-puntuak</b>			
Tartearen amaiera gatazka-puntutzat jo daiteke, erabiltzaileek bat egiten baitute lau norabide posibleetatik.			



## 05.3 Jaizkibel Hiribidea tartea

Hurrengo zatia galtzadaren parean doa, alboetako babesekin, Jaizkibel Hiribidetik. Ibilbide hau ia zuzena da, baina oinezkoen pasabideengatik, autobus geltokiengatik eta garajeetako sarbideengatik etenaldiak ditu. Tartearen azterketa bi eremutan banatu da: lehena, Lurraldebuseko geltokitik gertuen dagoena, eta, bigarrena, udalerrriaren amaierara arte.

### 7. segmentua

Tartea	Segmentua	Hasiera	Amaiera
Jaizkibel Hiribidea	7	Zubitxo kaleko bidegurutzeara	Autobus-geralekua
<b>Sekzio tipoa</b>			
Bidegorria galtzadaren parean bananduta dago.			
			
<b>Erreiak</b>			
Noranzko biko bi errei			
<b>Dimentsioak</b>			
1. noranzkoa	Lezo- Pasaia	0,85 m	
2. noranzkoa	Pasaia- Lezo	0,85 m + 0,15 m hustubidea	
<b>Alboetako babesak</b>			
1. noranzkoa	Lezo- Pasaia	0,15 cm-ko zabalerako balizak	
2. noranzkoa	Pasaia- Lezo	1,55 m-ko hesi metalikoa (ez jarraitua)	
<b>Zoladuraren egoera</b>			
Kalte txikiak			
<b>Seinaleztapena</b>			
<b>Seinaleztapen horizontala</b>			
Pinturaren egoera hobetu daiteke. Tarte batzuetan ia ez da ikusten.			
<b>Seinaleztapen bertikala</b>			
Ez dago.			
<b>Gatazka-puntuak</b>			
Tarte honen amaieran autobus geltoki bat dago. Ibilgailuak zirkulazio-erreian egiten du geldialdia, eta hormigoizko espaloi modularren bloke bat prestatu da markesinaren eta galtzadaren artean aurrera egiteko. Bidegorriak luzetara zeharkatzen du bloke hori, eta gatazka-egoera sor daiteke garraio publikoaren erabiltzaileen igoyerarekin eta jaitsierarekin.			



Gainera, hormigoizko blokea ez dago ondo lerrokatuta bidegorriarekiko, eta zintarri txiki bat sortzen da, arrisku-egoerak eragin ditzakeena.



## 8. segmentua

Tartea	Segmentua	Hasiera	Amaiera
Jaizkibel Hiribidea	8	Autobus-geralekua	Semaforoa
<b>Sekzio tipoa</b>			
Zati hori aurrez definitutako zatiaren luzapena da, Jaizkibel Hiribidearen paraleloan doana, alboetako babesen bidez bereizitako galtzadaren mailan.			
			
<b>Erreiak</b>			
<b>Dimentsioak</b>			
1. noranzkoa	Lezo- Pasaia	0,75 m	
2. noranzkoa	Pasaia- Lezo	0,85 m + 0,15 m hustubidea	
<b>Alboetako babesak</b>			
1. noranzkoa	Lezo- Pasaia	0,15 cm-ko zabalerako balizak	
2. noranzkoa	Pasaia- Lezo	1,55 m-ko metalezko hesia (ez jarraitua)	
<b>Zoladuraren egoera</b>			
Kalte txikiak			
<b>Seinaleztapena</b>			
<b>Seinaleztapen horizontala</b>			
Pinturaren egoera hobetu daiteke. Tarte batzuetan ia ez da ikusten.			
<b>Seinaleztapen bertikala</b>			
Oinezkoen pasabidea dagoela adierazten duten seinaleak			

### Gatazka-puntuak

Aurreko zatian bezala, hormigoizko aurrerapena dago oinezkoentzako pasabidean. Kasu honetan beheratuta dago eta ez da oztoporik sortzen bere altueragatik. Hala ere, neurriak ez datoz bat bidegorriaren zabalerekin, eta nolabaiteko etena gertatzen da.





Garajeetako sarbide batzuk ere badaude, ibilgailuen eta txirrindularien arteko gatazka-puntuak eragiten dituztenak. Bira horiek ez daude seinaleztatuta.



## 05.4 Lezo-Pasaia tartea

Azterketaren azken zatitzat definitu da bizikleta-errei partekatuaren segmentua, zeina udalerrriaren eta Pasaiairen arteko mugan dagoen semaforoaren parean hasten baita.

### 9. segmentua

Tartea	Segmentua	Hasiera	Amaiera
Lezo-Pasaia	9	Lezoko irteerako semaforoa	Bidegorriaren amaiera
<b>Sekzio tipoa</b>			
Galtzadaren aldeko alboko babesak duten oinezkoen eta txirrindularien arteko sekzioa.			
			
			
<b>Erreiak</b>			
<b>Dimentsioak</b>			
1. noranzkoa	Lezo- Pasaia	1,2 m	
2. noranzkoa	Pasaia- Lezo	1,2 m	
<b>Alboetako babesak</b>			
1. noranzkoa	Lezo- Pasaia	0,7 m-ko altuera duen zurezko hesia	
2. noranzkoa	Pasaia- Lezo	1,5 m-ko altuera duen metalezko hesia	
<b>Zoladuraren egoera</b>			
Egoera ona			
<b>Seinaleztapena</b>			
<b>Seinaleztapen horizontala</b>			
Egoera ona			
<b>Seinaleztapen bertikala</b>			

Bide-zatiaren hasieran semaforo bat dago, oinezkoen pasabidea baino arautzen ez duena. Oinezkoen eta txirrindularien joan-etorria agintzen duen seinale bat dago.



### Gatazka-puntuak

Espazioa oinezkoekin partekatzean, oinezkoen joan-etorria handia denean, zirkulazio-arazo txikiak eragin ditzake, aurreratzeko leku gutxi dagoelako.

Azkenik, arazorik handiena da trazadura malkartsu amaitzen dela. Etenaldi hori 250 m ingurukoa da, eta zabalera oso txikia duen espaloi zati bat du ondorio. Irisgarritasunari dagokionez, ez irisgarritzat kalifikatuko litzateke.



Pasaia-Lezo norabidean, San Juanetik edo Jaizkibetetik txirrindulariak galtzadatik sar daitezke. Hala ere, Lezo-Pasaia norabidean, galtzadan sartzea arriskutsua izango litzateke.

## 05.5 Beste gatazka batzuk

Ikusizko ikuskapenean, analisi honetan aipatzeko interesgarritzat jotzen diren kanpoko beste faktore batzuk hauteman dira.

Jaizkibel Hiribidearekiko paraleloan doan zatian ibilgailuek bizikleta-erreian sar daitezkeela antzeman da. Zehatzago esanda, bi puntutan eman dira:

- Zubitxo kaleko bidegurutzearen parean: zaborra biltzeko kamioiak erreia-aren zati bat hartzen du. Langileak adierazi du hori ohikoa dela lan-ibilbidean.



- Garajeetarako prestatutako pasabideen parean hainbat ibilgailu partikular hauteman dira, espaloia-aren eta bidegorriaren arteko bereizgailurik ez dagoela aprobetxatzen dutenak aldi baterako aparkatzeko. Hori egitean, berez nahiko estua den sekzio baten zati bat hartzen dute. Ondorioz, ezin dira aldi berean bi bizikleta ibili.

