
LEZOKO HIRI-MUGIKORTASUN IRAUNKORRERAKO PLANA

TALDE DINAMIKAREN TXOSTENA

01 Bertsioa

2021eko ekaina



INGARTEK
Inteligencia en movimiento

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

Aurkibidea

01. AURREKARIAK	3
01.1 Parte- hartze fitxa	3
02. MUGIKORTASUNAREN IKUSPUNTUA	4
02.1 Lezo barruan oinez	4
02.2 Lezon txirringaz	4
02.3 Garraio pribatua	4
02.4 Aparkalekua	5
02.5 Landa eremua	5
02.6 Garraio publikoa	5
02.7 Industriagunea	6
02.8 Portua	6
02.9 Zamalanak	6
02.10 Taxia	7
02.11 Mugikortasunaren garapena 5-10 urtetan	7
03. ONDORIOAK	8

01. Aurrekariak

Dokumentu honetan hiriko barne eragileen artean egindako talde dinamikan aipatu diren ideia nagusiak bildu dira.

Mahaiaren gainean jarri diren gaiak Lezoko mugikortasunaren alorrean sailkatu ditzakegu, eta, solasaldian zehar, maila desberdinetan aipatu dira bai oinezko, txirringa, garraio publiko zein auto pribatuaren inguruan dauzkaten kezka eta iradokizunak, batez ere landa eremu eta hirigunearen artean.

Horietaz gain, dinamikan zehar, behin baino gehiagotan aipatu dira Portuak sortzen dituen arazoak.

01.1 Parte- hartze fitxa

Data: Ekainaren 8a.

Tokia: Lezoko Udala.

Iraupena: Ordubete.

Parte hartzaileak:

- Ingartek (Dinamikaren zuzendaria)
- Lezokoak elkarte (ostalaritza, merkataritza, eta zerbitzu elkarte)
- Aiton borda i Jubilatua
- Txirringa elkarte
- Gaxuxa emakume taldea
- Iratzerri ingurumena eta trantsizio energetiko taldea
- Eguzki Oarsoaldea ekologista taldea

02. Mugikortasunaren ikuspuntua

02.1 Lezo barruan oinez

Oro har, Lezoko tamaina txikia abantaila nagusietako bat bezala ikusten da. Hori dela eta, oinez desplazatzea erreza da, batez ere egunerokotasuneko mugimenduak egiteko. Aldiz, herriko zonalde batzuetako zoladuraren egoera eta oztopoei dagokionez, mugikortasun urriko pertsonentzako arazoak ikusten dira.

02.2 Lezon txirringaz

Txirringentzako bideei dagokionez, arazo nagusi bat ikusten da: ez dago konexio egokirik inguruko zonaldeekin. Horrek segurtasun falta edo bizikleta garraibide arriskutsu bezala kontsideratzea eragiten du.

“San Juanera bidean dagoen bidegorria amaitua egon beharko litzateke. Bitartean, arrisku puntua da, edozertarako errepide barrura sartu behar zarelako...”

“Arriskutsua da, biderik ez dagoelako”.

Batez ere, Pasai Donibanerekin egiteke dagoen konexioa da arazo nagusia. Bestalde, Errenteriarantz eta Donostiarantz dagoen konexioak nahiz eta zenbait arazo eduki, ez dago konponbide errazik.

Txirringa eta beste elementuen arteko interakzioari dagokionez, txirringek errepidetik ibili beharko lukete, beti ere segurtasuna bermatuko balitz. Baina gaur egungo auto gidarien jarrerarekin ez dute argi ikusten.

“Errespetuz ibiltzea lortuko balitz, bai”.

“Bizikletak errepidetik ibili behar direla uste dut. Kontua da, errepidean ibiltzeko, segurtasuna behar dela. Motor ibilgailuen errespetua, eta tokia. Bitartean, egun egin diren bide alternatiboak beharrezkoak dira (Jaizkibel Hiribideko tartea)”.

02.3 Garraio pribatua

Garraio pribatuaren inguruan, Lezoren kokapena modu positiboan ikusten da, konexio erraz eta azkarrak bermatzen baititu.

Aldiz, errepideek herria zatitu egiten dute erditik. Trafiko mugimendu oso altua dela kontsideratzen da, eta batez ere, abiadura handiarekin gurutzatzen dute Lezo.

“Donibanera joateko, Lezotik pasa behar da nahi eta nahi ez... Gaintxurizketara doan bidea ere Lezoko zentrotik pasatzen da. Horrek sortzen ditu alde txar edo pega gehienak”.

Herri barruan kotxeari trabak edo oztopoak jarri behar zaizkiola uste dute batzuek.

“Kotxea Lezo barruan (Lezo gunean) mugitzeko ez da behar. Jendeak bere ohiturak aldatu behar ditu”.

02.4 Aparkalekua

Lezon zehar aparkatzeko toki falta dagoela bat datoz guztiak. Batzuen ustez, erroldatutako kotxe bakoitzak bere tokia eduki beharko luke. Horretaz gain, kiroldegi ondoko bezalako espazioak oso modu positiboan ikusten dira. Antzeko beste ekimenak egitea garrantzitsua litzateke (adibidez, Gaintxurizketa aldera dagoen lur saila moldatuaz).

“Plazetatik, edo kaletik plazak kentzen badira, beste tokiren batean jarri beharko dira”.

“Kiroldegiko zona mantentzea ondo iruditzen zait. Eta hare gehiago, horrelako gune gehiago garatzea... Gaintxurizketako jaitsieran adibidez”.

“Nahiz eta etxetik 5-10 minutura eduki (etxe azpian beharrean), tokia izango duzula baldin badakizu, bertara joango zara”.

Bertakoentzako TAO/OTA eremuak jartzearen inguruan, ez dago iritzi argi bat. Batzuen ustez, positiboa izan daiteke, baina beste batzuek ez dute ondo ikusten ordaintzea.

“OTA baldin badaukagu, eta denok aparkatzeko tokia, nik ez daukat arazorik. Baina uste dut, orain arte eduki ez badugu, tokirik ez dagoelako da”.

“Aparkatzeko tokia behar da, baina dohainik, Oartzunen bezala”.

02.5 Landa eremua

Landa eremuan, arazo nagusia bertako urbanizazio falta da. Oinezko, zein txirringa bide ezak auto pribatuaren menpekotasuna eragiten du bertako biztanleengan, eta horretaz gain, inguruko oinezko bideetara hurbiltzeko errepideak gurutzatu behar dituzte.

“Gaintxurizketa inguruan ezin dira etxetik atera errepidea gurutzatu edo hesiak salto eginez. [...] Haiek bai ala bai kotxea erabili behar dute”.

02.6 Garraio publikoa

Oro har, iritzi ona dago udalerriaren erdialdean dagoen garraio publikoko zerbitzuarekin.

Partaidetako batek, Donibane- Donostia zentzuan Renfe geltoki parera zerbitzua hurbiltzea proposatzen du.

Aldiz, aurreko atalarekin lotuta, landa eremuan zein industriagunean ez dago garraio publikoko zerbitzurik.

“Adibidez hemendik Irunera doan autobusa sustatzen bada, bai hemengo jendeak eta bai Irungo langileek erabili ahalko lukete”.

02.7 Industriagunea

Industriaguneari buruzko iritziak landa eremuaren ildo bera jarraitzen du. Garraio publikoko linea edota espaloi edo bidegorri faltak auto pribatuarekiko ia erabateko menpekotasuna eragiten du gaur egun.

Industriagunea eta bertako langileen bizitokia lotzen dituen autobus linea faltan botatzen da, adibidez, Lezo – Industriagunea – Irun lotzen duena.

Zenbait pertsonak Gaintxurizketako bidea oinez ala txirringaz egin ohi dute, baina segurtasun faltarekin.

“Lanerako Gaintxurizketa igo behar dutenentzat beste aukerak eman behar zaizkie. Autobusa, bidegorria, oinezko bidea... horrela jendeak kotxea erabiltzeari utziko dio”.

“Errepideari zabalera pixka bat kendu ezker, eta zati hori pixka bat babestu, oinezko eta txirringek erabili ahal izateko, lanerako, ibiltzeko...”.

02.8 Portua

Portuak biztanleen egunerokotasunean inpaktu negatiboa daukala uste du jendeak. Batez ere, biztanleek diote portuak partikulen isurketa eragiten duela eta kamioien kargak ondo estaltzen ez direla. Honek, partikulen hedapena eragiten du herrian zehar.

“Leihoetan zein kotxetan maiz egoten da portuko hautsa eta partikulak...”.

“Kamioiak estaliak joan beharko lirateke, baina askotan ez dute betetzen”.

Bestalde, kai aldean inpaktu akustikoa eta luminikoa oso altua dela salatzen dute. Horretaz gain, egoera islatzen duten adierazleak denbora errealean ematea proposatzen da, informazio pantaila batez adibidez.

02.9 Zamalanak

Zamalanen aldetik, nahiz eta pasabiderik ia ez egon, honek ez du gatazka puntu handirik sortzen.

“Jendeak doble- filan uzten du deskarga egiteko eta egia da, udaltzaingoak, egoera hau baimentzen duela... baina ez daude tokiak”.

“Errepartoa egiteko ez dago problemarik. Lanean zaudela ikusten badute, ez dizute ezer esango”.

02.10 Taxia

Egun dagoen taxi geralekuari ez zaio erabilpen handia ematen. Bere tamaina handia dela eta, maiz dago libre. Espazio hau moldatzea proposatzen da eta beste erabilpen batzuetara zuzentzea proposatzen da.

“Taxi geralekuaren zati bat, adibidez, carga y deskargarako uztea ondo legoke”.

02.11 Mugikortasunaren garapena 5-10 urtetan

Etorkizunari begira, pentsamolde kontrajarriak daude auto kopuruaren garapenean. Batzuen ustez, erregaiaren prezioaren igoera eta ingurumen inpaktua dela eta, auto pribatua murriztu egingo da. Aldiz, beste batzuek argudiatzen dute aldaketa handirik ez dela egongo, autoarekiko menpekotasuna mantenduko delako.

Etxebizitza edo bestelako ekipamendu baten garapena egongo balitz, aparkamendua kontuan hartzea azpimarratzen dute biztanleek.

Partaideetako batek Planean kotxe hibrido eta elektrikoak kargatzeko estrategia aipatu beharko litzatekeela uste du. Horretaz gain, komunitate energetikoko zerbitzu bezalako aukerak sustatzea interesgarria litzatekeela proposatu da.

“Nik neure kotxea kargatzeko gaitasuna daukat, garajea daukadalako. Baina Lezon, jende askok ez dauka aukera hori”.

03. Ondorioak

Talde dinamikan mugikortasunarekin lotutako hainbat gai aurkeztu eta eztabaidatu dira. Oro har, partaide gehienek pentsamenduak ildo bera jarraitzen du, eta aipatu diren kezka zein proposamenak begi onez ikusi dira.

- Modu globalean, Lezo zeharkatzen duten errepideek, garraio pribatuarentzat maila oneko konexioak bermatzen dituzte inguruko herriekin. Aldiz, honek barne trafiko handia sortzen du, batez ere industriaguneko zein portuko ibilgailu astunekin.
- Herrigunearen distantzia laburrak oinezko desplazamenduak egiteko abantaila handia dela uste da, baina hiriko bide askok irisgarritasun aldetik ez dira egokiak partaideen ustez.
- Herriko aparkaleku falta da partaideen kezka nagusietako bat. Aldarrikapen hau, ordea, kasu batzuetan kontraesankorra dirudi, herriguneko espazioari dagokionez. Alde batetik, oinezko eta txirringentzat toki eroso eta seguruak behar direla uste da, eta bestetik, aparkaleku kopurua handitzea nahi da. Era berean, kiroldegi ondoko espazioaren antzeko disuasio- aparkalekuak garatzea proposatu da.
- Herrigunetik kanpo, oinezko eta txirringa bidezko konexioak eskasak direla uste da, batez ere industriaguneari eta Pasai Donibaneri begira.