
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LEZO



Lezoko Unibertsitateko Udala Lezoko Unibertsitateko Udala

Marzo 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

Documento 2: Diagnóstico de la movilidad

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	4
02. DIAGNÓSTICO GENERAL DE LEZO	5
03. DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD POR ÁMBITOS	6
03.1 Movilidad peatonal	6
03.2 Movilidad ciclista	8
03.3 Transporte público	10
03.4 Movilidad motorizada	11
03.5 Aparcamiento	13

01. Introducción

La segunda fase del Plan de Movilidad se centra en el análisis de la movilidad del municipio. Este análisis se ha subdividido en cuatro tareas principales. El detalle de cada una de las tareas se muestra en anexos a este documento.

Por un lado, se ha caracterizado la movilidad y la percepción de residentes y visitantes de Lezo mediante una encuesta que define orígenes, destinos, el modo elegido y motivos del desplazamiento. Las encuestas se han realizado tanto a peatones y ciclistas como a conductores y conductoras.

Por otro lado, se han realizado una campaña de conteos manuales y automáticos en las intersecciones principales del municipio para cuantificar y cualificar la movilidad peatonal, ciclista y motorizada. Se ha obtenido el número de desplazamientos en cada punto analizado por franjas horarias y modo de transporte.

El análisis de la movilidad motorizada también conlleva medir el impacto del aparcamiento tanto residencial como de visitantes en el municipio. El tercer anexo cuantifica el número de plazas disponibles, su ocupación y la rotación de vehículos tanto en el entorno urbano como en el entorno industrial de Lezo.

Finalmente, el estudio de la movilidad se ha completado con el análisis del trazado del carril bici actual. Con ello se han señalado las principales características desde un punto de vista del diseño del trazado, su estado actual y la seguridad del mismo.

El presente documento contiene una síntesis de estos cuatro anexos y se ha estructurado de la siguiente manera: primero se contextualiza brevemente la situación actual de Lezo en cuanto a la movilidad mediante el diagnóstico general del municipio y después se realiza el diagnóstico de la movilidad por diferentes ámbitos: movilidad peatonal, movilidad ciclista, movilidad en transporte público y la movilidad motorizada.

Este análisis se centra primero en una breve caracterización de cada ámbito, así como la identificación de problemas y oportunidades que muestra cada uno de ellos.

El análisis será la estructura de partida para, junto al proceso de participación de agentes y entidades de Lezo, elaborar un análisis DAFO y establecer los objetivos y medidas del Plan de Movilidad.

02. Diagnóstico general de Lezo

Situación geográfica

El municipio de Lezo ubicado en la comarca de Donostialdea, ocupa una superficie de 847,72 km², donde el 80 % corresponde a suelo no urbanizable. El municipio colinda con Pasaia, Errenteria, Oiartzun, Hondarribia e Irún. A Pasaia y Errenteria se puede acceder fácilmente a pie desde la zona centro del municipio.

Lezo presenta una zonificación muy marcada entre los sectores residenciales y sectores destinados a actividades económicas.

- Las áreas residenciales se sitúan en la zona límite del municipio con Pasaia y Errenteria, congregando la mayor parte de la población residente.
- Las zonas de actividad económica se encuentran fuera del entramado urbano, en lo que a partir de ahora denominaremos zona industrial.

Las carreteras principales GI-2638 y GI-3440 absorben casi la totalidad del tráfico rodado de Lezo tanto del entorno urbano como del industrial. A su vez, ejerce de barrera divisoria en la zona residencial.

Situación demográfica

La población total de Lezo ascendía en 2019 a 6.122 habitantes, siguiendo una tendencia evolutiva ascendente en los últimos 4 años.

Casi el 21 % de las viviendas planeadas en Lezo están aún por ejecutar, siendo el número actual de viviendas 2.809 y las pendientes de ejecución 726. Los posibles futuros desarrollos deberán estar integrados dentro de la perspectiva de la movilidad.

Plan General de Ordenación urbana

El PGOU del año 2011, abarcaba uno de los principales problemas estructurales a resolver en el municipio de Lezo, que residía en los riesgos implícitos del continuo tráfico de transporte pesado, a través del casco urbano municipal, procedentes de los polígonos industriales situados en el corredor Lezo-Gaintxurizketa, para lo cual se había previsto el desplazamiento de todos los tráficos rodados del citado "corredor" hacia el este del municipio encauzándolos hacia la conexión propuesta entre la GI-2638 y la N-1 a la altura de la rotonda de Lanbarren.

Igualmente, y a la vista de que el desarrollo de las actividades del polígono industrial de "Nabalaldea", en el espacio portuario de Pasaia, generaría un grave y peligroso incremento de los tráficos pesados a través de la calle más urbana de Lezo-Jaizkibel Hiribidea-, por la falta de previsión en la planificación del citado polígono, se ha planteado que se articulara una solución viaria que evitaría el paso por el casco urbano.

Estos objetivos, planificados a largo plazo, deberán tenerse en cuenta en el plan de movilidad urbana sostenible, y complementarse con medidas a corto- medio plazo que se puedan proponer.

03. Diagnóstico de la movilidad por ámbitos

Para hacer un diagnóstico general de la movilidad será necesario llevar a cabo un análisis pormenorizado de los diferentes modos o ámbitos de la movilidad del municipio. En los siguientes epígrafes se resumen los resultados derivados del estudio de datos y explotación de los trabajos de campo entorno a los diferentes ejes de movilidad del municipio. Por un lado, los modos más sostenibles: la movilidad peatonal y ciclista, y por otro lado, el transporte público colectivo y la movilidad motorizada.

03.1 Movilidad peatonal

Caracterización

- Según la encuesta realizada el 49,4 % de los desplazamientos con origen y/o destino Lezo se realizan a pie. Estos movimientos se realizan de forma interna en el municipio o conectando con Pasaia y Errenteria.
- En la movilidad general de Lezo, el 83 % de los viajes internos de Lezo se realizan andando.
- Los motivos de viaje más recurrentes en la movilidad peatonal en un día laborable son el ocio y las compras.
- Los hombres se desplazan mayoritariamente en vehículo privado mientras que las mujeres sin embargo se lo hacen a pie. Lo que implica que desarrollan su actividad diaria dentro de Lezo o en los municipios colindantes. Al analizar el motivo de los desplazamientos las mayores diferencias se observan en el acompañamiento de menores de edad o dependientes y en las compras, actividades ejercidas mayoritariamente por las mujeres, y en el trabajo y ocio, actividades ejercidas mayoritariamente por los hombres.
- Buscando la accesibilidad universal se presentó en 2017 el Plan de Accesibilidad, que planteaba las actuaciones necesarias para lograr ese objetivo, entre ellas, la colocación de varios ascensores que den acceso a los barrios altos del Municipio de Lezo (Barrio de Altamira, Calle de Gorbea y Aralar, Calle de Aralar y Acceso a la calle Arretxene desde la calle Zubitxo, a la par de Musika Eskola).

Problemas

- Inadecuación de las infraestructuras peatonales existentes en algunos sectores del municipio: varios de algunas calles con problemas de accesibilidad (aceras estrechas, sin rebajes) y ruptura de itinerarios peatonales.
- Falta de adecuación de determinados itinerarios peatonales orientados a personas de movilidad reducida.
- Ubicación inadecuada en algunas calles del mobiliario urbano, lo cual en algunos casos dificulta la movilidad peatonal.
- Integración y consideración de diferentes tipologías de pavimentos.

- Falta de campañas de concienciación a nivel global de la sociedad.
- Desequilibrio del espacio público de los viales, con respecto a otros modos.

Oportunidades

- Gran importancia de la movilidad peatonal en la movilidad general de Lezo, el 83 % de los viajes internos de Lezo se realizan andando.
- El fomento de la movilidad peatonal y los beneficios medioambientales, sociales y económicos que comporta debería ser una prioridad del municipio.
- El tamaño del municipio y la cultura ciudadana mantiene en gran parte costumbres basadas en la movilidad de proximidad. Las distancias entre los principales centros de atracción/generación de viajes son relativamente cortas, lo que favorece la movilidad peatonal.
- Implantación del Plan de Accesibilidad (2017) elaborado en el municipio.
- Reestablecer el equilibrio en el espacio público, dando más protagonismo al peatón, potenciando la red y los espacios peatonales en áreas residenciales y comerciales.
- Implantación de varios sistemas para mejorar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida: semáforos que emiten sonido para ayudar a los discapacitados visuales, superficies táctiles en pasos de peatones, adaptación de las dotaciones de autobuses, etc.
- Realización de campañas anuales para la eliminación de barreras arquitectónicas para mejorar la accesibilidad de las personas con movilidad reducida en el entorno urbano.

03.2 Movilidad ciclista

Caracterización

- El uso de la bicicleta en el municipio es muy reducido. Según los datos extraídos de la encuesta de movilidad de 2015, solo el 1,15 % de los desplazamientos comienzan o finalizan en Lezo se realiza en bicicleta.
- El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas (PTSVC) de Gipuzkoa, elaborado en el año 2013 define el trazado actual en el eje Errenteria Pasaia (Donibane) con una longitud de 3,1 km.
- A lo largo del su recorrido tiene una pequeña interrupción en el tramo entre Errenteria y Lezo y, a día de hoy, el recorrido termina de forma abrupta en el eje Lezo- Pasaia. Este último tramo, que está pendiente por construir, completaría la red con el distrito pasaitarra.
- El trazado que discurre íntegramente en Lezo lo hace prácticamente paralelo a la GI-2638 Jaizkibel Hiribidea. Su sinuosidad es relativamente baja y conecta con zonas relevantes como el polideportivo municipal y paradas de transporte público.

Problemas

- El pavimento actual presenta desperfectos puntuales que pueden derivar en caídas o accidentes, especialmente en aquellos puntos que se encuentran cerca de cruces o cambios de rasante. A lo largo de su trazado, la pintura actual está muy deteriorada e incluso casi borrada.
- En los tramos no compartidos el trazado consiste de dos carriles bidireccionales con anchuras cercanas a 1m. Sin embargo, parte del trayecto se ve afectado por la base de las protecciones laterales que invaden el carril.
- La anchura actual permite la circulación de dos ciclos de forma simultánea, pero sin demasiado margen lateral. Sin embargo, el entorno del trazado actual no permite grandes cambios en la geometría de la red sin tener un impacto negativo en el resto de participantes de la vía.
- Se pueden considerar puntos de conflicto aquellas zonas que comparten trazado con peatones. La anchura de la vía no es muy grande, por lo que pueden darse problemas en las interacciones entre ciclistas y peatones.
- Puntos de conflicto detectados es los accesos a garajes y vados en el tramo paralelo a Jaizkibel Hiribidea.
- Falta de continuidad entre las redes existentes.
- La oferta actual no dispone de conexión con la zona industrial mediante la carretera Lezo-Gaintzurizketa.

Oportunidades

- Mejoras en el estado de la red actual. Corrección de desperfectos en el firme y mejoras en la señalización horizontal y vertical.
- Aumento del interés por el medioambiente y las ventajas del uso de la bicicleta por parte de la población de Lezo. Impulso en el estímulo de la bicicleta como modo saludable de desplazamiento y recreo.
- Promover y favorecer el uso de la bicicleta como modo de transporte cotidiano en el entorno de Lezo, además de actividad deportiva y lúdica.
- Poner en valor el patrimonio de caminos rurales del entorno de Lezo y su función para la conexión, en modos saludables, entre localidades y de acceso a áreas de interés turístico, cultural o natural.
- Favorecer la recuperación del espacio urbano para uso de la ciudadanía y el progresivo incremento de los modos más amables como mayoritarios en los núcleos urbanos de las localidades.
- Medidas de calmado de tráfico, con el objetivo de mejorar la movilidad peatonal y ciclista simultáneamente.

03.3 Transporte público

Caracterización

- El transporte público en Lezo lo conforman distintos modos de transporte: Lurraldebus, RENFE y Euskotren. Sin embargo, el núcleo urbano de Lezo, únicamente es atendido por Lurraldebus, puesto que la parada de Renfe se ubica en Erreterria, limitando con Lezo, y la parada de Euskotren está muy alejada del entorno urbano.
- El autobús interurbano da servicio al municipio mediante 9 líneas, 7 diurnas y 2 nocturnas. Hay que tener en cuenta que algunas de las líneas son complementarias y no funcionan de forma simultánea. El bus interurbano une Lezo con Pasaia, Erreterria, Donostia, Hondarribia e Irún.
- De las líneas que pasan por Lezo, 4 pasan por el núcleo urbano, 1 por el barrio de Altamira y el resto por Gaintxurizketa. Estas líneas dan servicio en 7 paradas que, sin embargo, únicamente 4 de estas se ubican en el núcleo urbano.
- Cercanías-RENFE une, a través de la línea C-1 (Lezo y Brinkola), el municipio de Lezo con distintos núcleos de la comarca y de Gipuzkoa. La parada que atiende a Lezo, se ubica en Erreterria en el límite municipal con Lezo.
- EuskoTren presta servicio a Lezo mediante la E2 Hendaya/Lasarte-Oria, permitiendo en Donostia la conexión con la E1 -destino Bilbao. La parada del municipio es Gaintxurizketa Lezo, alejada del núcleo urbano.
- Desde el punto de vista de las personas encuestadas se percibe la falta de frecuencia en las líneas y escasez de oferta de transporte público. Se solicita transporte que de acceso al polígono.
- Existe un servicio de transporte a la demanda dedicado a las personas de movilidad reducida o personas de edad avanzada para el entorno rural. Este servicio, que lo gestiona el área de servicios sociales, lo realiza la asociación *Behemendi Landa Garapenerako Elkartea* junto a los municipios colindantes.

Problemas

- Bajo uso del Transporte Público frente al uso del vehículo privado.
- La oferta se concentra solo en el eje principal de Lezo, dejando desatendidas otras zonas del municipio.
- El servicio de transporte a la demanda no es global, y atiende solo a un segmento de la población.
- Entre las zonas desatendidas, destaca la inexistencia de medios de transporte público que faciliten el acceso a la zona industrial.

Oportunidades

- Ampliación de la oferta actual, fuera del eje principal Jaizkibel Hiribidea.
- Impulsar medidas para promover el uso del transporte público frente al vehículo privado, especialmente en zonas sin oferta actual como los centros de actividad económica.
- Expandir el uso del servicio de transporte a la demanda al total de la población del entorno rural.

03.4 Movilidad motorizada

Caracterización

- Cerca del 40 % de los desplazamientos con origen o destino Lezo se realizan en vehículo privado. El número de mujeres que dispone de permiso de circulación alcanzaba en 2015, 1.195 (41,51 %) frente a los 2.106 (58,48 %) [Fuente: encuesta de Movilidad 2015 realizada por Ingartek]. Esto afecta directamente en un mayor uso del vehículo privado por los hombres, y en la dependencia de las mujeres de otras personas para los desplazamientos y/o de otros modos de transporte.
- El tránsito de vehículos de paso es elevado. Estos tráficos, con una presencia importante de vehículos pesados, cruzan el entorno urbano sin ser este el origen o destino del trayecto.
- La movilidad motorizada en el entorno urbano de Lezo se caracteriza por la alta afluencia de paso de vehículos en su eje principal compuesto por las carreteras GI-2638 y GI-3440. Jaizkibel Hiribidea y Gaintzurizketa- Lezo absorben casi en su totalidad los tráficos derivados de Pasaia Donibane y además, captan parte de la demanda del Puerto de Pasaia y la zona industrial de Lezo.
- La ciudadanía indica la incomodidad que ocasiona la gran cantidad de camiones que circulan por el pueblo de forma continua. En la zona de la gasolinera, colapsan el tráfico y provocan problemas de visibilidad.
- La demanda del Puerto de Pasaia tiene un impacto relevante en el tráfico del municipio cuando se dan jornadas de descargas, resultando en un tráfico continuo de camiones.
- Pese a la afluencia de vehículos externos, no se detectan retenciones recurrentes.
- Atendiendo a la demanda de los tres polígonos, Ipintza y Sagasti tienen una demanda similar con un el 26 % y 29 % de las entradas y salidas respectivamente. Itturin es la zona con mayor demanda con el 45 % de los vehículos registrados.

Problemas

- El eje principal, compuesto por las carreteras GI-2638 y GI-3440 son propiedad foral, por lo que limita el rango de actuaciones posible.
- Multitud de desplazamientos se suceden por el centro del municipio y son tráficos externos a Lezo.
- Estos tráficos elevados afectan directamente a los y las Lezotarras, en términos de seguridad vial, ruido, contaminación, etc.
- No existe una red accesible de cargadores en la localidad, lo que supone un lastre a la implantación del uso del vehículo eléctrico. La apuesta por el vehículo eléctrico tanto en el plano privado como de transporte público necesita un impulso muy superior.

Oportunidades

- Aplicar nuevos patrones de movilidad que buscan la potenciación del transporte público y de los modos no motorizados, en detrimento del uso del vehículo privado.
 - Fomentar el reparto equitativo del espacio: potenciar alternativas que reduzcan el espacio de circulación de vehículos privados y la necesidad de aparcamiento frente a modos más eficientes.
 - Llevar a cabo acciones como calmados de tráfico, implementación de uso compartido
 - Implantar medidas para potenciar el cambio de hábitos colectivo en búsqueda de servicios y dinámicas más sostenibles. Elaboración de planes, campañas de información e instrumentos para dirigir el cambio.
- Redirección de los tráfico que emplean la GI-2638 cruzando el entorno urbano en dirección a la zona industrial o Gaintxurizketa.
- Elaboración de planes de desplazamiento al centro de trabajo para zonas de actividad económica que promuevan desplazamientos más sostenibles. Impulsar la coordinación entre trabajadores y trabajadoras para el empleo de alternativas como el *car-sharing* y el *car pooling*.
- Optimización tanto del espacio público como de las infraestructuras viarias, mediante medidas que mejoren la intermodalidad entre modos y garanticen tanto la accesibilidad como unos tiempos de viaje competitivos, acordes al día a día de los ciudadanos.
- Fomentar la movilidad eléctrica en colaboración con empresas, entidades y otras administraciones empezar a disponer de una red adecuada de puntos de recarga para vehículos eléctricos, avanzando en las innovaciones tecnológicas que permiten el uso de las redes eléctricas existentes.

03.5 Aparcamiento

Caracterización

- De acuerdo con la Ordenanza reguladora del estacionamiento limitado en Altamira, tiene como objetivo 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.
- La ciudadanía de Lezo ha manifestado como problemática principal la falta de aparcamiento, por lo que solicitan más plazas y una modificación en la gestión (plazas para residentes). Algunas personas especifican que los problemas para encontrar estacionamiento son mayores a las últimas horas del día (a partir de las 19:00), mientras que otras sostienen que los problemas son generalizados y no solo se limitan al entorno urbano.
- La zona urbana de Lezo estudiada refleja grado de ocupación alto o muy alto. Las zonas con mayor saturación se encuentran cerca de los accesos al municipio. En todo el municipio, salvo en el barrio de Altamira, no hay regulaciones de aparcamiento.
- La presencia de vehículos no adscritos a Lezo es elevada, llegando a ocupar un número importante de plazas en los accesos al municipio.
- En cuanto al cumplimiento de las normativas de aparcamiento, el entorno urbano no se han detectado situaciones que se puedan calificar como grandes problemas. Se han detectado de forma generalizada unos pocos vehículos mal estacionados, pero no ponen en peligro la seguridad y la accesibilidad de las personas.
- 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 lo que deriva 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 los casos de Itturin. Un número muy elevado de vehículos estaciona sobre la acera, dejando está prácticamente inhabilitada.
- En cuanto a los aparcamientos para personas con movilidad reducida no se han detectado plazas suficientes reservadas a tal efecto.
- 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.

Problemas

- Saturación del aparcamiento tanto en el centro urbano como en el industrial.
- El acceso a una oferta de estacionamiento gratuito y cercano al destino puede derivar en una saturación permanente de las vías en el centro.
- Oferta de estacionamiento en las zonas no urbanas sin una ordenación, se imponen los estacionamientos ilegales y la ocupación indebida de la vía pública.
- El número de plazas reservadas para personas de movilidad reducida es inferior a lo establecido en la normativa de referencia de accesibilidad.

Oportunidades

- Recondicionar comportamientos de la demanda por la vía de una regulación más eficiente que restrinja determinados beneficios, promueva alternativas de interés y reduzca la dependencia del vehículo privado en los desplazamientos.
- Poner en valor el suelo público para uso y disfrute de la ciudadanía de Lezo.
- Disponer de las plazas PMR que indica la normativa.