
LEZOKO HIRI-MUGIKORTASUN IRAUNKORRERAKO PLANA



Lezoko Unibertsitateko Udala

Lezoko Unibertsitateko Udala

2021eko martxo



INGARTEK
Inteligencia en movimiento

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

LEZOKO HIRI-MUGIKORTASUN IRAUNKORRERAKO PLANA:

1. FASEA: MUGIKORTASUNAREN DIAGNOSTIKOA

2. dokumentua: Mugikortasunaren diagnostikoa

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

01. SARRERA	4
02. LEZOKO DIAGNOSTIKO OROKORRA	5
03. MUGIKORTASUNAREN DIAGNOSTIKOA EREMUKA	6
03.1 Oinezkoen mugikortasuna	6
03.2 Bizikleten mugikortasuna	8
03.3 Garraio publikoa	10
03.4 Mugikortasun motorduna	12
03.5 Aparkalekua	14

01. Sarrera

Mugikortasun Planaren bigarren fasea udalerriko mugikortasunaren azterketan oinarritzen da. Azterketa hori lau ataza nagusitan banatu da. Ataza bakoitzaren xehetasuna dokumentu honen eranskinetan agertzen da.

Alde batetik, Lezoko egoiliarren eta bisitarien mugikortasuna eta pertzepzioa ezaugarritu dira, jatorriak, helmugak, aukeratutako modua eta joan-etorrien arazoak zehazten dituen inkesta baten bidez. Inkestak oinezkoei, txirrindulariei eta gidariei egin zaizkie.

Bestalde, udalerriko elkargune nagusietan eskuzko zenbaketen eta zenbaketa automatikoen kanpaina bat egin da, oinezkoen, bizikleten eta motordunen mugikortasuna kuantifikatu eta kualifikatzeko. Aztertutako puntu bakoitzeko desplazamendu-kopurua lortu da, ordu-tarteen eta garraio-moduaren arabera.

Mugikortasun motordunaren azterketak, halaber, egoiliarren aparkalekuek eta bisitarien aparkalekuek udalerrian duten eragina neurtzea dakar. Hirugarren eranskinak Lezoko hiri-ingurunean eta industria-ingurunean erabilgarri dauden plazen kopurua, okupazioa eta ibilgailuen txandakatzea kuantifikatzen ditu.

Azkenik, mugikortasunaren azterketa osatzeko, egungo bidegorriaren trazadura aztertu da. Horrela, trazaduraren diseinuaren, egungo egoeraren eta segurtasunaren ikuspegitik ezaugarri nagusiak adierazi dira.

Dokumentu honek lau eranskin horien laburpena jasotzen du, eta honela egituratu da: lehenik eta behin, Lezok gaur egun mugikortasunari dagokionez duen egoeraren testuingurua azaltzen da labur-labur, udalerraren diagnostiko orokorraren bidez, eta, ondoren, mugikortasunaren diagnostikoa egiten da eremuka: oinezkoen mugikortasuna, bizikleten mugikortasuna, garraio publikoaren mugikortasuna eta mugikortasun motorduna.

Azterketa honek, lehenik eta behin, eremu bakoitzaren karakterizazio laburra egiten du, bai eta horietako bakoitzak erakusten dituen arazoak eta aukerak identifikatu ere.

Lezoko eragile eta erakundeen parte-hartze prozesuarekin batera, AMIA azterketa bat egiteko eta Mugikortasun Planaren helburuak eta neurriak ezartzeko abiapuntuko egitura izango da azterketa.

02. Lezoko diagnostiko orokorra

Kokapen geografikoa

Donostialdeko eskualdean dagoen Lezoko udalerriak 847,72 km²-ko azalera du, eta horren % 80a lurzoru urbanizaezinari dagokio. Udalerriak Pasaia, Erreenteria, Oiartzun, Hondarribia eta Irunekin muga egiten du. Pasaia eta Erreenteriara erraz irits daiteke oinez udalerriaren erdigunetik.

Lezok zonakatzeko nabarmena du bizitegi-sektoreen eta jarduera ekonomikoetarako sektoreen artean.

- Bizitegi-eremuak udalerriaren eta Pasaia eta Erreenteriaren arteko mugan daude; bertan biltzen dira udalerrian bizi diren biztanle gehienak.
- Jarduera ekonomikoaren eremuak hiri-bilbetik kanpo daude, hemendik aurrera industria-gune deituko dugun horretan.

GI-2638 eta GI-3440 errepide nagusiek Lezoko ibilgailuen zirkulazio ia osoa hartzen dute, bai hirigunekoak bai industrialdekoak. Era berean, banaketa-hesi gisa jarduten du bizitegi-eremuan.

Egoera demografikoa

Lezoko biztanleria, guztira, 6.122 biztanle zen 2019an, eta azken 4 urteetan goranzko joera izan du.

Lezon planteatutako etxebizitzaren ia % 21 egiteke dago oraindik, eta gaur egungo etxebizitza kopurua 2.809 da; eta egiteke daudenak 726 dira. Etorkizuneko garapen posibleek mugikortasunaren ikuspegiaren barruan egon beharko dute.

Hiri Antolamenduko Plan Orokorra

2011. urteko HAPOAak Lezoko udalerrian konpondu beharreko egiturazko arazo nagusietako bat hartzen zuen bere baitan, Lezo-Gaintxurizketa korridorean dauden industrialdeetatik datorren garraio astunaren trafikoko etengabearen arrisku inplizituetan zetzana; horretarako, "korridore" horretako ibilgailu-trafiko guztiak udalerraren ekialderantz lekualdatzea aurreikusitua zen, eta GI-2638 eta N-1 errepideen arteko proposatutako loturara bideratzea, Lanbarrengo biribilgunearen parean.

Era berean, "Nabalaldea" industrialdeko jardueren garapenak, Pasaiaiko portu-eremuan, Lezo-Jaizkibel Hiribideko kale hiritarrenean zeharreko trafikoko astunaren hazkunde larri eta arriskutsua eragingo lukeela ikusita, aipatutako industrialdearen plangintzan aurreikuspenik ez dagoenez, herrigunetik igarotzea saihestuko lukeen bide-irtenbide bat egituratzea planteatu zen.

Helburu horiek, epe luzera planifikatuak, kontuan hartu beharko dira hiri-mugikortasun iraukorreko planean, eta proposa daitezkeen epe laburreko eta ertaineko neurriekin osatu beharko dira.

03. Mugikortasunaren diagnostikoa eremuka

Mugikortasunaren diagnostiko orokorra egiteko, udalerriko mugikortasun-modu edo -eremuen azterketa zehatza egin beharko da. Ondorengo epigrafeetan, udalerriko mugikortasun-ardatzen inguruko landa-lanen ustiaketatik eta datu-azterketatik eratorritako emaitzak laburbiltzen dira. Batetik, modurik jasangarrienak: oinezkoen eta bizikleten mugikortasuna, eta, bestetik, garraio publiko kolektiboa eta mugikortasun motorduna.

03.1 Oinezkoen mugikortasuna

Ezaugarriak

- Egindako inkestaren arabera, Lezo jatorri eta/edo helmuga duten joan-etorrien % 49,4 oinez egiten dira. Mugimendu horiek udalerrri barruan edo Pasaiarekin eta Errenteriarekin konektatuz egiten dira.
- Lezoko mugikortasun orokorrari dagokionez, Lezoko barne bidaien % 83 oinez egiten dira.
- Aisialdia eta erosketak dira lanegun batean oinez mugitzeko arrazoi nagusiak.
- Gizonak gehienbat ibilgailu pribatuan mugitzen dira, eta emakumeak, berriz, oinez. Horrek esan nahi du Lezon edo inguruko udalerrietan egiten dutela eguneroko lana. Joan-etorrien arrazoia aztertzean, alderik handienak hauen artean ikusten dira: adingabeei edo mendekoei laguntzea eta erosketak, nagusiki emakumeek egiten dituzten jarduerak direnak, eta lana eta aisialdia, gehienbat gizonak egiten dituzten jarduerak direnak.
- Irisgarritasun unibertsala bilatuz, 2017an Irisgarritasun Plana aurkeztu zen. Bertan, helburu hori lortzeko beharrezko jarduerak planteatzen ziren, besteak beste, Lezoko udalerriko goiko auzoetara sartzeko zenbait igogailu jartzea (Altamira auzoa, Gorbeia eta Aralar kalea, Aralar kalea eta Zubitxo kaletik Arretxene kalera sartzeko bidea, Musika Eskolaren parean).

Arazoak

- Udalerriko sektore batzuetan dauden oinezkoentzako azpiegiturak ez dira egokiak: irisgarritasun-arazoak dituzten kale batzuetako bideak (espaloi estuak, beherapenik gabe) eta oinezkoentzako ibilbideak haustea.
- Mugikortasun urriko pertsonen zuzendutako oinezkoentzako ibilbide jakin batzuk ez dira egokiak.
- Kale batzuetan, hiri-altzarien kokapena desegokia da; horrek, kasu batzuetan, oinezkoen mugikortasuna zailtzen du.
- Zoladura mota desberdinak integratzea eta kontuan hartzea.
- Ez dago kontzientziazio-kanpainarik gizartearen maila globalean.
- Bideen espazio publikoaren desoreka, beste modu batzuekiko.

Aukerak

- Oinezkoen mugikortasunak garrantzi handia du Lezoko mugikortasun orokorrean; Lezoko barne-bidaien % 83 oinez egiten dira.
- Oinezkoen mugikortasuna eta horrek dakartzan ingurumen-, gizarte- eta ekonomia-onurak sustatzeak udalerrriaren lehentasuna izan beharko luke.
- Udalerrriaren tamainak eta herritarren kulturak, hein handi batean, hurbileko mugikortasunean oinarritutako ohiturei eusten diete. Bidaiak erakartzeko/sortzeko zentro nagusien arteko distantziak nahiko laburrak dira, eta horrek oinezkoen mugikortasuna errazten du.
- Udalerrrian egindako Irisgarritasun Plana (2017) ezartzea.
- Espazio publikoan oreka berrezartzea, oinezkoei protagonismo handiagoa emanez, bizitegi- eta merkataritza-eremuetan sarea eta oinezkoentzako espazioak indartuz.
- Mugikortasun urriko pertsonen irisgarritasuna hobetzeko hainbat sistema ezartzea: ikusmen-urritasuna dutenei laguntzeko soinua igortzen duten semaforoak, oinezkoentzako pasabideetako ukipen-gainazalak, autobus-hornidurak egokitzea, etab.
- Arkitektura-oztopoak ezabatzeko urteko kanpainak egitea, hiri-ingurunean mugikortasun urriko pertsonen irisgarritasuna hobetzeko.

03.2 Bizikleten mugikortasuna

Ezaugarriak

- Bizikletaren erabilera udalerrian oso txikia da. 2015eko mugikortasun-inkestatik ateratako datuen arabera, Lezon hasten edo amaitzen diren desplazamenduen % 1,15 bakarrik egiten da bizikletaz.
- Gipuzkoako Bizikleta Bideen Lurralde Plan Sektorialak, 2013an egindakoak, Erreterria Pasaia (Donibane) ardatzaren egungo trazadura definitzen du, 3,1 km-ko luzerarekin.
- Ibilbidean zehar, eten txiki bat dago Erreterria eta Lezo arteko zatian, eta, gaur egun, ibilbidea modu malkartsuan amaitzen da Lezo-Pasaia ardatzean. Egiteke dagoen azken zati horrek sarea osatuko luke Pasaia barrutiarekin.
- Lezon oso-osorik igarotzen den trazadura GI-2638 Jaizkibel Hiribidearekin ia paraleloan doa. Bihurgune txiki samarra du, eta eremu garrantzitsuekin lotzen da, hala nola udal-kiroldegiarekin eta garraio publikoko geltokiekin.

Arazoak

- Egungo zoladurak kalte puntualak ditu, erorikoak edo istripuak eragin ditzaketenak, bereziki gurutzaduretatik edo aldapa-gainaldeetatik gertu dauden puntuetan. Trazaduran zehar, egungo pintura oso hondatuta eta ia ezabatuta dago.
- Partekatzen ez diren zatietan, bi norabideko bi erreik osatzen dute trazadura, metro bat inguruko zabalerarekin. Hala ere, ibilbidearen zati bati alboetako babesen oinarriak eragiten dio, horiek erreia inbaditzen baitute.
- Gaur egungo zabalerari esker, aldi berean bi ziklo ibil daitezke, baina albo-ertz handirik gabe. Hala ere, egungo trazaduraren inguruneak ez du aldaketa handirik ahalbidetzen sarearen geometriari gainerako bide-parte-hartzaileengan eragin negatiborik izan gabe.
- Gatazka-puntutzat har daitezke oinezkoekin trazadura partekatzen duten eremuak. Bidearen zabalera ez da oso handia; beraz, arazoak sor daitezke txirrindularien eta oinezkoen arteko interakzioetan.
- Detektatutako gatazka-puntuak garajeetarako eta ibietarako sarbideak dira, Jaizkibel Hiribidearen paraleloko zatian.
- Lehendik dauden sareen arteko jarraitutasunik eza.
- Egungo eskaintzak ez du industrialdearekiko loturarik Lezo-Gaintxurizketa errepidearen bidez.

Aukerak

- Egungo sarearen egoera hobetzea. Zoruko kalteak zuzentzea eta seinale horizontalak eta bertikalak hobetzea.
- Ingurumenarekiko interesa eta Lezoko herritarrek bizikleta erabiltzearen abantailak areagotzea. Bizikleta sustatzea, mugitzeko eta aisialdirako modu osasungarri gisa.
- Lezon bizikleta eguneroko garraiobide gisa erabil dadin sustatzea eta laguntzea, kirol- eta jolas-jardueraz gain.
- Lezo inguruko landa-bideen ondarea balioestea, bai eta herrien arteko konexioa modu osasuntsuetan egiteko eta interes turistikoa, kultural edo naturaleko eremuetara iristeko funtzioa ere.
- Hirigunea herritarrek erabil dezaten berreskuratzen laguntzea, eta herrietako hiriguneetan modu atseginenak eta ohikoenak gero eta gehiago erabiltzea sustatzea.
- Trafikoa lasaitzeko neurriak, aldi berean oinezkoen eta bizikleten mugikortasuna hobetzeko.

03.3 Garraio publikoa

Ezaugarriak

- Lezoko garraio publikoa hainbat garraiobidek osatzen dute: Lurrealdeak, RENFEk eta Euskotrenek. Hala ere, Lezoko hirigunean Lurrealdeak bakarrik ematen du zerbitzua, Renfeko geralekua Erreterian baitago, Lezorekin muga egiten, eta Euskotreneko geralekua hiri-inguruetik oso urrun baitago.
- Hiriarteko autobusak 9 linearen bidez ematen dio zerbitzua udalerriri: eguneko 7 linea eta gaueko 2. Kontuan izan behar da linea batzuk osagarriak direla eta ez dutela aldi berean funtzionatzen. Hiriarteko autobusak Lezo, Erreteria, Donostia, Hondarribia eta Irun lotzen ditu.
- Lezotik igarotzen diren lineetatik, 4 herrigunetik igarotzen dira, 1 Altamira auzotik eta gainerakoak Gaintzurizketatik. Linea horiek 7 geltokitan ematen dute zerbitzua, baina horietako 4 baino ez daude hirigunean.
- RENFE-Aldiriak, C-1 linearen bidez (Lezo ï Brinkola), Lezoko udalerria lotzen du eskualdeko eta Gipuzkoako hainbat herrigunerekin. Lezori zerbitzua ematen dion geltokia Erreterian dago, Lezorekiko udal-mugan.
- EuskoTrenek E2 Hendaia/Lasarte-Oria linearen bidez ematen dio zerbitzua Lezori, eta, Donostian, helmuga Bilbo duen E1 linearekin lotzeko aukera ematen du. Udalerriko geltokia Gaintzurizketa Lezo da, herrigunetik urrun.
- Inkestatutako pertsonen ikuspegitik, lineen maiztasun falta eta garraio publikoaren eskaintza eskasa hauteman dira. Industrialdera sartzeko garraioa eskatzen da.
- Eskariaren arabera garraio-zerbitzu bat dago mugikortasun urriko pertsonentzat edo adinekoentzat landa-ingurunean. Zerbitzu hori gizarte-zerbitzuen arloak kudeatzen du, eta *Behemendi Landa Garapenerako Elkarteak* egiten du, udalerriri mugakideekin batera.

Arazoak

- Garraio publikoaren erabilera txikia, ibilgailu pribatuaren erabilera aurrean.
- Eskaintza Lezoko ardatz nagusian biltzen da, eta udalerriko beste eremu batzuei ez zaie arretarik eskaintzen.
- Eskariaren garraio-zerbitzua ez da globala, eta biztanleriaren segmentu bati bakarrik erantzuten dio.
- Artatu gabeko eremuen artean, nabarmentzekoa da ez dagoela industrialderako sarbidea errazten duen garraiobide publikorik.

Aukerak

- Egungo eskaintza zabaltzea, Jaizkibel Hiribidea ardatz nagusitik kanpo.
- Ibilgailu pribatuaren aurrean garraio publikoaren erabilera sustatzeko neurriak bultzatzea, bereziki gaur egun eskaintzarik ez duten eremuetan, hala nola jarduera ekonomikoko zentroetan.
- Garraio-zerbitzuaren erabilera eskariaren arabera zabaltzea landa-inguruneko biztanle guztiei.

03.4 Mugikortasun motorduna

Ezaugarriak

- Lezo abiapuntu edo helmuga duten joan-etorrien % 40 inguru ibilgailu pribatua egiten dira. 2015ean, zirkulazio-baimena zuten emakumeen kopurua 1.195 (% 41,51) zen, eta, gizonena, 2.106 (% 58,48) [Iturria: *Ingartek egindako 2015eko Mugikortasun-inkesta*]. Horrek eragin zuzena du gizonen ibilgailu pribatua gehiago erabiltzean, eta emakumeek joan-etorrietarako beste pertsona batzuekiko eta/edo beste garraiobide batzuekiko mendekotasuna izatean.
- Iragaitzazko ibilgailuen joan-etorria handia da. Trafiko horiek ibilgailu astun asko dituzte, eta horiek hiri-ingurunea zeharkatzen dute, ibilbidearen jatorria edo helmuga hori izan gabe.
- Lezoko hiri-ingurune mugikortasun motordunaren ezaugarri nagusia da ibilgailuen joan-etorri handia dagoela GI-2638 eta GI-3440 errepideek osatzen duten ardatz nagusian. Jaizkibel Hiribideak eta Gaintzurizketa-Lezok ia osorik xurgatzen dituzte Pasaia Donibanetik eratorritako trafikoak, eta, gainera, Pasaia Portuaren eta Lezoko industrialdearen eskariaren zati bat hartzen dute.
- Herritarrek adierazi dute deserosotasuna eragiten dutela herrian etengabe ibiltzen diren kamioi kopuru handiek. Gasolindegia inguruan, zirkulazioa kolapsatzen dute eta ikuspen-arazoak sortzen dituzte.
- Pasaia portuaren eskariak eragin nabarmena du udalerriko trafikoan, deskargak egiten direnean, eta kamioien etengabeko trafikoak eragiten du.
- Kanpoko ibilgailuen joan-etorria gorabehera, ez da auto-ilara errepikaririk hauteman.
- Hiru industrialdeen eskaerari erantzunez, Ipintzak eta Sagastik antzeko eskaria dute, sarreren eta irteeren % 26 eta % 29, hurrenez hurren. Itturin da eskari handiena duen gunea, ibilgailuen % 45 erregistratuta baitaude.

Arazoak

- Ardatz nagusia, GI-2638 eta GI-3440 errepideek osatzen dutena, foru-jabetzakoa da, eta beraz, jarduketa posibleen tartea mugatuta dago.
- Desplazamendu ugari egiten dira udalerraren erdigunetik, eta Lezotik kanpoko trafikoak dira.
- Trafiko altu horiek zuzenean eragiten diete lezotarrei, bide-segurtasunari, zaratari, kutsadurari eta abarrei dagokienez.
- Udalerrian ez dago kargagailu-sare irisgarririk, eta horrek ibilgailu elektrikoaren erabilera oztopatzen du. Ibilgailu elektrikoaren aldeko apustuak askoz bultzada handiagoa behar du, bai arlo pribatua, bai garraio publikoan.

Aukerak

- Mugikortasun-eredu berriak aplikatzea, garraio publikoa eta motorrik gabeko moduak indartzeko, ibilgailu pribatuaren erabileraren kaltetan.
 - Espazioaren bidezko banaketa sustatzea: ibilgailu pribatuen zirkulazio-espazioa eta aparkatzeko beharra murriztuko duten alternatibak sustatuko dira, modu eraginkorragoen aurrean.
 - Ekintzak aurrera eramatea, hala nola trafikoa baretzea eta erabilera partekatua ezartzea.
 - Ohitura kolektiboen aldaketa sustatzeko neurriak ezartzea, zerbitzu eta dinamika jasangarriagoak bilatzeko. Aldaketa zuzentzeko, planak, informazio-kanpainak eta tresnak egitea.
- Hiri-ingurunea zeharkatuz GI-2638 errepidea erabiltzen duten trafikoak birbideratzea, industrialderantz edo Gaintzurizketarantz.
- Lantokira joateko planak egitea, joan-etorri jasangarriagoak sustatzen dituzten jarduera ekonomikoko eremuetarako. Langileen arteko koordinazioa bultzatzea, *car-sharing* eta *car pooling* aukerak erabiltzeko.
- Espazio publikoa eta bide-azpiegiturak optimizatzea, moduen arteko intermodalitatea hobetuko duten eta irisgarritasuna eta herritarren egunerokotasunarekin bat datozen bidaia-denbora lehiakorrak bermatuko dituzten neurrien bidez.
- Mugikortasun elektrikoa sustatzea, erakundeekin eta beste administrazio batzuekin lankidetzan; ibilgailu elektrikoak kargatzeko guneen sare egokia edukitzen hastea, lehendik dauden sare elektrikoak erabiltzea ahalbidetzen duten berrikuntza teknologikoetan aurrera eginez.

03.5 Aparkalekua

Ezaugarriak

- Altamiran aparkaldi mugatua arautzen duen ordenantzaren arabera, hauek dira hurrengo lortzeko helburuak: ñAltamira auzoko eragin-eremuan aparkatzea mugatzeko, batetik, helburu orokorren barruan, aparkatzeko eskaerari behar bezala erantzutea, eta, hala, aparkalekuaren txandakatzea bermatzea, eta, bestetik, erabilera publikoko aparkalekuaren espazioa kudeatzea.
- Lezoko herritarrek aparkaleku falta adierazi dute arazo nagusitzat, eta, beraz, plaza gehiago eta kudeaketa aldatzea eskatu dute (egoiliarrentzako plazak). Pertsona batzuek zehazten dute aparkatzeko arazoak handiagoak direla eguneko azken orduetan (19:00etatik aurrera); beste batzuek, berriz, esaten dute arazoak orokorrak direla eta ez direla hirigunera mugatzen.
- Aztertutako Lezoko hiriguneak okupazio-maila handia edo oso handia adierazten du. Saturazio handiena duten eremuak udalerriko sarbideetatik gertu daude. Altamira auzoan izan ezik, udalerr osoan ez dago aparkaleku-erregulaziorik.
- Lezon erroldatuta ez dauden ibilgailuen kopurua altua da. Arazo hau batez ere herriguneko sarreran nabaritzen da, non aparkaleku gehiengoa Lezotik kanpoko ibilgailuak diren.
- Aparkatzeko arauak betetzeari dagokionez, hiri-ingurunean ez da arazo handitzat har daitekeen egoerarik antzeman. Oro har, gaizki aparkatutako ibilgailu gutxi batzuk hauteman dira, baina pertsonen segurtasuna eta irisgarritasuna ez zituzten arriskuan jartzen.
- Industrialdearen ezaugarria da ez dagoela aparkalekuaren antolamendu argirik. Batez ere, marka horizontalak mugatuta ez daudelako edo narriatuta daudelako.
- Egindako ikuskapenetan, egiaztatu da zati askotan okupazio-maila oso handia dela, eta, ondorioz, aparkaleku irregular asko daudela.
- Aparkatzeko leku falta eta ibilgailu pribatuaren mendekotasuna arazo handia da hiru poligonoetan, baina deigarriagoa da Itturinen kasuan; ibilgailu askok espaloien gainean aparkatzen dute, espaloia ia baliogabe utzita.
- Mugikortasun murriztua duten pertsonentzako aparkalekuei dagokienez, ez da horretarako erreserbatutako leku nahikorik antzeman.
- Lezon eguneko eskaria gauekoa baino % 12 txikiagoa da. Hau da, kanpoko ibilgailuek hirigunean duten erakarpen-pisua bertakoek sortutakoa baino txikiagoa da.

Arazoak

- Hiriguneko eta industrialdeko aparkalekuen saturazioa.
- Doan eta helmugatik gertu aparkatzeko eskaintza bat eskuratzeak erdiguneko bideen saturazio iraunkorra ekar dezake.
- Hiri-eremuetatik kanpo aparkatzeko eskaintza, antolamendurik gabe; legez kanpoko aparkalekuak eta bide publikoa bidegabe okupatzea nagusitzen dira.
- Mugikortasun urriko pertsonentzat erreserbatutako plaza-kopurua txikiagoa da irisgarritasunari buruzko araudian ezarritakoa baino.

Aukerak

- Eskariaren portaerak birbideratzea, araudi eraginkorrago baten bidez, onura jakin batzuk murriztuz, alternatiba interesgarriak sustatuz eta ibilgailu pribatuarekiko mendekotasuna murriztuz joan-etorrietan.
- Lurzoru publikoari balioa ematea Lezoko herritarrek erabiltzeko eta gozatzeko.
- Araudiak adierazten dituen MUP plazak izatea.