
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LEZO

INFORME DE DINÁMICA DE GRUPO

Versión 01

Junio 2021



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

Índice

01. ANTECEDENTES	3
01.1 Ficha de participación	3
02. PUNTO DE VISTA DE LA MOVILIDAD	4
02.1 A pie en Lezo	4
02.2 Lezo en bicicleta	4
02.3 Transporte privado	4
02.4 Aparcamiento	5
02.5 Entorno rural	5
02.6 Transporte público	5
02.7 Zona industrial	6
02.8 Puerto	6
02.9 Carga y descarga	6
02.10 Taxi	7
02.11 Desarrollo de la movilidad en 5-10 años	7
03. CONCLUSIONES	8

01. Antecedentes

En el presente documento, se recogen las principales ideas que se han mencionado en la dinámica de grupo realizada entre los agentes internos de la ciudad.

Los temas que se han puesto sobre la mesa se pueden clasificar en el ámbito de la movilidad de Lezo y, a lo largo de la conversación, se han mencionado, a diferentes niveles, sus inquietudes y sugerencias en torno a los peatones, las bicicletas, el transporte público y el coche privado, especialmente entre el entorno rural y la zona urbana.

Además, a lo largo de la dinámica, se han mencionado más de una vez los problemas que genera el puerto.

01.1 Ficha de participación

Fecha: 8 de junio.

Lugar: Ayuntamiento de Lezo.

Duración: Una hora .

Participantes:

- Ingartek (responsable de la dinámica)
- Asociación Lezokoak (asociación de hostelería, comercio y servicios)
- Aiton borda ñ Jubilados
- Asociación de ciclistas
- Grupo de mujeres Gaxuxa
- Grupo de transición energética y medio ambiente Iratzerri
- Grupo ecologista Eguzki Oarsoaldea

02. Punto de vista de la movilidad

02.1 A pie en Lezo

En general, el pequeño tamaño de Lezo se ve como una de las principales ventajas. Debido a ello, es fácil desplazarse a pie, sobre todo para realizar desplazamientos cotidianos. Por el contrario, en lo que respecta al estado los obstáculos del pavimento de algunas zonas del municipio, se observan problemas para las personas de movilidad reducida.

02.2 Lezo en bicicleta

En cuanto a las vías ciclistas, se observa un problema principal: no existe una conexión adecuada con las zonas circundantes, lo que hace que se considere como un medio de transporte inseguro y peligroso.

“El carril bici que va hacia San Juan debería estar terminado. Mientras tanto, es un punto de riesgo porque tienes que entrar en la carretera para todo...”.

“Es peligroso porque no hay camino”.

El principal problema es la conexión con Pasai Donibane que aún no se ha realizado. Por otra parte, a pesar de que la conexión con Errenteria y Donostia presenta diversos problemas, no hay soluciones fáciles.

En lo que respecta a la interacción entre la bicicleta y otros elementos, los ciclistas deberían circular por la carretera, siempre que se garantizase la seguridad. Sin embargo, con la actitud actual de los automovilistas no lo ven claro.

“Si se consiguiese ser respetuosos, sí”.

“Creo que las bicicletas deben circular por la carretera. La cuestión es que, para circular por la carretera, se necesita seguridad. Respeto de los vehículos motorizados y espacio. Mientras tanto, son necesarias las vías alternativas actualmente ejecutadas (tramo Jaizkibel Hiribidea).

02.3 Transporte privado

En cuanto al transporte privado, la ubicación de Lezo es positiva, ya que garantiza conexiones sencillas y rápidas.

Por el contrario, las carreteras dividen el pueblo por la mitad. Se considera que el nivel de tráfico es muy elevado y, además, los vehículos atraviesan Lezo a gran velocidad.

“Para ir a Donibane es necesario pasar por Lezo... El camino que conduce a Gaintzurizketa también pasa por el centro de Lezo. Eso es lo que genera la mayoría de los aspectos negativos o pegas”.

Algunos creen que hay que poner obstáculos al coche dentro del pueblo.

“Para moverse dentro de Lezo (en el casco urbano) el coche no es necesario. La gente tiene que cambiar sus costumbres”.

02.4 Aparcamiento

Todos coinciden en que falta espacio para aparcar en Lezo. Algunos opinan que cada coche registrado debería tener su sitio. Además, se considera que los espacios como el que está junto al polideportivo son muy positivos. Sería importante llevar a cabo otras iniciativas similares (por ejemplo, adecuar el terreno que está junto a Gaintxurizketa).

“Si se eliminan plazas de aparcamiento de las calles o plazas, deberán colocarse en otro lugar”.

“Me parece bien mantener la zona del polideportivo y, es más, desarrollar más espacios como ese... Por ejemplo, en la bajada de Gaintxurizketa”.

“Aunque esté a 5-10 minutos de casa (en vez de debajo de casa), si sabes que vas a tener sitio, vas a ir allí”.

No hay una opinión clara sobre la implantación de zonas OTA para residentes. Algunos creen que puede ser positivo, pero otros no ven bien que haya que pagar.

“Si tenemos OTA y sitio para aparcar todos, yo no tengo ningún problema. Pero creo que si hasta ahora no lo hemos tenido es porque no hay sitio”.

“Hace falta sitio para aparcar, pero gratis, como en Oiartzun”.

02.5 Entorno rural

El principal problema del entorno rural es la falta de urbanización. La falta tanto de vías peatonales como ciclistas genera que los habitantes dependan del coche privado y, además, para llegar a las vías peatonales cercanas, deben cruzar las carreteras.

“En la zona de Gaintxurizketa no pueden salir de casa cruzando la carretera o saltando vallas [...] Ellos tienen que usar el coche sí o sí”.

02.6 Transporte público

En general, el servicio de transporte público que opera en el municipio se valora positivamente.

Uno de los participantes propone acercar el servicio a la altura de la estación de Renfe en el sentido Donibane-San Sebastián.

Por otro lado, en relación con el apartado anterior, no existe servicio de transporte público ni en el entorno rural ni en el industrial.

“Si, por ejemplo, se promueve el autobús que va de aquí a Irún, tanto la gente de aquí como los trabajadores de Irún podrían utilizarlo”.

02.7 Zona industrial

La opinión sobre la zona industrial sigue la misma línea que la del entorno rural. La falta de líneas de transporte público, aceras o carriles bici provoca hoy en día una dependencia casi absoluta del coche privado.

Se echa en falta una línea de autobús que una la zona industrial con el lugar de residencia de los trabajadores, por ejemplo, una línea que una Lezo – Zona industrial – Irún.

Algunas personas suelen hacer el camino de Gaintxurizketa andando o en bicicleta, pero sin seguridad.

“Hay que proporcionar alternativas para los que para trabajar tienen que subir Gaintxurizketa. Autobús, carril bici, vía peatonal... así la gente dejará de usar el coche”.

“Reducir un poco el ancho de la carretera y proteger un poco ese tramo para que pueda ser utilizado por peatones y bicicletas, para ir a trabajar, andar...”.

02.8 Puerto

La gente cree que el puerto tiene un impacto negativo en el día a día de los habitantes. Sobre todo, las emisiones de partículas que produce el puerto y la falta de cobertura de las cargas de los camiones, que provoca la propagación de partículas por el pueblo.

“Tanto en las ventanas como en los coches hay a menudo polvo y partículas del puerto...”.

“Los camiones deberían ir cubiertos, pero muchas veces no lo hacen”.

Por otro lado, denuncian que el impacto acústico y luminoso en la zona del muelle es muy alto. Además, se propone ofrecer indicadores en tiempo real que reflejen la situación, como una pantalla de información.

02.9 Carga y descarga

Por lo que respecta a la carga y descarga, aunque apenas hay espacio de paso, esto no es motivo de gran conflicto.

“La gente aparca en doble fila para descargar y es cierto que la policía local lo consiente... pero no hay sitios”.

“No hay problemas para realizar el reparto. Si ven que estás trabajando, no te dirán nada”.

02.10 Taxi

A la parada de taxi que hay hoy en día no se le está dando un gran uso. Debido a su gran tamaño, está libre a menudo. Se propone adaptar este espacio para otros usos.

“Estaría bien destinar parte de la parada de taxi para realizar labores de carga y descarga, por ejemplo”.

02.11 Desarrollo de la movilidad en 5-10 años

De cara al futuro, existen formas de pensar contrapuestas en lo que respecta al desarrollo del número de coches. Algunos opinan que la subida del precio del combustible y el impacto medioambiental harán que el número de coches privados disminuya. Otros, sin embargo, argumentan que no habrá grandes cambios porque se mantendrá la dependencia del coche.

En caso de existir un desarrollo de vivienda u otro equipamiento, la población insiste en tener en cuenta el estacionamiento.

Uno de los participantes considera que en el Plan debería mencionarse la estrategia de recarga de coches híbridos y eléctricos. Además, se ha propuesto que sería interesante promover alternativas como los servicios de la comunidad energética.

“Yo tengo capacidad para cargar mi coche porque tengo garaje. Pero en Lezo mucha gente no tiene esa posibilidad”.

03. Conclusiones

En la dinámica de grupo se han presentado y debatido diversos temas relacionados con la movilidad. En general, el pensamiento de la mayoría de los participantes sigue la misma línea, y tanto las preocupaciones como las propuestas mencionadas han sido valoradas positivamente.

- De forma global, las carreteras que atraviesan Lezo garantizan conexiones de buen nivel con las localidades vecinas para el transporte privado. Sin embargo, esto genera mucho tráfico interno, sobre todo debido a los vehículos pesados de la zona industrial y del puerto.
- Se considera que las distancias cortas del núcleo urbano son una gran ventaja para desplazarse a pie, pero según los participantes, muchas vías urbanas no son adecuadas desde el punto de vista de la accesibilidad.
- La falta de aparcamiento en el municipio es una de las principales preocupaciones de los participantes. Sin embargo, esta reivindicación parece contradictoria en algunos casos respecto al espacio urbano. Por un lado, se considera que se necesitan espacios cómodos y seguros para peatones y bicicletas y, por otro, se pretende aumentar el número de plazas de aparcamiento. Asimismo, se propone el desarrollo de aparcamientos disuasorios similares al espacio anexo al polideportivo.
- Fuera del núcleo urbano, se considera que las conexiones peatonales y ciclistas son escasas, sobre todo de cara a la zona industrial y a Pasai Donibane.