
PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE LEZO



Lezoko Unibertsitateko Udala

Lezoko Unibertsitateko Udala

Enero 2021



INGARTEK
Inteligencia en movimiento

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

Anexo 3: Análisis del carril bici

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	5
02. CRITERIOS DE DISEÑO DEL TRAZADO	6
02.1 Tipo de vía ciclista	6
02.2 Tipo de personas usuarias	7
02.3 Seguridad y confianza	7
02.4 Tiempo de viaje y comodidad	7
02.5 Secciones tipo recomendadas	8
02.6 Diseños complementarios	9
02.7 Señalización	9
03. CRITERIOS DE VALORACIÓN	11
04. RESUMEN DE LOS RESULTADOS	13
05. ANÁLISIS DETALLADO POR TRAMOS	15
05.1 Tramo Errenteria-Lezo	16
05.2 Tramo Kiroldegia- Jaizkibel Hiribidea	19
05.3 Tramo Jaizkibel hiribidea	25
05.4 Tramo Lezo- Pasaia	29
05.5 Otros conflictos	31

Índice de tablas

Tabla 1: Dimensiones recomendadas según tipo de sección (Fuente: DGT).....	9
--	---

Índice de ilustraciones

Ilustración 1: Criterios de diseño de trazado	6
Ilustración 2: Señalización horizontal mediante puntura de contraste para una intersección (fuente: Collection of Cycle concepts 2012- Cycling Embassy of Denmark)	10
Ilustración 3: Tramos de la red ciclable	15

01. Introducción

La segunda fase del PMUS se centra en el análisis de la movilidad del municipio. Este apartado se va a estudiar en diferentes apartados, a resumir entre:

- Encuestas a peatones y conductores
- Conteos de personas y vehículos
- Análisis de aparcamientos
- Análisis del carril bici

El presente documento se centra en el análisis del carril bici. Esta tarea se ha llevado a cabo teniendo en cuenta que el trazado actual está consolidado y que no hay grandes actuaciones previstas en un futuro cercano. Por ello, el peso del análisis recae en detectar posibles deficiencias de la infraestructura actual y no en buenas prácticas de diseño.

La mejora de la infraestructura actual puede centrarse en medidas que impulsen el uso de la bicicleta, como la mejora de conexiones actuales, la mejora de la infraestructura o la habilitación del acceso a grandes zonas de generación y atracción de movilidad (estaciones de transporte público, zonas de trabajo, centros de estudio, equipamientos culturales y deportivos...).

02. Criterios de diseño del trazado

A la hora de diseñar una red de ciclista, hay que tener en cuenta varios factores cuantitativos y cualitativos. Estos aspectos serán los cimientos sobre los que se rijan las directrices de diseño y planificación de la red.



Ilustración 1: Criterios de diseño de trazado

02.1 Tipo de vía ciclista

El [Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial \(BOE núm. 261, de 31 de octubre de 2015\)](#) define los siguientes tipos de vías ciclistas:

- **V²a ciclista.** V²a específicamente acondicionada para el tráfico de ciclos, con la señalización horizontal y vertical correspondiente, y cuyo ancho permite el paso seguro de estos vehículos.
- **Carril-bici.** V²a ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido.
- **Carril-bici protegido.** Carril-bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada, así como de la acera.
- **Acera-bici.** V²a ciclista señalizada sobre la acera.
- **Pista-bici.** V²a ciclista segregada del tráfico motorizado, con trazado independiente de las carreteras.
- **Senda ciclable.** V²a para peatones y ciclos, segregada del tráfico motorizado, y que discurre por espacios abiertos, parques, jardines o bosques.
- **V²a compartida o mixta:** v²a en la que el ciclista comparte el espacio con los vehículos motorizados, con presencia o no de peatones.

02.2 Tipo de personas usuarias

Existen diferentes tipos de personas usuarias, y las características de la red deben adaptarse a todas en la medida de lo posible. Quienes se desplazan por ocio o motivos de trabajo/estudio tienen como objetivo un trayecto rápido y cómodo. Sus destinos habituales son centros de trabajo, ocio, centros escolares, etc., y por lo general están dispuestas a desplazarse hasta 6-8 km desde su domicilio.

Además, existe un grupo especialmente vulnerable, el de las personas usuarias de menor edad, que o bien están empezando a aprender o ya emplean la bicicleta en las inmediaciones de su domicilio. Cabe mencionar la importancia de habilitar un espacio seguro para estas personas, dado que son los ciclistas del futuro.

Existe otro grupo de personas usuarias que tienen como objetivo la realización de una actividad física o desplazamiento por ocio. Estos movimientos se caracterizan por ser, generalmente, de mayor recorrido (10 km o más). Estas actividades tienden a realizarse en grupo y durante los fines de semana. Los orígenes y destino habituales son estaciones terminales de transporte o zonas de interés turístico.

02.3 Seguridad y confianza

Cuando nos referimos a la seguridad y la confianza que transmite un modo de transporte, hacemos referencia a dos conceptos diferentes. La seguridad se evalúa mediante conceptos cuantificables (dimensiones, índices de accidentabilidad...), mientras que la confianza que transmite una infraestructura se mide mediante variables subjetivas de individuos. Esta última puede evaluarse mediante entrevistas, encuestas o grupos de trabajo.

Para poder garantizar una creciente representatividad modal del uso de modos sostenibles, es imperativo que tanto la infraestructura habilitada para ciclar como su entorno inmediato transmitan una sensación de confianza y garanticen un nivel de seguridad suficientes. La coexistencia de los diferentes modos de transporte debe influir no solo en las dimensiones de los carriles o zonas habilitadas, sino también en la reordenación urbana, límites de velocidad, zonas de detención y giro.

02.4 Tiempo de viaje y comodidad

El tiempo de viaje entre dos puntos es uno de los factores más relevantes a la hora de decidir en qué modo nos desplazamos. Por ello también supone un rol importante en la toma de decisión de emplear la bicicleta como modo de transporte.

En ocasiones los carriles bici que se diseñan segregados o protegidos del tráfico tienen unas dimensiones reducidas que dificultan los adelantamientos y pueden presentar un problema de capacidad si la demanda aumenta lo suficiente. Es por ello que uno de los factores clave que se recomienda respetar es habilitar una anchura suficiente para realizar adelantamientos de forma segura.

Los tiempos de espera en intersecciones deberían ser reducidos en la medida de lo posible y deben tener, al menos, la misma prioridad que peatones, autobuses o vehículos. En algunas

situaciones, incluso es recomendable dar prioridad de paso a las personas usuarias de la bicicleta en ciertas intersecciones.

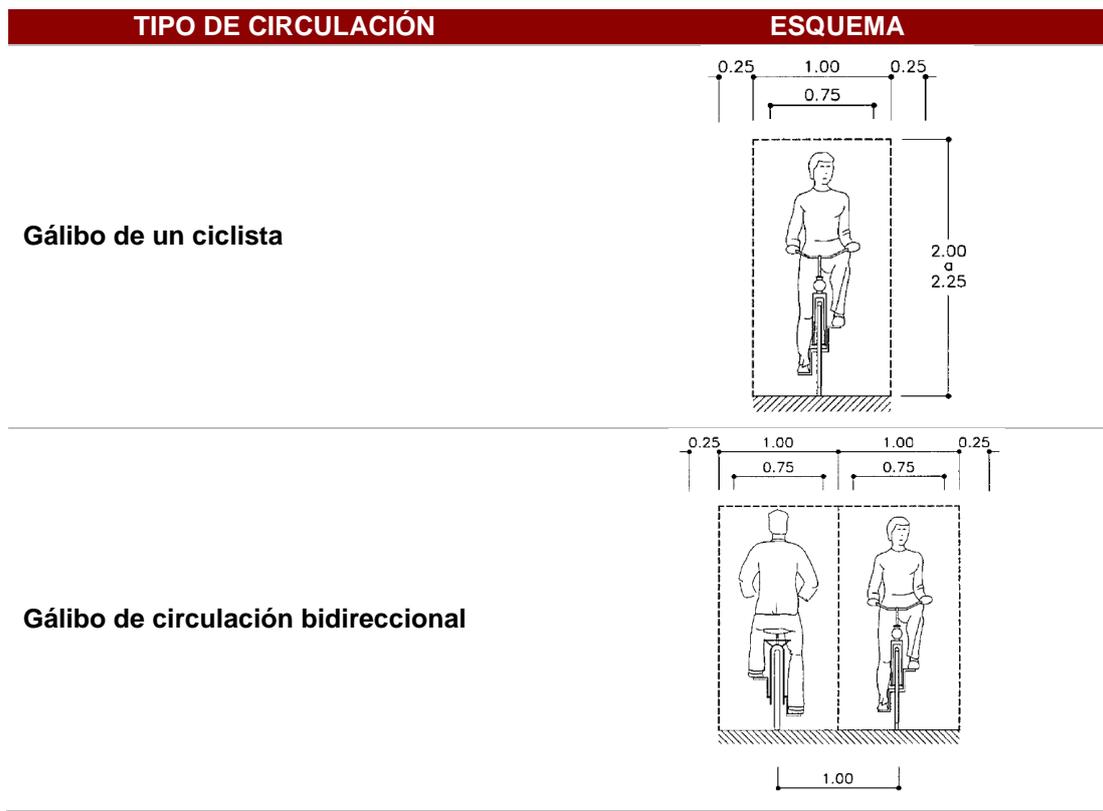
02.5 Secciones tipo recomendadas

Cada tipo de vía responde a diferentes situaciones y requieren de características geométricas diferentes. Sin embargo, de acuerdo al Manual de recomendaciones de diseño, construcción, infraestructura, señalización, balizamiento, conservación y mantenimiento del carril bici (Madrid, Ministerio del interior, DGT, 2000), se considera que un individuo ocupa una distancia transversal de 1 metro (0,75 metros que ocupan la bicicleta y el individuo, al que se le añaden otros 0,25 m como consecuencia del efecto oscilante de la bicicleta).

Además del metro estrictamente necesario para una persona, se recomienda al menos una separación lateral de 0,25 m a ambos lados, **por lo que el ancho mínimo recomendado para el diseño de un carril de circulación es de 1,5 m**. En el caso del gálibo mínimo en secciones bidireccionales, se recomienda que no sea menor a 2,5 m.

En caso de haber obstáculos o protecciones laterales de más de 5 cm de altura, se recomienda que la protección lateral sea de 0,5 m, por lo tanto, las secciones bidireccionales mínimas serán de 3 m.

Para secciones colindantes a zonas de aparcamiento, se recomienda una anchura de 0,8 m que permita abrir con seguridad las puertas de los vehículos.



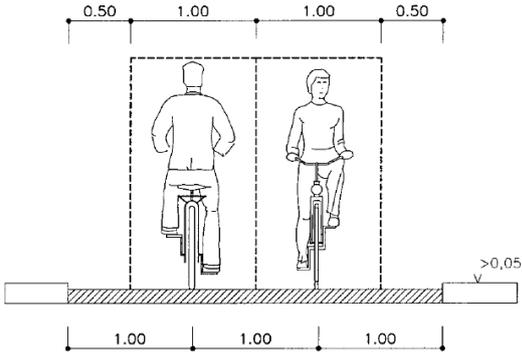
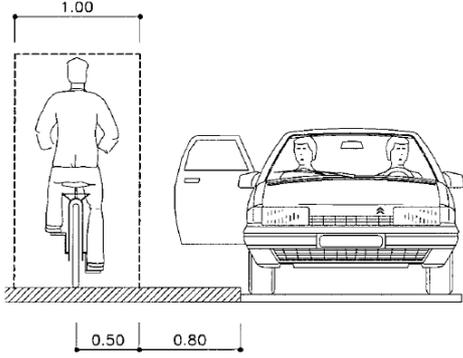
TIPO DE CIRCULACIÓN	ESQUEMA
<p>Gálbo de circulación bidireccional con obstáculos laterales</p>	
<p>Resguardo lateral frente a zonas de aparcamiento</p>	

Tabla 1: Dimensiones recomendadas según tipo de sección (Fuente: DGT)

02.6 Diseños complementarios

Las nuevas tendencias de movilidad, que tienen como objetivo la potenciación de modos sostenibles, han convertido la adaptación de algunas carreteras a vías compartidas en soluciones de éxito. Pese a que requieren medidas complementarias de calmado de tráfico y señalización pertinente para garantizar la seguridad de las personas ciclistas, son acciones técnicamente y económicamente asequibles. Se recomienda que la velocidad permitida en estas vías no supere los 30 km/h.

La pacificación o calmado del tráfico consiste en introducir medidas que disminuyen la velocidad de los vehículos motorizados. Además de cambios en la normativa y en la señalización se deben recurrir a:

- Cambios físicos en la sección de los viales y su entorno, es decir, en la calle.
- Cambios en el modo de uso de la calle y no en la morfología.

02.7 Señalización

El objetivo de los elementos de señalización es garantizar la seguridad, comodidad y eficacia en la circulación. Esta se rige bajo los principios de respetar las condiciones de seguridad vial, prevalencia de los tráfico y la sencillez y claridad, para poder facilitar unos criterios entendibles con uniformidad.

La regulación de la circulación se puede llevar a cabo por señalización mediante semáforos, señalización horizontal, señalización vertical y señalización en vías compartidas. Por otro lado, la señalización que tiene como objetivo la orientación de personas usuarias y divulgación de la red de transporte puede realizarse mediante paneles informativos o esquemas. La información a ofrecer puede ser esquemas de itinerarios de origen y destino, tiempo y distancia de recorrido, información cultural, turística, deportiva, etc.

En entornos urbanos, es imperativo indicar correctamente la señalización de regulación de la circulación en las intersecciones con tráfico motorizado. Por lo general, se tienden a emplear con mayor frecuencia las señales horizontales para reducir la presencia de obstáculos laterales o verticales.



Ilustración 2: Señalización horizontal mediante pintura de contraste para una intersección
(fuente: Collection of Cycle concepts 2012- Cycling Embassy of Denmark)

03. Criterios de valoración

Como se ha mencionado previamente, el presente documento se centra en el análisis del estado del carril bici actual. Para ello se ha realizado una inspección presencial a lo largo del trazado, evaluando diferentes aspectos relacionados con la comodidad y seguridad de las personas usuarias.

Extensión y continuidad de la red

El trazado de la red debe ser en la mayor medida de lo posible continuo y sin la obligación de dar rodeos. Un trayecto con constantes interrupciones o mucha sinuosidad provocará una demora y sensación de lentitud con las cuales los y las ciclistas podrían preferir abandonar la vía ciclista e incorporarse al tráfico rodado o las aceras.

Los puntos de detención deben ser minimizados, dado que las paradas constantes promueven la falta de cumplimiento en semáforos o cruces. A su vez, es recomendable priorizar al peatón y evitar conflictos innecesarios al realizar cambios de dirección o cruces.

El trazado debe estar bien interconectado, conformando una red lo más extensa posible y evitando que los diferentes segmentos de la red estén divididos por zonas no hábiles. Es recomendable que estas zonas no sean superiores a 300-400 m, ya que esto reduce su atraktividad.

Análisis del pavimento

La revisión del estado del pavimento es una de las principales tareas del análisis a llevar a cabo. Este trabajo se centrará en identificar posibles desperfectos, agujeros o grietas. También se señalarán, en caso de que se considere pertinente, posibles problemas de circulación derivados de la adherencia del pavimento o problemas derivados de la limpieza del entorno.

Dimensiones y distancias de seguridad

Se evaluarán las características geométricas de la red de acuerdo a los criterios establecidos en el apartado anterior, con el fin de detectar posibles puntos donde la geometría de los carriles puede presentar situaciones de peligro o falta de confianza.

Señalización vertical y horizontal

Se evaluará la presencia de señalización vertical y horizontal a lo largo del trazado, evaluando posibles puntos de mejora. En el caso de la señalización actual, se evaluarán su estado, la visibilidad, el estado de la pintura...

La información se percibe mejor cuando se ubica con consistencia en el mismo lado y a la misma altura. Esta buena práctica posibilita reducir el tamaño de las señales, mientras que se asegura una buena percepción por parte las personas usuarias.

La señalización horizontal está compuesta por marcas longitudinales que delimitan la vía y encauzan el tráfico, marcas transversales que indican puntos de detención y otros signos como flechas o símbolos.

Ocasionalmente se puede optar por el coloreado del firme. Esta medida refuerza la visibilidad del trazado y facilita su detección a todas las personas usuarias de la vía pública. Se recomienda este tipo de coloreado en puntos donde se crea conveniente recordar a las personas usuarias la prioridad ciclista por estas vías.

Puntos de conflicto

A lo largo del entramado urbano y ciclista, es posible que existan unas zonas de convergencia entre ciclistas, peatones y/o vehículos. Se analizará la existencia de estos puntos y, en el caso de que fuera necesario, se propondrán posibles medidas correctoras.

04. Resumen de los resultados

Extensión y continuidad de la red

El Plan Territorial Sectorial de Vías Ciclistas (PTSVC) de Gipuzkoa, elaborado en el año 2013, define el trazado actual en el eje Erretereria Pasaia (Donibane) con una longitud de 3,1 km.

A lo largo del recorrido, existe una pequeña interrupción en el tramo entre Erretereria y Lezo y, a día de hoy, el recorrido termina de forma abrupta en el eje Lezo-Pasaia. Este último tramo, que está por construir, complementaría la red con el distrito pasaitarra.

El trazado que discurre íntegramente por 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 diversas paradas de transporte público.

Podemos diferenciar cuatro tramos principales en función del tipo de vía:

- El primero, en el eje Erretereria-Lezo, hasta la altura de Lezoko Herri eskola, se trata de un trazado a la altura de la acera, pero segregado del tráfico peatonal mediante cambios de color y separaciones laterales.
- El segundo, que discurre desde la altura de Herri Eskola hasta el cruce con Zubitxo Kalea, es en una zona de acera- bici compartida con el tránsito peatonal.
- El tercer tramo discurre de forma paralela a Jaizkibel Hiribidea desde el cruce con Zubitxo Kalea hasta el final del municipio. Este tramo se encuentra a la altura de la calzada y está protegido mediante pivotes y otros elementos separadores. No hay contraste de textura o color respecto a la calzada.
- El tramo final es un espacio de acera-bici compartida con peatones. La segregación lateral con la calzada se realiza mediante un vallado de madera.

Análisis del pavimento

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. Estos pueden consultarse con mayor detalle en el siguiente apartado.

A lo largo de la inspección realizada, no se han observado problemas de limpieza ni del propio carril bici ni de su entorno inmediato (matorrales, ramas, u otros obstáculos).

Dimensiones y distancias de seguridad

En los tramos no compartidos, el trazado consta de dos carriles bidireccionales con anchuras cercanas a 1 m. Sin embargo, parte del trayecto se ve afectado por la base de las protecciones laterales que invaden parte del carril.

Por lo general, se puede decir que la anchura actual permite la circulación de dos ciclos de forma simultánea, pero sin demasiado margen lateral. En casos de tráfico denso, se podrían dar situaciones de adelantamientos dificultosos.

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.

Señalización vertical y horizontal

La señalización horizontal es uno de los aspectos con mayor margen de mejora del carril bici. A lo largo de su trazado, la pintura actual está muy deteriorada e incluso casi borrada.

Puntos de conflicto

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.

Otro de los puntos de conflicto detectados es el de los accesos a garajes y vados en el tramo paralelo a Jaizkibel Hiribidea.

En ambos casos, se considera que se puede mejorar la señalización de estos puntos.

05. Análisis detallado por tramos

A continuación se muestran los resultados de la inspección llevada a cabo. Para facilitar su interpretación, se ha dividido el recorrido en diferentes tramos y subtramos. Como referencia, el análisis se ha realizado en la dirección Errenteria-Lezo-Pasaia.

Tramo	Segmento	Inicio	Fin	Longitud (m)
Errenteria- Lezo	1	Renfe	Rotonda/ Rampa	235,4
	2	Rampa	Rampa	231,8
	3	Rampa	Paso de peatones	44,3
Polideportivo/ Kiroldegia - Jaizkibel Hiribidea	4	Parada de autobús / Kiroldegia	Herri Eskola	217,1
	5	Herri Eskola	Markesane Parkea	166
	6	Markesane Parkea	Jaizkibel hiribidea	65,8
Jaizkibel Hiribidea	7	Jaizkibel hiribidea	Parada de autobús	29,9
	8	Parada de autobús	Semáforo	280,3
Lezo- Pasaia	9	Semáforo	Fin del carril bici	619,4



Ilustración 3: Tramos de la red ciclable

05.1 Tramo Erreterria-Lezo

Segmento 1

Empezando desde la estación de Renfe de Lezo-Erreterria, el carril bici discurre hasta la rotonda que distribuye los accesos a Lezo desde las carreteras GI-636 y GI-2638. El carril bici, que inicialmente está segregado a la altura de la acera, termina a la altura de la rotonda. El camino se divide en dos partes: hacia la izquierda, por la acera en dirección Erreterria y, hacia la derecha, por la rampa, dirección Lezo.

Tramo	Segmento	Inicio	Fin
Erreterria- Lezo	1	Renfe	Rotonda
Sección Tipo			
Carril bici a la altura de la acera sin protecciones laterales			
			
Carriles			
Dos carriles bidireccionales			
Dimensiones			
Sentido 1	Erreterria-Lezo	1,2 m	
Sentido 2	Lezo Erreterria	1,2 m	
Protecciones laterales			
No hay			
Estado del pavimento			
Buen estado			
Señalización			
Señalización horizontal			
Buen estado de la pintura			
Señalización vertical			
No hay			
Puntos de conflicto			
El carril bici no tiene continuidad al final del tramo y termina en una vía compartida con peatones.			

Segmento 2

Esta sección la compone la rampa elevada que conecta la salida desde Erreterria hacia la entrada de Lezo. Esta zona supone una discontinuidad en la red del carril bici y carece de señalización que especifique la posibilidad de desplazarse en bicicleta.

Tramo	Segmento	Inicio	Fin
Erreterria- Lezo	2	Rampa	Rampa
Sección Tipo			
Espacio compartido con peatones. No hay señalización que defina si es una zona habilitada para el uso de la bicicleta.			
			
Carriles			
No hay carriles definidos			
Dimensiones			
Ancho:	3,5 m		
Protecciones laterales			
Valla metálica 1,5 m de altura			
Estado del pavimento			
Buen estado			
Señalización			
No hay señalización			
Señalización horizontal			
-			
Señalización vertical			
-			
Puntos de conflicto			
No se especifica si es un tramo habilitado para bicicletas.			

Segmento 3

Esta sección se encuentra desde el final de la rampa hasta el paso de peatones regulado por semáforo a la entrada del municipio, frente al polideportivo.

Tramo	Segmento	Inicio	Fin
Errenteria- Lezo	3	Rampa	Semáforo
Sección Tipo			
Acera exclusiva para uso peatonal.			
			
Carriles			
No hay carriles habilitados.			
Dimensiones			
Ancho:	1,7 m		
El tramo es considerablemente más estrecho que las zonas adyacentes.			
Protecciones laterales			
Valla metálica 1,4 m de altura.			
Estado del pavimento			
Buen estado			
Señalización			
No hay.			
Puntos de conflicto			
Acera peatonal que une segmentos de carril bici.			

05.2 Tramo Kiroldegia- Jaizkibel Hiribidea

Se ha definido el segundo tramo desde el inicio del carril bici, a la altura del polideportivo, hasta el cruce con la calle Jaizkibel Hiribidea, a la altura del parque. La subdivisión de segmentos es la siguiente:

Segmento 4

Tramo	Segmento	Inicio	Fin
Polideportivo-Jaizkibel Hiribidea	4	Parada de autobús Polideportivo	Frente a Herri eskola

Sección Tipo

Carril bici segregado a la altura de la acera.



Carriles

Dos carriles bidireccionales

Dimensiones

Sentido 1	Lezo- Pasaia	1,2 m
Sentido 2	Pasaia- Lezo	1,2 m

Protecciones laterales

Protección no continua.

Dos pequeños tramos con valla metálica de 1,5 m de altura y bordillo de 7 cm de altura separando de las jardineras.

Estado del pavimento

Buen estado

Señalización

Señalización horizontal

El estado de la pintura es mejorable. En algunos tramos casi no se ve.

Señalización vertical

No hay.

Puntos de conflicto

Al final del tramo hay una intersección con peatones antes de empezar un tramo compartido. No hay señalización en este punto.



Segmento 5

El tramo definido como segmento 5 discurre desde el cruce frente a la Herri eskola hasta Markesane Parkea con Jaizkibel Hiribidea.

Tramo	Segmento	Inicio	Fin
Polideportivo- Jaizkibel Hiribidea	5	Frente a Herri eskola	Markesane Parkea
Sección Tipo			
Tramo compartido entre peatones y bicicletas			
			
			
Carriles			
Dos carriles bidireccionales			
Dimensiones			
Sentido 1	Lezo- Pasaia	1,2 m	
Sentido 2	Pasaia- Lezo	1,2 m	
Protecciones laterales			
Bordillo de 7cm de altura y valla metálica de 1,4 m de altura.			
Estado del pavimento			
Varios desperfectos. Pequeños agujeros que pueden provocar alguna caída.			



Señalización

Señalización horizontal

El estado de la pintura es mejorable. En algunos tramos casi no se ve.

Señalización vertical

Señal azul al inicio del tramo indicando la vía compartida.

Puntos de conflicto

Segmento 6

Este segmento comienza al final del tramo paralelo a Markesane Parkea y finaliza en el cruce con Jaizkibel Hiribidea. En este punto, el carril bici se bifurca, por un lado, hacia Zubitxo Kalea (el recorrido termina aquí) y, por otro lado, uniéndose con el tramo de Jaizkibel Hiribidea. También puede cruzarse el tráfico rodado desde el giro a izquierdas desde Jaizkibel Hiribidea (dirección Pasaia).

Este cruce presenta uno de los puntos conflictivos de la red, dado que confluyen peatones y ciclistas. Además, la zona presenta ciertos desperfectos que pueden derivar en accidentes.

Tramo	Segmento	Inicio	Fin
Polideportivo-Jaizkibel Hiribidea	6	Markesane Parkea	Cruce con Jaizkibel Hiribidea-Zubitxo Kalea

Sección Tipo

Carril bici segregado con protección lateral frente a la calzada.



Carriles

Dos carriles bidireccionales. En dirección Lezo-Pasaia la base de la protección lateral invade parte del carril, reduciendo su anchura.

Dimensiones

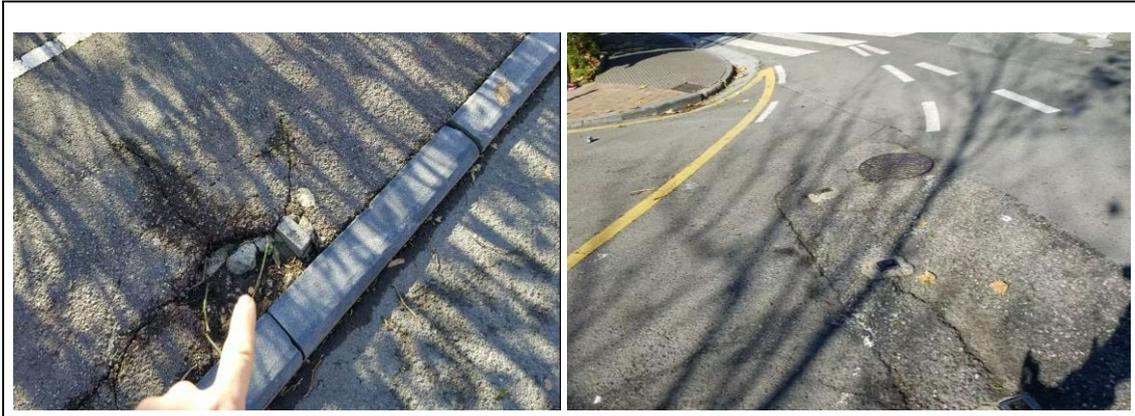
Sentido 1	Lezo- Pasaia	1,0 m
Sentido 2	Pasaia- Lezo	1,2 m

Protecciones laterales

Estado del pavimento

El pavimento presenta desperfectos que pueden derivar en situaciones de peligro a la altura del cruce entre el parque, Jaizkibel Hiribidea y el paso de peatones





Señalización

Señalización horizontal

Falta señalización horizontal en el paso de peatones y en el cruce.

Señalización vertical

No hay.

Puntos de conflicto

El final del tramo puede considerarse un pequeño punto de conflicto dado que convergen personas usuarias desde cuatro direcciones posibles.

05.3 Tramo Jaizkibel hiribidea

El siguiente tramo discurre a la altura de la calzada, con protecciones laterales, por Jaizkibel Hiribidea. Este trayecto es prácticamente recto, pero presenta una serie de interrupciones por pasos de peatones, paradas de autobús y accesos a garajes. El análisis del tramo se ha subdividido en dos zonas: la primera, la más cercana a la parada de Lurraldebus y , la segunda, hasta el final del municipio.

Segmento 7

Tramo	Segmento	Inicio	Fin
Jaizkibel Hiribidea	7	Cruce con Zubitxo Kalea	Parada de autobús
Sección Tipo			
Carril bici segregado a la altura de la calzada.			
			
Carriles			
Dos carriles bidireccionales			
Dimensiones			
Sentido 1	Lezo- Pasaia	0,85 m	
Sentido 2	Pasaia- Lezo	0,85 m + 0,15 m sumidero	
Protecciones laterales			
Sentido 1:	Lezo- Pasaia	Balizas 0,15 cm ancho	
Sentido 2	Pasaia- Lezo	Valla metálica 1,55 m (no continua)	
Estado del pavimento			
Pequeños desperfectos.			
Señalización			
Señalización horizontal			
El estado de la pintura es mejorable. En algunos tramos casi no se ve.			
Señalización vertical			
No hay.			
Puntos de conflicto			
Al final de este tramo se encuentra una parada de autobús. El vehículo realiza la parada en el carril de circulación, y se ha habilitado un bloque de acera modular de hormigón como avance entre la marquesina y la calzada. El carril bici cruza de forma longitudinal este bloque y puede			

darse una situación de conflicto con la subida y bajada de personas usuarias de transporte público.



Además, el bloque de hormigón no está bien alineado respecto al carril bici, y se forma un pequeño bordillo que puede provocar situaciones de peligro.



Segmento 8

Tramo	Segmento	Inicio	Fin
Jaizkibel Hiribidea	8	Parada de autobús	Semáforo
Sección Tipo			
Este tramo es la prolongación del tramo definido previamente, que discurre paralelo a Jaizkibel Hiribidea a nivel de la calzada segregada por protecciones laterales.			
			
Carriles			
Dimensiones			
Sentido 1	Lezo- Pasaia	0,75 m	
Sentido 2	Pasaia- Lezo	0,85 m + 0,15 m sumidero	
Protecciones laterales			
Sentido 1:	Lezo- Pasaia	Balizas 0,15 cm ancho	
Sentido 2	Pasaia- Lezo	Valla metálica 1,55 m (no continua)	
Estado del pavimento			
Pequeños desperfectos.			
Señalización			
Señalización horizontal			
El estado de la pintura es mejorable. En algunos tramos casi no se ve.			
Señalización vertical			
Señales indicando la existencia de paso de peatones			

Puntos de conflicto

Al igual que en el tramo anterior, existe un avance de hormigón en el paso de peatones. En este caso, está rebajado y no se forma un obstáculo por su altura. Sin embargo, sus dimensiones no se ajustan a la anchura del carril bici y se da una cierta discontinuidad.



Existen también ciertos accesos a garajes que provocan puntos de conflicto entre vehículos y ciclistas. Estos giros no están señalizados.



05.4 Tramo Lezo- Pasaia

Se ha definido como tramo final del análisis el segmento de carril bici compartido que tiene su inicio a la altura del semáforo en el límite del municipio con Pasaia.

Segmento 9

Tramo	Segmento	Inicio	Fin
Lezo- Pasaia	9	Semáforo a la salida de Lezo	Final del carril bici
Sección Tipo			
Sección compartida entre peatones y ciclistas con protección lateral hacia la calzada.			
			
			
Carriles			
Dimensiones			
Sentido 1	Lezo- Pasaia	1,2 m	
Sentido 2	Pasaia- Lezo	1,2 m	
Protecciones laterales			
Sentido 1	Lezo- Pasaia	Valla de madera 0,7 m de alto	
Sentido 2	Pasaia- Lezo	Valla metálica 1,5 m de alto	
Estado del pavimento			
Buen estado			
Señalización			

Señalización horizontal

Buen estado

Señalización vertical

Al inicio del tramo hay un semáforo que únicamente regula el paso de peatones.

Existe una señal que ordena el tránsito de peatones y ciclistas.



Puntos de conflicto

Al compartir el espacio con peatones, en situaciones con afluencia de estos, pueden generarse pequeños problemas de tránsito al haber poco espacio para adelantamientos.

Finalmente, el mayor problema consiste en que el trazado termina abruptamente. Esta discontinuidad, de aproximadamente 250 m, deriva en un tramo de acera cuya anchura es muy reducida. En términos de accesibilidad, se calificaría como no accesible.



En el sentido Pasaia-Lezo, la incorporación de ciclistas desde San Juan o Jaizkibel puede realizarse desde la calzada. Sin embargo, en dirección Lezo-Pasaia, incorporarse a la calzada supondría una acción de peligro.

05.5 Otros conflictos

A lo largo de la inspección visual, se han detectado otros factores externos que se consideran interesantes para mencionarlos en este análisis.

Se ha detectado que el tramo que discurre paralelo a Jaizkibel Hiribidea es susceptible a que los vehículos invadan el carril bici. Más concretamente, se da en dos puntos:

- A la altura del cruce con Zubitxo Kalea: el camión de recogida de basura invade parte del carril. El operario indica que esto se hace de forma habitual en la ruta de trabajo.



- A la altura de los vados habilitados para garajes, se han detectado diferentes vehículos particulares que aprovechan la falta de separadores entre acera y carril bici para estacionar de forma temporal. Al hacerlo, ocupan parte de una sección que ya de por sí es relativamente estrecha. Esto provoca que no puedan circular simultáneamente dos bicis.

