

MARKONZAGA

URBINAGA

Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Barakaldo

DAFO-CAME

URBAN
GALINDO

BEURKO

Barakaldo

Rontegi

Tun Tun

ZUHATZU

KAREAGA

LLANO

RETUERTO/
ERREKAORTU

LA PAZ

BURTZEÑA

hillo/Garamillua



Barakaldo

mugikortasun jasangarria

movilidad sostenible



Este documento presenta el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Barakaldo (en adelante, PMUS de Barakaldo) para el período 2026-2031.

La elaboración e implementación del PMUS se fundamenta en un marco legal multiescalar que abarca tanto la normativa estatal como la autonómica. A nivel estatal, responde al cumplimiento de la Ley 7/2021, del Real Decreto 102/2011 y su actualización mediante el Real Decreto 34/2023, así como del Real Decreto 1052/2023. En el ámbito de Euskadi, se enmarca en la Ley 4/2019 y en la Ley 11/2023, que impulsan medidas de transporte y movilidad orientadas a la sostenibilidad, la eficiencia, la accesibilidad y la lucha contra el cambio climático.

El objetivo de este plan es desarrollar, dentro de este marco normativo, medidas que pongan a las personas en el centro, fomentando modos de transporte sostenibles y accesibles, y contribuyendo al logro de los objetivos cuantitativos y cualitativos que fijan dichas leyes y reglamentos. Estas actuaciones se articularán de forma coherente con el ordenamiento jurídico vigente y podrán beneficiarse del apoyo técnico y financiero de programas regionales, nacionales y europeos dirigidos a territorios sostenibles.

El PMUS de Barakaldo abordará este conjunto de compromisos normativos desde una perspectiva de inclusión, diversidad y equidad, entendiendo la movilidad y la accesibilidad como derechos fundamentales de toda la ciudadanía. La estrategia que aquí se presenta constituye, por tanto, un instrumento clave para avanzar hacia una ciudad más saludable, eficiente y justa.

Redacción:





Índice

1.	Conclusiones DAFO-CAME	5
1.1.	Debilidades y Cómo Corregirlas	6
1.2.	Amenazas y Cómo Afrontarlas.....	9
1.3.	Fortalezas y Cómo Mantenerlas	12
1.4.	Oportunidades y Cómo Explotarlas	16

1. Conclusiones DAFO-CAME

El análisis DAFO–CAME (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades; y su traducción en acciones para Corregir, Afrontar, Mantener y Explotar) constituye una herramienta clave dentro del Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Barakaldo. Su finalidad es doble: por un lado, resumir de manera clara y estructurada los principales hallazgos del diagnóstico técnico/participado; por otro, orientar las estrategias y objetivos que deberán guiar las medidas concretas del plan.

Este trabajo no parte de cero: es el resultado de un proceso participativo y técnico que ha combinado distintas fuentes de información. El DAFO–CAME se alimenta de los datos cuantitativos recogidos en el diagnóstico (estadísticas, estudios ambientales, análisis de redes y encuestas), del conocimiento experto de los equipos técnicos y, muy especialmente, de las aportaciones ciudadanas recogidas en los talleres participativos. De esta forma, no solo refleja una fotografía de la movilidad actual en Barakaldo, sino también las percepciones, prioridades y expectativas de quienes la viven en su día a día.

El DAFO ofrece una radiografía sintética de la situación: identifica las debilidades que hoy limitan el modelo de movilidad, las amenazas que pueden agravar los problemas en el futuro, las fortalezas que ya consolidan un camino hacia la sostenibilidad y las oportunidades que la ciudad tiene al alcance para transformar su sistema de transporte.

El CAME, por su parte, traduce este análisis en acción: plantea cómo corregir las debilidades detectadas, cómo afrontar las amenazas externas, cómo mantener las fortalezas ya consolidadas y cómo explotar las oportunidades emergentes. De este cruce surgen orientaciones claras para la estrategia de movilidad de Barakaldo.

Aunque se trata de un resumen, su valor es estratégico: el DAFO–CAME permite enlazar el diagnóstico con los principios rectores, los objetivos estratégicos y específicos, y finalmente con el programa de medidas. Es, en definitiva, el puente que convierte el análisis en acción, y que asegura que el PMUS de Barakaldo no solo describa la movilidad actual, sino que trace una hoja de ruta viable y compartida para transformarla en los próximos cinco años.

1.1. Debilidades y Cómo Corregirlas

Debilidades	Cómo Corregirlas
<p>Barreras físicas internas: la autopista A-8, el puente de Rontegi, las vías del tren y las fuertes pendientes en barrios como Lutzana, Cruces o Urban dividen el municipio y dificultan los desplazamientos a pie o en bicicleta.</p> <p>Urbanismo disperso: en barrios de bloques abiertos y baja densidad como Retuerto, Kareaga, El Regato o Kastrexana, la dependencia del coche es muy alta porque no existen servicios de proximidad ni buena conexión peatonal o en transporte público.</p> <p>Espacios industriales en desuso: zonas como Burtzeña, El Calero o Lutzana tienen polígonos y terrenos industriales infrautilizados que fragmentan la ciudad y generan espacios poco accesibles.</p> <p>Desajuste en equipamientos escolares: barrios con mucha población infantil (más del 16% de menores), pero sin colegios cercanos, lo que obliga a desplazamientos internos que muchas veces son realizados en vehículo particular, incrementando el tráfico y la contaminación asociada a la movilidad.</p> <p>Servicios concentrados en el centro: la mayoría de los recursos sanitarios y administrativos se encuentran en el centro urbano, mientras que zonas como Kastrexana, Burtzeña o El Regato tienen un acceso limitado.</p> <p>Necesidades específicas de grupos de población: la población mayor de 65 años no deja de crecer y son sobre todo mujeres (más del 58%), lo que exige adaptar la movilidad y los servicios a sus necesidades.</p> <p>Desigualdades entre barrios: lugares como Kastrexana o Burtzeña presentan más paro y un menor nivel formativo, lo que se refleja también en menos opciones de movilidad activa o transporte público que ayuden a mejorar el acceso a la oferta de trabajo y educación.</p> <p>Pérdida de habitantes en zonas centrales: áreas como San Vicente, Centro/Rontegi, Gurutzeta o Zuazo están perdiendo población, mientras los nuevos crecimientos se producen en los bordes de la ciudad.</p> <p>Crecimiento en periferia mal conectado: nuevos barrios como Lutzana, Lasesarre/Desertu/Urban o El Regato/Gorostiza han crecido, pero siguen dependiendo del vehículo privado al no tener buenas alternativas de transporte público o movilidad activa (caminar y bicicleta), este proceso puede aumentar la congestión viaria y la contaminación.</p> <p>Movilidad desigual por género y edad: las mujeres y las personas mayores caminan más y usan más el transporte público, mientras los hombres y las edades medias utilizan más el vehículo privado para motivos de viaje similares.</p> <p>Efecto "isla de calor": barrios centrales como Rontegi, San Vicente, Zuazo/Ansio o Beurko/Bagatza sufren temperaturas más altas por la falta de zonas verdes.</p> <p>Riesgo de inundaciones: áreas cercanas al Galindo, Castañes y la ría son vulnerables, lo que puede afectar a calles clave de la movilidad.</p> <p>Población vulnerable: menores y mayores (casi el 25% de la población) son especialmente sensibles al calor y la contaminación.</p> <p>Arbolado en riesgo: la vegetación urbana sufre estrés en olas de calor, reduciendo su capacidad de dar sombra para espacios públicos y corredores peatonales municipales.</p> <p>Contaminación del aire: se superan con frecuencia las recomendaciones de la OMS para dióxido de nitrógeno (NO_2) y partículas (PM_{10} y $\text{PM}_{2.5}$), sobre todo en horas punta (8–10h y 20–22h) y sábados al mediodía.</p> <p>Dependencia del coche: muy alta en horas punta de trabajo, compras y ocio, lo que genera congestión y contaminación.</p>	<p>Crear pasarelas, ascensores urbanos y rampas mecánicas en los puntos críticos, mejorar los pasos peatonales y ciclistas existentes e impulsar proyectos de soterramiento ferroviario para coser la ciudad.</p> <p>Reforzar el transporte público a demanda y las lanzaderas a metro/bus, crear itinerarios peatonales y ciclistas seguros, y promover la instalación de pequeños equipamientos y servicios de proximidad.</p> <p>Impulsar la regeneración urbana de esos suelos con usos mixtos (residencial, terciario, verde), nuevos corredores peatonales y ciclistas y mejor conectividad con los barrios cercanos.</p> <p>Planificar nuevos centros educativos o reforzar los existentes en zonas deficitarias, acompañados de itinerarios escolares seguros a pie o en bicicleta que eviten el uso del coche.</p> <p>Reforzar la red de transporte público a barrios periféricos, descentralizar ciertos servicios básicos y mejorar la accesibilidad activa (peatonal y ciclista) para equilibrar el acceso.</p> <p>Diseñar una red peatonal accesible, reforzar la frecuencia del transporte público, adaptar vehículos y paradas, y garantizar la seguridad y comodidad en desplazamientos cotidianos.</p> <p>Priorizar estas zonas en la planificación de movilidad con transporte público más accesible, programas de movilidad para el empleo y mejora de itinerarios peatonales y ciclistas.</p> <p>Revalorizar el espacio público, reforzar la oferta de vivienda y servicios de proximidad, y mejorar la habitabilidad con zonas verdes, accesibilidad y movilidad activa.</p> <p>Conectar estos barrios con lanzaderas a metro/bus, mejorar carriles bici y aceras, e integrar servicios de movilidad compartida para reducir la dependencia del coche.</p> <p>Incorporar la perspectiva de género y edad en todas las medidas, reforzar la seguridad, accesibilidad y horarios del transporte público y dar prioridad a la movilidad activa.</p> <p>Incrementar la infraestructura verde urbana con arbolado en calles, corredores sombreados y plazas con vegetación para mejorar el confort térmico.</p> <p>Integrar soluciones de drenaje urbano sostenible (SUDS), pasarelas elevadas y planes de emergencia que aseguren la continuidad de la movilidad en episodios de lluvia intensa.</p> <p>Priorizar entornos escolares, residencias y centros de mayores en la implantación de Zonas de Bajas Emisiones, itinerarios seguros y corredores verdes.</p> <p>Incrementar la plantación de especies resistentes al calor, ampliar el arbolado en itinerarios peatonales y reforzar el riego eficiente con sistemas sostenibles.</p> <p>Implantar la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), reducir el tráfico privado en horas punta, electrificar el transporte público y fomentar la movilidad activa y compartida.</p> <p>Potenciar alternativas como el transporte público frecuente, carriles bus/taxi, itinerarios peatonales y ciclistas seguros, y aparcamientos disuasorios conectados al metro.</p>

Debilidades	Cómo Corregirlas
El 82,6% de la población de Barakaldo se encuentra expuesta a niveles $L_{den} \geq 55$ dB(A), lo que significa que sólo el 17,4% disfruta de niveles inferiores a 55 dB(A), propios de zonas urbanas con un ambiente sonoro tranquilo.	Implantar medidas de calmado de tráfico, pantallas acústicas en tramos críticos, pavimentos fonoabsorbentes y reducción de tráfico motorizado en zonas residenciales.
Parque automovilístico contaminante: el 99% de los coches son diésel o gasolina. La mayoría tiene etiquetas C (38,5%) y B (32%), pero un 23,6% no tiene distintivo ambiental (los más contaminantes)	Promover la electrificación progresiva (Kbus, taxis, reparto), instalar más puntos de recarga y priorizar el acceso de vehículos limpios en la ZBE
Alta concentración de coches en pocas zonas: cuatro barrios concentran más de la mitad de los vehículos registrados en Barakaldo: Zuazo/Arteagabeitia (16,3%), San Vicente (13,8%), Lasasarre/Urban (13,5%) y Centro/Rontegi (12,8%)	Reordenar el estacionamiento con OTA diferenciada, fomentar el uso de parkings municipales y disuasorios, y liberar espacio en superficie para usos peatonales y verdes
El 7% de los vehículos son camiones (con gran impacto en contaminación y espacio viario). Las motos representan un 9,6% del parque, pero casi una cuarta parte (24,8%) no tiene distintivo ambiental, lo que aumenta su impacto contaminante	Regular la entrada de camiones mediante horarios y ZBE, incentivar el uso de motos eléctricas y reforzar el control de emisiones en el reparto urbano
Alta dependencia del coche en barrios periféricos: Kastrexana (78,1%), Retuerto (47,1%), El Regato (41,6%), Burtzeña (33,4%) y Lutxana (31,2%) muestran gran dependencia del coche para los desplazamientos. En viajes externos al municipio, el coche sigue siendo dominante (43–46%)	Crear lanzaderas exprés a metro y hospitales, reforzar el transporte público a demanda y mejorar conexiones peatonales y ciclistas seguras hacia el centro
Desconexión con municipios vecinos en modos activos (pie y bicicleta): las conexiones peatonales y ciclistas con Trapagaran, Alonsotegi y Sestao son limitadas.	Desarrollar conexiones peatonales y ciclistas seguras hacia Trapagaran, Alonsotegi y Sestao, mejorar las aceras de la BI-745 y habilitar itinerarios directos hacia polígonos industriales clave
Brechas sociales y de equidad en la movilidad: las mujeres realizan el 34,6% de sus viajes por motivos de cuidados (acompañar a menores, compras, apoyo a personas dependientes), frente al 27,9% en los hombres. Las personas mayores (65+) hacen una media de 3,6 viajes al día, sobre todo caminando, lo que las convierte en un colectivo con alta necesidad de entornos accesibles y seguros	Diseñar itinerarios seguros a colegios, mercados y centros de salud, reforzar frecuencias de transporte público en horarios de cuidados y priorizar la accesibilidad universal en barrios con más población mayor
Accesibilidad en la red principal peatonal: el 43% de los tramos limita gravemente los desplazamientos de personas con movilidad reducida; un 34% tiene pendientes inadecuadas (>6%); barrios como Kastrexana y Burtzeña concentran más del 60% de tramos con limitaciones; falta continuidad entre tramos accesible	Ejecutar las medidas del Plan de Accesibilidad: ensanchar aceras, reducir pendientes, crear itinerarios continuos accesibles y priorizar inversiones en barrios más vulnerables
Problemas en convivencia entre peatones y bicicletas: en varios puntos de la red principal peatones y ciclistas comparten espacio sin una adecuada separación, lo que genera conflictos y riesgos	Segregar físicamente los itinerarios donde sea posible, señalizar con mayor claridad las zonas compartidas, aplicar medidas de calmado de velocidad en tramos críticos y reforzar la educación vial para la convivencia
Déficit de infraestructuras de apoyo a la accesibilidad: el 76% de los aseos públicos son limitantes, el 57% de las rampas no son accesibles y un 70% de los pasos de cebra están mal adaptados.	Ejecutar las actuaciones del Plan de Accesibilidad: renovación de rampas, adecuación de vados y pasos de cebra, modernización de aseos y garantizar continuidad de los itinerarios accesibles
Cuellos de botella en corredores clave: en lugares con alta intensidad de tráfico, como Pormetxeta, ya se observan discontinuidades y riesgo de saturación	Rediseñar los cruces e intersecciones con prioridad peatonal y ciclista, ampliar aceras y carriles bici, e implantar sistemas inteligentes de gestión del tráfico en puntos críticos.
Red ciclista fragmentada: solo un 5% son bidegorris exclusivos, el resto conviven con peatones o coches; faltan conexiones seguras con Trapagaran y Alonsotegi; el itinerario BEC–El Regato tiene interrupciones frecuentes	Completar la red ciclable con más carriles exclusivos y seguros, priorizar conexiones intermunicipales (Trapagaran y Alonsotegi) y resolver los puntos interrumpidos en Retuerto, Cantarrana y la N-634
Aparcamientos para bicicletas poco seguros: muchos son del tipo “rack” o “rompe-ruedas”, inseguros y poco prácticos	Sustituir los aparcamientos por modelos en U invertida o cubiertos, ampliar su número en nodos estratégicos (hospital, metro, centros educativos) e incorporar sistemas de videovigilancia y de anclaje seguro
Transporte público urbano con margen de mejora: frecuencias bajas en líneas periféricas, paradas poco accesibles y con escasa información, riesgo de exclusión en barrios como Kastrexana o Zubileta.	Reforzar la frecuencia de las líneas periféricas del KBus, renovar marquesinas con información en tiempo real, adaptar paradas a criterios de accesibilidad universal y estudiar un servicio a demanda en barrios vulnerables
Desajustes en las líneas interurbanas: Bizkaibus concentra demanda en 5 líneas, muchos viajes internos usan Bizkaibus como urbano, horarios irregulares y saturaciones puntuales en eventos.	Reequilibrar la oferta de Bizkaibus con refuerzos en horas punta y fines de semana, coordinar su red con KBus y Metro, y planificar servicios especiales en eventos del BEC y centralidades metropolitanas
Problemas de accesibilidad y señalización en Metro y Renfe: algunos barrios están a más de 15 minutos a pie de una estación; las frecuencias de Renfe son poco competitivas (20–40 min);	Mejorar la accesibilidad a estaciones con señalización clara y corredores peatonales accesibles; negociar con Renfe la modernización del apeadero de Lutxana; reforzar la frecuencia de

Debilidades	Cómo Corregirlas
Lutxana tiene un apeadero pendiente de modernización; accesos nocturnos confusos (ej. Cruces–Llano); las vías ferroviarias dividen la ciudad (aislamiento de Urban).	Cercanías; adecuar la señalización nocturna y trabajar la integración urbanística para superar la barrera de las vías (soterramiento, pasarelas o cubrimiento).
Intermodalidad poco amigable: la señalización e información entre modos no está unificada; intercambiadores como Cruces o Ansio/BEC se congestionan en horas punta; faltan aparcabicis en estaciones.	Crear un sistema unificado de señalización y tiempos de paso entre bus, metro y tren; rediseñar los intercambiadores para aumentar su capacidad y comodidad; instalar aparcabicis seguros y universales en todas las estaciones.
Tráfico y accesos complicados: grandes infraestructuras (A-8, BI-10, BI-30, BI-744) dividen la ciudad; no hay carriles bus/taxi continuos; las “Zonas 30” no funcionan como áreas seguras integrales; intersecciones críticas (Rontegi, Azkue–Buen Pastor, La Paz) y travesías como la N-634 generan riesgos	Implantar carriles bus/taxi continuos en los ejes principales; completar las “Zonas 30” con rediseño integral y calmado de tráfico; rediseñar intersecciones conflictivas con prioridad a peatones, bicis y transporte público; mejorar travesías urbanas como la N-634 para integrarlas en la ciudad.
Aparcamiento en vía pública saturado: ocupación media del 85,9% con saturación nocturna; 75% de los coches en OTA son de fuera; mayoría de plazas azules frente a pocas verdes; señalización heterogénea; pocas plazas de moto fuera del centro.	Reordenar la OTA para priorizar a residentes (más plazas verdes); reforzar los aparcamientos disuasorios (P+R) para reducir la presión externa; mejorar la señalización y unificar la app de gestión; ampliar plazas específicas para motos en barrios periféricos
Distribución Urbana de Mercancías poco eficiente: horarios rígidos (07–12h), plazas saturadas en zonas centrales (Beurko, San Vicente, Cruces), infrautilización en periferia (Retuerto, Lutxana)	Aprobar una ordenanza DUM que flexibilice horarios según la zona, limite tiempos de estancia y adapte tipologías de vehículos; digitalizar la gestión de plazas (sensores, apps) y redistribuir puntos de carga/descarga en barrios periféricos para optimizar el uso
Seguridad vial con picos críticos: la mayoría de los accidentes ocurre en las franjas 07:00–09:00 y 17:00–20:00, con repunte al mediodía; los viernes son los días más problemáticos; los siniestros se concentran en accesos y en zonas con barreras ferroviarias o viarias	Reforzar medidas de calmado de tráfico en accesos y cruces peligrosos; implantar semaforización inteligente que priorice la seguridad; aumentar la presencia de controles en picos horarios (mañana, tarde, viernes); rediseñar los entornos con barreras ferroviarias y viarias para mejorar la seguridad peatonal y ciclista
Contaminación alta asociada al tráfico: gran dependencia del coche en desplazamientos externos (57,5%); el parque circulante es sobre todo de etiquetas B y C, responsables de la mayoría de las emisiones de NOx y CO ₂ ; los vehículos más antiguos (sin distintivo y B) generan el 90% de las partículas contaminantes (PM _{2,5} y PM ₁₀) del parque circulante.	Implantar la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) con restricciones progresivas; fomentar la renovación del parque móvil hacia vehículos eléctricos, híbridos y menos contaminantes; ampliar la oferta de transporte público para reducir viajes en coche; mejorar las conexiones en modos activos (peatón y bici) para disminuir la dependencia del vehículo privado en desplazamientos externos

Tabla 1. Matriz DAFO-CAME: Debilidades y Cómo Corregirlas. Fuente: Elaboración propia.

1.2. Amenazas y Cómo Afrontarlas

Amenazas	Cómo Afrontarlas
División en “dos ciudades”: la A-8 que actúa como una gran barrera que separa las centralidades del norte y del sur de Barakaldo.	Crear nuevas conexiones peatonales y ciclistas seguras (puentes, pasarelas, ascensores urbanos) que unan ambos lados; coordinar con Diputación y Gobierno Vasco actuaciones en accesos y soterramientos parciales; priorizar la accesibilidad universal en estos cruces
Crecimiento en los bordes sin buena conexión: los nuevos desarrollos en las zonas periféricas avanzan con déficit de transporte público y de movilidad activa (caminar y bicicleta).	Condicionar los desarrollos urbanísticos a proyectos de movilidad sostenible: exigir líneas de bus lanzadera, bidegorris y recorridos peatonales antes o junto a la construcción de viviendas; asegurar la conexión con metro y servicios básicos
Impacto en la movilidad comarcal sobre el viario municipal: los grandes centros comerciales periféricos: Max Center y Megapark atraen miles de visitantes de toda la comarca, lo que provoca un tráfico metropolitano intenso con consecuencias directas en congestión, ruido y contaminación.	Reforzar transporte público hacia estos polos (Bizkaibus, lanzaderas al metro, Bizkaibizi); establecer aparcamientos disuasorios conectados con Metro Ansio; coordinar con los centros comerciales para financiar medidas de movilidad sostenible
Presión de proyectos metropolitanos cercanos: desarrollos como Urbinaga, Zorrotzaurre o las nuevas áreas residenciales de Sestao y Trapagaran incrementarán la movilidad en el entorno municipal. Esto supone una presión añadida sobre las infraestructuras comunes que Barakaldo	Participar en mesas de gobernanza metropolitana para coordinar los desarrollos; planificar infraestructuras compartidas de transporte público y modos activos; defender inversiones compensatorias en Barakaldo
Brecha digital en barrios más vulnerables: el acceso desigual a la tecnología y a las competencias digitales hace que parte de la población tenga dificultades para usar aplicaciones móviles relacionadas con tarifas, horarios o información en tiempo real del transporte. Esto puede dejar fuera de los beneficios de la digitalización precisamente a quienes más necesitan un transporte público accesible y asequible.	Mantener canales tradicionales (puntos físicos, paneles en paradas, teléfono) junto a la digitalización; ofrecer formación digital gratuita en centros cívicos y bibliotecas; diseñar apps accesibles para personas mayores o con diversidad funcional
Más olas de calor y lluvias torrenciales: el cambio climático está provocando episodios cada vez más frecuentes de calor extremo y lluvias intensas. Esto puede interrumpir el transporte público y hacer más difícil caminar o desplazarse en bicicleta	Crear corredores verdes con sombra, fuentes y pavimentos drenantes; reforzar la resiliencia del transporte público (cubiertas, drenaje en estaciones, paradas protegidas); activar protocolos de emergencia climática en transporte
Más uso del coche por discomfort térmico: si caminar o usar la bicicleta resulta incómodo en periodos de calor extremo o lluvia, puede crecer el uso del coche privado. Esto supondría un aumento de las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero	Ofrecer alternativas atractivas: transporte público climatizado y fiable; ampliar la red de bidegorris cubiertos en tramos clave; campañas de comunicación que promuevan el uso de modos sostenibles incluso en episodios climáticos adversos
Normas europeas más estrictas en 2030: la Unión Europea revisará a la baja los límites de calidad del aire. Por ejemplo, en partículas finas (PM _{2.5}) se reducirá el máximo permitido anual a 10 µg/m³. Esto significa que Barakaldo deberá anticiparse y reforzar medidas para evitar incumplimientos legales y proteger la salud de la población	Adelantar medidas de reducción de emisiones: implantar la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) antes de 2030, electrificar flotas públicas y privadas, incentivar vehículos de cero emisiones; monitorizar calidad del aire en tiempo real
Condiciones meteorológicas adversas: fenómenos como la inversión térmica o la baja ventilación pueden agravar la acumulación de contaminantes en el aire, sobre todo en zonas urbanas densas, aumentando el riesgo para la salud de la ciudadanía	Planificar corredores de ventilación urbana (más vegetación y espacios abiertos); diseñar planes de tráfico adaptativos en episodios de mala calidad del aire; restringir temporalmente la circulación de vehículos contaminantes en días críticos
Tráfico internacional que atraviesa Barakaldo: las grandes carreteras de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), como la A-8, la N-637 y el puente de Rontegi, canalizan mucho tráfico pesado que cruza el municipio, generando ruido, contaminación y riesgos de seguridad.	Reforzar las rondas alternativas (Supersur, Subfluvial de Lamiako); exigir a Diputación y al Estado desvíos del tráfico pesado fuera de zonas urbanas; mitigar impactos con pantallas acústicas, control de velocidad y ZBE adaptadas
Ruido ferroviario en zonas residenciales: la proximidad de la red de tren a barrios como Deserto-Barakaldo o Burtzeña genera molestias acústicas que afectan a la calidad de vida de quienes viven cerca de las vías	Implantar pantallas acústicas y soluciones de aislamiento en puntos críticos; negociar con ADIF y Renfe mejoras de material rodante más silencioso; coordinar soterramiento ferroviario.
Muchos tráfico vehicular no residente en Barakaldo: más de la mitad de los vehículos que circulan a diario por el municipio provienen de fuera. Esto genera una gran presión metropolitana sobre la calidad del aire, el ruido y el aparcamiento, afectando directamente a la vida cotidiana de la ciudadanía	Implantar la Zona de Bajas Emisiones (ZBE) con criterios claros; potenciar los aparcamientos disuasorios (P+R) conectados al metro; mejorar las conexiones en transporte público metropolitano; y regular mejor la OTA para priorizar a personas residentes.
Riesgo de más uso del coche en nuevos desarrollos urbanos comarcales: si los nuevos barrios periféricos no se diseñan con buen transporte público, itinerarios peatonales y carriles bici, podrían fomentar un modelo dependiente del coche. Esto aumentaría el tráfico y las emisiones, en lugar de avanzar hacia una movilidad más sostenible	Condicionar cualquier nuevo desarrollo a proyectos de movilidad sostenible: transporte público garantizado desde el inicio, carriles bici y recorridos peatonales seguros. Integrar estos barrios en el sistema metropolitano para evitar dependencia del coche

Amenazas	Cómo Afrontarlas
<p>Congestión y emisiones en zonas centrales: los barrios con mayor atracción de viajes concentran también más problemas de tráfico y contaminación. Destacan Zuazo/Ansio (que atrae entre el 20 y el 24% de los desplazamientos), el Centro/Rontegi (11,7%) y Cruces (6,5%). Estas centralidades sufren mayor congestión y niveles más altos de contaminación atmosférica y acústica.</p> <p>Riesgo de falta de inversión en accesibilidad: las limitaciones presupuestarias o la priorización del coche y de grandes infraestructuras viarias pueden retrasar mejoras necesarias en aceras, rampas, ascensores urbanos o señalización inclusiva.</p> <p>Desigualdades territoriales: si las actuaciones no se concentran en los barrios más rezagados (como Kastrexana o Burtzeña), puede ampliarse la brecha entre zonas bien conectadas y otras con graves carencias, aumentando el riesgo de exclusión social y territorial.</p> <p>Condiciones físicas del municipio: la topografía (pendientes, pasarelas, desniveles) y la forma urbana hacen más difícil y costoso adaptar algunos tramos para la movilidad inclusiva.</p> <p>Dependencia de otras instituciones: muchas soluciones a los retos clave dependen de la acción de administraciones supramunicipales (Diputación, Gobierno Vasco, ADIF...), lo que puede retrasar la ejecución.</p> <p>Riesgo de deterioro urbano: la falta de mantenimiento en carriles bici o sendas peatonales puede restar seguridad, comodidad y atractivo a su uso</p> <p>Inseguridad en los aparcabici: si los aparcamientos no están bien diseñados, iluminados o vigilados, pueden aumentar los robos o el vandalismo</p> <p>Posible saturación del sistema de bici pública Bizkaibizi: si crece la demanda y no se amplía la flota o los anclajes, podrían producirse problemas en horas punta para encontrar o dejar bicicletas</p> <p>Falta de regulación de los Vehículos de Movilidad Personal (VMP): sin reglas claras sobre su circulación y aparcamiento, se generan conflictos con peatones y con personas usuarias de Bizkaibizi</p> <p>Intermodalidad limitada con Bilbao: la falta de estaciones de Bizkaibizi en el centro de Bilbao restringe los desplazamientos metropolitanos en bicicleta desde Barakaldo</p> <p>Pérdida de atractivo frente al coche: si los tiempos de espera del transporte público son demasiado largos o si los trayectos puerta a puerta no resultan competitivos, la ciudadanía puede optar por el vehículo privado</p> <p>Dependencia de ayudas temporales: gran parte del aumento reciente de viajeros depende de descuentos estatales o subvenciones, que son coyunturales y podrían desaparecer.</p> <p>Desconfianza ciudadana: si las paradas de bus no se modernizan o no cuentan con información clara y actualizada, la percepción del servicio puede deteriorarse</p> <p>Cobertura desigual: aunque la red de transporte público cubre casi todo el municipio (97%), la baja frecuencia en algunos barrios genera una sensación de desigualdad</p> <p>Congestión metropolitana: los accesos a Bilbao y al área metropolitana sufren atascos que reducen la regularidad de los autobuses y aumentan la incertidumbre en los viajes</p> <p>Desigualdad territorial en taxi: la baja demanda en zonas periféricas o en horario nocturno puede generar un servicio desigual, dejando algunos barrios peor atendidos y dependencia a VTC</p>	<p>Reforzar transporte público y Bizkaibizi en estas zonas; rediseñar calles con prioridad peatonal y ciclista; implantar medidas de calmado de tráfico; y regular accesos con criterios ambientales (ej. restricción a vehículos contaminantes)</p> <p>Garantizar la financiación progresiva del Plan de Accesibilidad; vincular proyectos de regeneración urbana y movilidad sostenible a la accesibilidad universal; aprovechar fondos europeos, estatales y autonómicos para asegurar su ejecución</p> <p>Priorizar intervenciones en los barrios más vulnerables (Kastrexana, Burtzeña, periferias) con planes específicos de movilidad inclusiva; reforzar transporte público, modos activos y servicios de proximidad en estas zonas</p> <p>Implantar soluciones mecánicas (ascensores, rampas, escaleras mecánicas) y rediseños urbanos adaptados; integrar la accesibilidad como eje de regeneración urbana; planificar mejoras con criterios de equidad territorial.</p> <p>Reforzar la cooperación interadministrativa mediante convenios estables; priorizar proyectos compartidos en planes metropolitanos; participar activamente en mesas de coordinación para garantizar la inclusión de Barakaldo</p> <p>Establecer un plan de mantenimiento preventivo de infraestructuras; dotar de presupuesto anual a microactuaciones rápidas (pintura, señalización, reparaciones); y activar mecanismos de reporte ciudadano (apps, canales directos)</p> <p>Ampliar la red de aparcabici seguros, cubiertos e iluminados; instalar videovigilancia o sensores en puntos estratégicos; coordinar con Policía Local acciones contra vandalismo; y promover Bizipark y soluciones colectivas vigiladas.</p> <p>Ampliar progresivamente la flota y estaciones; monitorizar la demanda en tiempo real; añadir plazas de VMP (patinetes) en estaciones clave; e integrar reservas anticipadas mediante la app.</p> <p>Aprobar una ordenanza municipal clara sobre su circulación y aparcamiento; segregar tramos conflictivos; crear aparcamientos específicos; y reforzar la educación vial y el control.</p> <p>Negociar con el Consorcio de Transportes y el Ayuntamiento de Bilbao la ampliación de estaciones; planificar conexiones de Bizkaibizi con hubs como Abando, San Mamés o Zorrotzaurre</p> <p>Reducir tiempos de espera y trayecto; crear lanzaderas exprés a centralidades (hospital, BEC, Max Center); mejorar la información en tiempo real; garantizar frecuencias mínimas en fines de semana y noches</p> <p>Establecer un sistema estable de financiación del transporte público (municipal, foral y autonómico); diseñar tarifas sociales permanentes (jóvenes, mayores, renta baja); y diversificar fuentes de ingresos (publicidad, convenios).</p> <p>Renovar marquesinas y postes con paneles digitales de tiempo real, accesibles e inclusivos; mejorar la señalización; integrar la información en apps municipales y del Consorcio de Transportes</p> <p>Reforzar frecuencias en barrios periféricos y horas valle; evaluar rediseños con microbuses o transporte a demanda; priorizar la equidad territorial en la oferta</p> <p>Implantar carriles bus VAO en accesos principales; coordinar con Diputación y Gobierno Vasco medidas de priorización semafórica para buses; fomentar P+R en entradas metropolitanas</p> <p>Establecer tarifas reguladas con compensación para trayectos periféricos/nocturnos; aumentar el número de EuroTaxi; explorar un servicio municipal de taxi a demanda (AuzoTaxi)</p>

Amenazas	Cómo Afrontarlas
<p>Conflictos en puntos de gran demanda: en entornos como hospitales o ferias (ej. Cruces o el BEC) coinciden flujos de peatones, buses y taxis, lo que genera saturación y desorden en horas punta</p> <p>Desequilibrio de la red de cercanías: la estación de Desertu-Barakaldo concentra casi el 80% de la demanda, mientras Lutxana queda infrautilizada, lo que genera desequilibrios en la red</p> <p>Demanda muy concentrada en horas punta: en el servicio de Renfe Cercanías, las franjas de 07:00 a 09:00 concentran la mayor parte de los viajes, lo que dificulta mantener un servicio equilibrado el resto del día</p> <p>Más tráfico de paso y camiones pesados: las grandes vías que cruzan Barakaldo (A-8, N-637) concentran cada vez más tráfico de paso y vehículos pesados, lo que aumenta la congestión y empeora la calidad del aire.</p> <p>Cruces indebidos y riesgo de accidentes: la carretera BI-744, que funciona como barrera viaria, provoca que algunas personas crucen de forma insegura hacia zonas industriales o comerciales, aumentando el riesgo de siniestralidad.</p> <p>Congestión en grandes eventos: el BEC y el entorno de Ansio concentran atascos importantes durante ferias, conciertos y horas punta de acceso, lo que genera problemas de movilidad tanto local como metropolitana</p> <p>Uso excesivo de la tarjeta de residente: la gratuidad ha provocado que en 2024 existan más de 30.000 tarjetas (un 131% más que en 2016). Muchas pertenecen a hogares que ya tienen garaje, lo que genera una demanda artificial y más coches en la calle.</p> <p>Aparcamientos disuasorios improvisados (Lutxana) sin seguridad ni gestión</p> <p>Retos con la futura Zona de Bajas Emisiones (ZBE): la zona OTA y futura ZBE debe coincidir en términos de gestión y operatividad con el fin de asegurar un modelo de movilidad eficiente</p> <p>Efecto de nuevas plataformas logísticas: desarrollos en municipios cercanos como Abanto o Ortuella incrementan el tráfico de camiones y furgonetas que pasa por Barakaldo, sin que la ciudad obtenga beneficios directos, pero sí soporta las consecuencias (más congestión y emisiones).</p> <p>Riesgos de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM): si no se regula adecuadamente el reparto en la ciudad, puede haber conflictos entre las exigencias de la futura Zona de Bajas Emisiones (ZBE) y el funcionamiento del transporte de mercancías, poniendo en riesgo la eficacia de ambas medidas</p> <p>Crecimiento del comercio electrónico: el aumento de pedidos online multiplica la entrada de furgonetas de reparto, que suelen ser contaminantes y saturan el espacio viario en horas punta y en zonas residenciales</p>	<p>Reordenar espacios de intercambio en estos nodos; señalización clara y accesible; franjas horarias específicas de gestión de flujos; campañas de concienciación en grandes eventos</p> <p>Modernizar la estación de Lutxana y mejorar su accesibilidad; reestructurar servicios para equilibrar cargas; coordinar su uso con Bizkaibus y Bizkaibizi para potenciar la intermodalidad</p> <p>Ajustar frecuencias con más trenes en hora punta; redistribuir horarios laborales/escolares en coordinación con agentes; fomentar el uso del metro o Bizkaibizi en trayectos cortos</p> <p>Impulsar el transporte ferroviario de mercancías; reforzar la Supersur como alternativa; controlar horarios de acceso de camiones en zonas urbanas</p> <p>Construir pasos elevados o pasarelas seguras; reforzar señalización y semáforos; campañas de concienciación en empresas y comercios</p> <p>Planes específicos de movilidad en eventos: lanzaderas exprés, refuerzo de Bizkaibus y Metro, carriles reservados temporales; coordinación con policía local para gestión de tráfico</p> <p>Revisar el sistema de expedición; limitar tarjetas a un vehículo por hogar o exigir no disponer de garaje; implantar un sistema de pago simbólico que desincentive usos indebidos</p> <p>Acondicionar y señalizar estos espacios como P+R oficiales; incluir iluminación, vigilancia y conexión con Metro o Bizkaibus</p> <p>Diseñar un sistema unificado de gestión OTA-ZBE con criterios ambientales; garantizar trato preferente a residentes y facilitar alternativas como P+R y transporte público</p> <p>Coordinar con Gobierno Vasco y Diputación un plan metropolitano de logística; incentivar la electrificación de flotas; establecer rutas alternativas para camiones que eviten zonas urbanas</p> <p>Aprobar una ordenanza específica de DUM con horarios flexibles, tiempos de estancia máximos y priorización de vehículos de bajas emisiones; integrar gestión digital de plazas</p> <p>Promover microplataformas de reparto en barrios; incentivar el uso de bicicletas y VMP eléctricos para la última milla; regular accesos de furgonetas en horarios y zonas críticas</p>

Tabla 2. Matriz DAFO-CAME: Amenazas y Cómo Afrontarlas. Fuente: Elaboración propia.

1.3. Fortalezas y Cómo Mantenerlas

Fortalezas	Cómo Mantenerlas
Centro histórico compacto y con mezcla de usos: el corazón de Barakaldo combina vivienda, comercio de proximidad y servicios, lo que lo hace un espacio muy caminable y que favorece la movilidad a pie en la vida cotidiana	Proteger el comercio local y de proximidad, mantener la densidad de usos y ampliar peatonalizaciones para reforzar la movilidad activa y el atractivo del centro
Red variada de espacios verdes: parques y zonas como Zamalanda, el Botánico, Tellaetxe o el Regato aportan calidad ambiental, espacios de ocio y oportunidades para moverse en entornos naturales sin necesidad de coche	Conectarlos mediante corredores verdes y rutas peatonales/ciclables; asegurar su mantenimiento y ampliar arbolado para reforzar la adaptación climática
Barrios en transformación positiva: zonas como Lutzana, Lasasarre/Urban o El Calero están en procesos de regeneración urbana, con nuevas viviendas, servicios y mezcla de usos que pueden reducir desplazamientos largos y favorecer la movilidad sostenible	Integrar movilidad sostenible en los nuevos desarrollos: carriles bici, itinerarios peatonales accesibles, transporte público cercano y espacios públicos de calidad
Centralidades de referencia a escala metropolitana: equipamientos y polos como el Hospital de Cruces, el BEC, Max Center o el Antzokia convierten a Barakaldo en un nodo clave del área metropolitana, generando actividad y atracción de transporte público.	Potenciar la intermodalidad (metro, Bizkaibus, Bizkaibizi, aparcamientos disuasorios); reforzar planes de movilidad en grandes eventos y garantizar accesibilidad inclusiva
Crecimiento demográfico positivo: Barakaldo es el único municipio de la Margen Izquierda que ha tenido un aumento neto de población entre 2003 y 2023. Además, destaca el repunte de la población menor de 20 años (+19%), lo que asegura relevo generacional y refuerza la necesidad de planificar itinerarios seguros hacia colegios e institutos.	Diseñar itinerarios escolares seguros, ampliar frecuencias de transporte público en horas punta y priorizar servicios para infancia y juventud en la red urbana
Estructura urbana capilar y equilibrada: el 75% de la población se concentra en solo cinco zonas urbanas, lo que facilita organizar una red de transporte público y de movilidad activa (peatonal y ciclista) más eficiente y con cobertura a la mayoría de la ciudadanía	Fortalecer una red de transporte público que conecte bien estas zonas con las periferias; consolidar rutas caminables y ciclistas entre centralidades
Barrios con dinamismo y en transición: zonas como Lutzana o Lasasarre/Urban muestran procesos de renovación urbana que combinan vivienda, servicios y nuevos espacios públicos, lo que aporta oportunidades para reforzar la movilidad sostenible y mejorar su conexión con el resto de la ciudad	Acompañar la regeneración con inversión en movilidad activa, espacios públicos inclusivos y conexiones directas al centro y al transporte metropolitano
Crecimiento de vehículos menos contaminantes: aunque todavía minoritarios, los vehículos con etiqueta ECO (7%) y CERO (1,27%) ya forman parte del parque circulante de Barakaldo. Su presencia creciente muestra que la ciudadanía y las empresas empiezan a optar por opciones más sostenibles	Ampliar la red de recarga eléctrica, incentivos a empresas y particulares para renovar flotas y dar ventajas de acceso/estacionamiento a vehículos de bajas emisiones
Altísima movilidad a pie: en Barakaldo casi la mitad de los desplazamientos se hacen caminando o en otros modos activos (46,6% del total). De hecho, caminar representa por sí solo el 43,9%. Cuando los viajes son internos dentro del municipio, esta cifra sube hasta el 69%, lo que refleja una ciudad compacta y con gran potencial para seguir apostando por la movilidad activa.	Reforzar el espacio peatonal con calles pacificadas, franjas caminables seguras, sombra y bancos; garantizar continuidad de itinerarios accesibles
Cohesión urbana en los desplazamientos: más de la mitad de los viajes de la ciudadanía se realizan dentro del propio Barakaldo.	Mantener y mejorar servicios de proximidad en todos los barrios; priorizar movilidad activa y transporte público en trayectos internos para reducir el coche
Un transporte público metropolitano fuerte en viajes externos: para los desplazamientos hacia y desde fuera de la ciudad, el transporte público tiene un peso destacado: el 40% de los viajes de entrada y el 38% de los de salida se realizan en este modo. El metro, por ejemplo, representa el 13,7% de todos los viajes de la población de Barakaldo	Aumentar frecuencias en hora punta, mejorar la integración tarifaria y los intercambiadores, y reforzar conexiones con áreas de empleo, estudios y servicios de Bilbao y alrededores
Red peatonal extensa y conectada: Barakaldo dispone de 81,4 km de recorridos principales que enlazan barrios residenciales con colegios, hospitales, centros culturales y de transporte, lo que garantiza la conexión de la mayoría de la ciudadanía	Mantener y reforzar la red con mejoras en pavimentos, iluminación y continuidad de recorridos; integrar nuevas urbanizaciones y equipamientos con itinerarios peatonales directos y seguros
Mayoría de tramos cómodos para caminar: el 83% de los tramos principales de la red peatonal tienen un ancho de 2 metros o más, lo que asegura condiciones adecuadas para la mayoría de las personas peatones	Garantizar este estándar en futuras reformas y ampliaciones; priorizar el ensanchamiento de tramos que aún son estrechos o incómodos
Avances en accesibilidad: un 32% de los tramos son plenamente accesibles y un 21% practicables, lo que muestra progresos claros en adaptar la ciudad a todas las personas.	Extender las buenas prácticas de estas zonas a barrios con mayor rezago; actualizar el Plan de Accesibilidad con metas periódicas de ampliación de tramos accesibles

Fortalezas	Cómo Mantenerlas
Zonas como Lasasarre–Desierto–Urban, San Vicente o Zuazo son referentes positivos en accesibilidad.	Mantener el estándar en todos los entornos sensibles (hospitales, colegios, ambulatorios) y reforzar itinerarios de acceso con sombra, bancos y señalización inclusiva
Accesibilidad reforzada en equipamientos clave: más del 88% de los tramos cumplen el ancho normativo junto a centros de salud y bocas de metro; en los hospitales, el 95,9% cumple y el 82,2% alcanza el nivel máximo de accesibilidad	
Compromiso institucional con la caminabilidad y accesibilidad: el Ayuntamiento ha desarrollado un Plan de Accesibilidad, se ha adherido a la Red de Ciudades que Caminan (2023) y ha puesto en marcha herramientas como el “Metrominuto” para fomentar los desplazamientos a pie	Consolidar este compromiso con recursos estables, campañas ciudadanas y participación activa en redes nacionales e internacionales para seguir aprendiendo y mejorando
Amplia base de infraestructuras ya instalada: Barakaldo cuenta con 852 pasos de peatones, 98 escaleras, 42 rampas, 9 ascensores urbanos, 24 cintas y escaleras mecánicas y 17 aseos públicos	Reforzar el mantenimiento preventivo y modernizar los elementos más antiguos; incorporar criterios de accesibilidad universal en todas las nuevas infraestructuras
Conectores intermunicipales ya existentes: la ciudad dispone de 5 puentes peatonales con Sestao (aunque con limitaciones) y de un paso hacia Bilbao por la N-634 en Burtzeña–Zorrotza. Además, está en marcha el puente All Iron entre Urban y Erandio, que permitirá conexión peatonal y ciclista con el corredor Getxo–Bilbao	Completar y mejorar estas conexiones con pasos más accesibles, seguros e iluminados; aprovechar el All Iron como oportunidad para una red metropolitana peatonal y ciclista fuerte
Red ciclista ya desplegada: Barakaldo cuenta con 30 km de itinerarios para bicicletas que enlazan diferentes barrios y conectan también con municipios vecinos	Unificar y señalizar mejor la red; eliminar discontinuidades y reforzar conexiones con equipamientos estratégicos
Gestión cercana: el 88% de los tramos ciclistas son de titularidad municipal, lo que facilita su mantenimiento y adaptación a las necesidades de la ciudadanía.	Mantener y adaptar la red desde el ámbito local con planes de conservación y ampliación participados con la ciudadanía
Proyectos ciclistas recientes en marcha: destacan el parque de Serralta, el ramal hacia Munoa Eskola y el anillo ciclista del parque botánico, que refuerzan la infraestructura.	Darles continuidad con nuevos proyectos que conecten barrios y generen una red continua y segura
Conexión metropolitana en avance: la red ciclista L4 enlaza Barakaldo con otros municipios de Ezkerraldea y el futuro puente All Iron permitirá llegar cómodamente hasta Erandio	Coordinar con Diputación y municipios vecinos para garantizar continuidad y calidad en los tramos metropolitanos
Amplia red de aparcamientos para bicis: existen 84 puntos en vía pública con el modelo en “U invertida” (el más recomendado). Además, hay espacios más seguros como Bizipark (con plazas cubiertas, cargadores y vigilancia) y el aparcabicis protegido de Ansio	Aumentar los puntos cubiertos y seguros; situar aparcabicis en todos los nodos estratégicos (metro, hospitales, centros comerciales, colegios)
Liderazgo en bicicleta pública Bizkaibizi: Barakaldo es el municipio con más dotación, con 200 bicicletas eléctricas (el 33% del total), 26 estaciones y más de 533.000 viajes en 2024	Consolidar el servicio ampliando estaciones en barrios periféricos, integrando plazas para patinetes eléctricos y manteniendo una gestión fiable y equilibrada
Cobertura equilibrada: la casi totalidad de zonas urbanas tienen estaciones de Bizkaibizi a menos de 300 metros, lo que asegura cercanía y facilidad de acceso	Mantener esta cobertura, reforzar estaciones en barrios con alta demanda y asegurar la reposición de bicicletas en horas punta
Integración con otros modos de transporte: las estaciones de Bizkaibizi están ubicadas junto a nodos estratégicos como el metro, Cercanías, el BEC, hospitales y centros comerciales, lo que facilita la intermodalidad.	Seguir ubicando nuevas estaciones de bici pública y aparcabicis en nodos clave; reforzar la intermodalidad con señalización clara y mejoras en los accesos.
Apoyo a la ciudadanía ciclista: se han instalado cuatro “Bizipuntos” para el mantenimiento y la limpieza de bicicletas	Mantener y ampliar estos puntos en barrios periféricos y zonas con alta demanda; promover campañas para que más personas los conozcan y usen.
Uso cotidiano y fiable: la mayoría de los viajes de Bizkaibizi son cortos y frecuentes (15–17 minutos y unos 3 km), lo que encaja bien con el modelo de ciudad compacta. Las estaciones más céntricas y las cercanas al metro (Herriko Plaza, Bagatza, Cruces) muestran alta rotación y un funcionamiento fiable (90% de disponibilidad)	Garantizar la reposición de bicicletas en horas punta; ampliar estaciones en zonas con alta demanda y asegurar el buen mantenimiento de la flota.
Billete único Barik: permite usar metro, Bizkaibus, Kbus, Renfe y tranvía con una sola tarjeta, con descuentos en transbordos y tarifas sociales (para jóvenes, personas mayores, personas con diversidad funcional o viajeras frecuentes)	Mantener y ampliar los descuentos sociales; integrar nuevas funciones digitales para hacer el sistema más fácil y accesible para toda la ciudadanía.
Cercanía al transporte: el 97% de la población vive a menos de 250 metros de una parada de autobús, lo que asegura una cobertura muy alta	Reforzar las líneas con baja frecuencia y garantizar accesibilidad en todas las paradas; mantener esta cobertura alta en futuros desarrollos urbanos.
Red urbana completa: el Kbus tiene 3 líneas (circular, rural y periférica) que garantizan servicio mínimo a todos los barrios	Optimizar frecuencias en barrios con menor servicio; ampliar horarios en noches y fines de semana para evitar desigualdades territoriales.
Conexión metropolitana amplia: 17 líneas de Bizkaibus enlazan Barakaldo con hospitales, centros urbanos, polígonos industriales y hasta zonas de ocio como playas	Mantener la coordinación con Diputación para ajustar horarios a la demanda; reforzar servicios en picos laborales, eventos o verano.

Fortalezas	Cómo Mantenerlas
Frecuencias competitivas: líneas troncales de Bizkaibus con intervalos de 15–20 minutos; metro con pasos cada 5–10 minutos, también de noche los fines de semana y en verano con horarios ampliados	Mantener y mejorar la regularidad; extender el servicio nocturno también a otras líneas en coordinación con la demanda ciudadana.
Accesibilidad universal: todas las estaciones de metro cuentan con ascensores, señalización en braille y medidas para personas con movilidad reducida	Revisar periódicamente el estado de los accesos; aplicar mejoras continuas en señalética inclusiva y asistencia en estaciones clave.
Intermodalidad natural: en nodos como Bide Onera, Cruces o Ansio/BEC es posible caminar menos de 10 minutos entre paradas de metro, Renfe, Bizkaibus y Kbus	Mejorar la señalización de los recorridos entre modos y ampliar servicios de apoyo como aparcabici y zonas de espera accesibles.
Taxis disponibles 24h: existen 65 licencias con cobertura metropolitana y paradas en lugares estratégicos como Cruces, Bide Onera, la avenida Libertad, el BEC o Max Center	Mantener la cobertura metropolitana y fomentar la transición hacia taxis eléctricos o híbridos; garantizar servicio en barrios periféricos y horario nocturno.
Aparcabicis integrados: estaciones de Bizkaibizi y aparcamientos de bicis junto al metro y la Renfe facilitan combinar modos sostenibles	Ampliar plazas cubiertas y seguras en todos los nodos intermodales; incorporar sistemas de vigilancia o reserva digital.
Conexión estructural en transporte público con Bilbao: los desplazamientos hacia la capital son el principal flujo (24.500 semanales, un tercio del total), junto con fuertes vínculos hacia Trapagaran (7.700) y Leioa (6.100)	Mantener y reforzar la conexión con Bilbao y municipios colindantes; garantizar tiempos competitivos frente al coche.
Cobertura territorial clave: la red conecta tanto la Margen Izquierda como la Zona Minera, con servicio Renfe que arranca temprano, garantizando la movilidad metropolitana	Reforzar frecuencias de Cercanías en horas punta y mejorar estaciones como Lutzana para equilibrar la red.
Una red extensa y organizada: Barakaldo cuenta con más de 350 km de calles y carreteras, clasificadas en diferentes niveles (vías principales de paso, conexiones con municipios vecinos y calles locales), lo que facilita la planificación del tráfico y la movilidad.	Priorizar el mantenimiento de la jerarquía viaria; adaptar los tramos principales a criterios de sostenibilidad, convivencia y seguridad.
Ciudad calmada: la mayoría de las calles de un solo carril por sentido tienen límite de 30 km/h, lo que mejora la seguridad vial y la convivencia entre peatones, ciclistas y vehículos. Solo en accesos y travesías se permiten velocidades de 40 o 50 km/h	Mantener y reforzar la red de áreas calmadas; transformar más zonas en “Áreas 30” completas y seguras.
Calles estructuradas para el tráfico interno: existen ejes viarios que organizan la circulación dentro del municipio, como la red radial que parte de Bide Onera en el centro, o el anillo viario de Balejo–Tellería en la zona de Cruces	Mantener su jerarquía funcional priorizando el transporte público y modos activos; aplicar calmado de tráfico en zonas residenciales para equilibrar fluidez y seguridad
Planificación de futuro: el nuevo Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) contempla proyectos como el Eje Metropolitano, que reservará espacio completo para todos los modos de transporte, incluyendo carriles bici, mejorando la movilidad sostenible	Asegurar que se ejecute con visión de movilidad sostenible; coordinar con otros planes (PMUS, ZBE, accesibilidad) para que la infraestructura futura esté alineada con los objetivos de ciudad.
Cobertura casi total de la OTA: el estacionamiento regulado (OTA) está presente en prácticamente todo el municipio, dividido en 5 zonas con horarios adaptados. Además, el aparcamiento es gratuito por las noches, los domingos y los festivos	Mantener y ajustar las zonas OTA según la demanda real; reforzar la comunicación digital (apps, señalización) para mejorar su uso y aceptación ciudadana.
Red sólida de parkings municipales: Barakaldo dispone de 14 aparcamientos municipales con un total de 5.896 plazas, de las cuales más del 92% están reservadas para personas residentes. Dos de ellos (Herriko Plaza y Gernikako Arbola) ofrecen también plazas de uso rotatorio para la ciudadanía en general	Asegurar un mantenimiento adecuado y estudiar su flexibilidad en horarios o usos; vincularlos a la reducción del coche en superficie y a la liberación de espacio público.
Aparcamiento disuasorio en Ansio/BEC: cuenta con 4.000 plazas y está integrado con el Metro, lo que permite dejar el coche y continuar el viaje en transporte público con tarifas bonificadas	Potenciar su uso con mejor señalización, integración digital y campañas de comunicación; estudiar su replicabilidad en otras zonas estratégicas del municipio.
Parking hospitalario de Cruces: dispone de 825 plazas, incluyendo espacios reservados para personas con movilidad reducida (PMR) y puntos de recarga para vehículos eléctricos, facilitando el acceso sostenible a uno de los grandes polos sanitarios de Euskadi	Mantener su carácter rotatorio y sostenible; garantizar la accesibilidad universal y ampliar puntos de recarga según la demanda.
Red amplia de zonas de carga y descarga: Barakaldo cuenta con 126 ubicaciones reservadas para operaciones de Distribución Urbana de Mercancías (DUM), repartidas por todo el municipio	Actualizar su regulación (ordenanza DUM), aplicar control digital y adaptar horarios a la demanda real del comercio y la hostelería.
Cobertura en los principales barrios comerciales y de servicios: las zonas con más actividad (Centro/Rontegi, Cruces o Beurko) disponen de buena dotación de espacios para carga y descarga, lo que facilita el abastecimiento de tiendas, hostelería y servicios locales.	Asegurar su uso exclusivo para mercancías; mantener la rotación eficiente con controles y sanciones a usos indebidos.
Conexión a la red europea TEN-T: Barakaldo forma parte de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), lo que garantiza acceso a fondos europeos y estatales para mejorar infraestructuras de transporte y logística	Aprovechar las convocatorias de financiación para proyectos de movilidad sostenible y logística limpia en Barakaldo.

Fortalezas	Cómo Mantenerlas
El impulso de la infraestructura ferroviaria permitirá reducir el tráfico pesado en la ciudad y permitirá liberar capacidad para mejorar el transporte público de alta capacidad	Acompañar la implantación con mejoras urbanas (reducción de ruido, integración urbana) y reforzar el transporte público ferroviario.
Accidentalidad a la baja: la siniestralidad en Barakaldo muestra una tendencia descendente en los últimos años, lo que refleja mejoras en la gestión de la seguridad vial.	Mantener campañas de educación vial, controles preventivos y mejoras en pasos peatonales e intersecciones críticas.
Capacidad de actuación local: aproximadamente el 61,5% de los accidentes con víctimas ocurren en calles de titularidad municipal, lo que permite al Ayuntamiento actuar de forma directa y prioritaria en medidas preventivas	Reforzar la intervención municipal directa: más calmado de tráfico, semaforización inteligente y rediseño de puntos conflictivos.
Calmado generalizado del tráfico: la implantación de la velocidad máxima de 30 km/h en la mayor parte de la red urbana ha supuesto un avance clave para reducir riesgos y proteger a peatones y ciclistas	Mantenerlo como estándar de ciudad; reforzar el control de velocidad y extender áreas pacificadas a través del concepto de calles seguras, supermanzanas, entornos escolares.

Tabla 3. Matriz DAFO-CAME: Fortalezas y Cómo Mantenerlas. Fuente: Elaboración propia.

1.4. Oportunidades y Cómo Explotarlas

Oportunidades	Cómo explotarlas
Regeneración de antiguos suelos industriales (como Sefanitro, Burtzeña o Retuerto): convertir espacios hoy infrautilizados en nuevos barrios conectados, con mezcla de vivienda, comercio y zonas verdes, que faciliten moverse sin depender del coche	Transformar estos espacios en barrios mixtos y sostenibles, con vivienda, comercio y zonas verdes, asegurando desde el inicio buenas conexiones peatonales, ciclistas y de transporte público.
Nuevos desarrollos residenciales y económicos: la construcción prevista de unas 3.775 viviendas y 234.000 m ² de suelo para actividad económica puede planificarse con criterios sostenibles, asegurando transporte público, itinerarios peatonales y carriles bici desde el inicio	Planificar estos crecimientos bajo criterios de movilidad sostenible: transporte público cercano, calles caminables y carriles bici que reduzcan la dependencia del coche.
Corredores fluviales y la ría como ejes de espacio público: recuperar riberas y cauces para paseos peatonales y ciclistas continuos, que unan barrios y generen espacios de ocio y naturaleza en plena ciudad	Recuperar riberas y cauces como paseos peatonales y ciclistas continuos que conecten barrios y generen espacios de ocio y naturaleza integrados en la ciudad.
Nuevo PGOU y plan de accesibilidad como marco estratégico: ambos instrumentos ofrecen la oportunidad de orientar el modelo de movilidad a uno más equitativo, inclusivo y amigable	Usar estos planes para orientar la movilidad hacia un modelo más equitativo e inclusivo, coordinando sus medidas con el PMUS para maximizar impactos positivos.
Potencial de las estaciones intermodales (Cruces, Ansio/BEC, Bide Onera y la futura de Urbinaga): consolidarlas como nodos donde confluyan metro, bus, bici y peatones, reduciendo transbordos incómodos y favoreciendo la intermodalidad cotidiana	Reforzarlas como nodos de intercambio donde confluyan metro, bus, bici y recorridos peatonales, mejorando la experiencia de transbordo y reduciendo tiempos de viaje.
Población estable hasta 2036: la proyección demográfica indica que Barakaldo se mantendrá en torno a los 100.000 habitantes, lo que da un horizonte de estabilidad para planificar una red de transporte multimodal sin cambios bruscos de demanda	Aprovechar la estabilidad demográfica para planificar a medio y largo plazo una red multimodal eficiente, sin sobresaltos de demanda que compliquen la gestión.
Zonas jóvenes emergentes: barrios como El Regato/Gorostiza o Lutzana están creciendo, con más población joven, menor paro y un nivel educativo en aumento. Esto abre la puerta a consolidar allí soluciones de movilidad sostenible y adaptada	Consolidar allí servicios de movilidad sostenible (lanzaderas, bici pública, caminos escolares seguros), aprovechando su dinamismo social y demográfico.
Políticas metropolitanas ya integradas: herramientas como la tarjeta Barik (billete único), el sistema de bicicletas públicas Bizkaibizi, Metro Bilbao y Cercanías RENFE ya funcionan de manera coordinada, lo que facilita reforzar la intermodalidad	Potenciar la intermodalidad con una gestión unificada de tarifas, servicios y comunicación digital, facilitando los desplazamientos diarios en toda el área metropolitana.
Incorporación de la perspectiva de género y de los cuidados: diseñar la movilidad pensando en la vida cotidiana —acompañamientos, compras, acceso a servicios— permite avanzar hacia una ciudad más justa y accesible para todas las personas	Diseñar el sistema de movilidad pensando en la vida cotidiana (acompañar menores, acceder a servicios, compras), garantizando seguridad, comodidad y tiempos adecuados.
Justicia climática en movilidad: priorizar intervenciones en los barrios más vulnerables y con mayor riesgo climático (calor, inundaciones, contaminación), asegurando que la transición hacia una movilidad sostenible beneficie primero a quienes más lo necesitan	Priorizar la inversión en barrios más vulnerables o en riesgo climático, de manera que la transición sostenible mejore primero la vida de quienes más lo necesitan.
Corredores verdes urbanos: unir parques, plazas y espacios naturales mediante itinerarios peatonales y ciclistas arbolados, creando rutas de sombra y naturaleza que mejoren el confort y conecten los barrios de forma saludable	Crear itinerarios arbolados que conecten parques y plazas, mejorando el confort climático (sombra, frescor) y fomentando el caminar y pedalear como modos saludables.
Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) como motor de cambio: aprovechar su implantación no solo para reducir el tráfico contaminante, sino también para reorganizar calles, ganar espacio peatonal, comercial, de encuentro y ciclista que permitan mejorar la calidad de vida urbana	Usarlas no solo para restringir coches contaminantes, sino para reorganizar calles, ganar espacio peatonal y ciclista y revitalizar el comercio local.
Electrificación de la movilidad: impulsar flotas de transporte público limpias, logística de última milla con vehículos eléctricos y el uso extendido de bicicletas y patinetes eléctricos para reducir emisiones y ruido	Impulsar autobuses eléctricos, reparto urbano con furgonetas y bicis eléctricas, así como la expansión de patinetes y bicis compartidas, reduciendo emisiones y ruido.
Zonas tranquilas: declarar como áreas de protección acústica barrios y parques como Gorostiza, el Botánico, Beurko, Lasasarre o El Regato, ofreciendo espacios libres de ruido para el bienestar ciudadano	Aprobar formalmente estas zonas para proteger a la población del ruido, reforzando su valor como espacios de bienestar y atracción para caminar o disfrutar de la naturaleza.
Integración de planes estratégicos: coordinar el PMUS con la ZBE, el Plan de Accesibilidad, el Plan de Acción contra el Ruido y el nuevo PGOU, PAI garantizando coherencia y eficacia en las inversiones y medidas	Alinear todos estos instrumentos para que las inversiones y medidas no se solapen y multipliquen su eficacia, garantizando coherencia y ahorro de recursos.

Oportunidades	Cómo explotarlas
Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) integrales: diseñarlas teniendo en cuenta las necesidades multifactoriales y aplicarlas de manera gradual, con fases claras y trato preferente a residentes, para asegurar aceptación social y eficacia	Diseñarlas considerando aire, ruido y salud; aplicarlas de forma gradual con fases claras y beneficios para residentes, asegurando aceptación social y efectividad.
Electrificación de la movilidad: avanzar en la renovación de flotas municipales (incluido el Kbus), el transporte de mercancías, los taxis y los vehículos de movilidad personal (VMP), acompañada de una red suficiente de puntos de recarga accesibles en toda la ciudad	Renovar flotas municipales, taxis, logística urbana y VMP hacia modelos eléctricos, acompañando con una red suficiente de recarga distribuida en toda la ciudad.
Planes de movilidad sectoriales: impulsar programas específicos en grandes generadores de tráfico como hospitales, el BEC o los grandes centros comerciales, coordinando horarios, transporte público y aparcamientos para reducir la presión del coche en su entorno	Impulsar programas específicos de transporte público, lanzaderas y gestión de aparcamiento adaptados a estos polos de atracción, reduciendo la presión del coche en su entorno.
Normas que impulsan la accesibilidad universal: el marco legal y social actual (como la Orden TMA/851/2021) obliga a que los espacios públicos sean accesibles para todas las personas, lo que abre la puerta a mejoras rápidas y con respaldo legal.	Aprovechar el marco legal vigente para acelerar proyectos de accesibilidad y reforzarlos con respaldo institucional, garantizando mejoras rápidas y obligatorias.
Extender buenas prácticas ya existentes: las zonas de Barakaldo que ya cuentan con aceras anchas, señalización táctil o espacios calmados pueden servir de modelo para ampliar estos estándares al resto de barrios	Tomar como modelo las zonas más avanzadas (ej. con aceras amplias o señalización táctil) y replicar esos estándares en barrios con mayores carencias.
Medidas de calmado y redistribución del viario: extender zonas 30 km/h, zonas 10 km/h en entornos escolares y generar un equilibrio de las calles en función al contexto urbano son oportunidades para ganar espacio para caminar y mejorar la seguridad y accesibilidad	Extender zonas 30 km/h y 10 km/h en entornos escolares, equilibrando el reparto del espacio entre coches, bicis y peatones, para ganar seguridad y confort.
Mantenimiento y microactuaciones de alto impacto: pequeñas mejoras como nivelar pavimentos, reforzar bordes de alcorques o mejorar la señalización táctil tienen un gran efecto en la autonomía de las personas con movilidad reducida a bajo coste	Ejecutar pequeñas mejoras rápidas (enrasar pavimentos, mejorar señalización táctil, reparar rampas) que aumenten mucho la autonomía de las personas vulnerables con bajo coste.
Posibilidad de reforzar conexiones estratégicas: Nueva pasarela San Vicente–Aparkabisa sobre el río Castaños-Galindo y la BI-744, ya planteada en distintas instancias. Continuidad peatonal y ciclista intermunicipal gracias al futuro puente All Iron. Integración con corredores forales y metropolitanos para garantizar continuidad más allá de Barakaldo	Impulsar la nueva pasarela San Vicente–Aparkabisa, garantizar continuidad peatonal y ciclista con el puente All Iron y enlazar con corredores metropolitanos forales.
Gestión inteligente del flujo peatonal: ajustar semáforos y fases peatonales en puntos críticos (ej. Azkue/Pormetxeta en hora punta de la mañana, Libertad/Arteagabeitia en la tarde) para facilitar cruces más seguros y fluidos	Ajustar semáforos y fases peatonales en puntos críticos para reducir esperas, mejorar la seguridad y facilitar el tránsito en horas punta.
Orientación clara para la ciudadanía: herramientas como el “Metrominuto” o el “wayfinding” (señalización clara de tiempos y rutas a pie) pueden redistribuir los flujos peatonales y hacer más atractivos itinerarios alternativos	Usar herramientas como Metrominuto o señalización “wayfinding” para dar tiempos estimados y rutas seguras, redistribuyendo los flujos y haciendo más atractivos itinerarios alternativos.
Nuevo puente All Iron: con 460 metros de largo y 6 de ancho, está en construcción y supondrá un gran salto en la conexión peatonal y ciclista entre Barakaldo, Erandio y Bilbao, reforzando la conectividad metropolitana	Usarlo como eje de referencia para impulsar una red metropolitana de movilidad activa que conecte Barakaldo con Erandio y Bilbao, reforzando la intermodalidad con metro y Bizkaibus
Redes metropolitanas en marcha: los corredores ciclistas que unirán Getxo–Bilbao y Barakaldo–Sestao abren la puerta a desplazamientos seguros en bicicleta o patinete más allá de los límites municipales	Asegurar continuidad y seguridad en estas rutas para fomentar los desplazamientos intermunicipales en bici y patinete eléctrico
Más opciones de combinación de modos: la bicicleta y el patinete pueden convertirse en aliados del transporte público, conectando estaciones de metro, cercanías, Bizkaibus, el BEC o centros comerciales como Megapark	Facilitar su uso como conexión de “último kilómetro” hacia estaciones de metro, tren, Bizkaibus o grandes equipamientos (BEC, Megapark)
Crecimiento de la cultura ciclista y de los VMP: cada vez más personas utilizan bicicleta, bicicleta eléctrica o patinete, lo que facilita un cambio cultural hacia modos activos y sostenibles	Potenciar campañas educativas y de convivencia vial, ampliando infraestructuras que den confianza y seguridad a quienes usan estos modos
Aparcamientos seguros en expansión: existe margen para crear más aparcabicis cubiertos y vigilados en puntos estratégicos como Cruces, Bagatza o Retuerto, que den confianza a las personas usuarias	Instalar más aparcabicis cubiertos y vigilados en puntos estratégicos (Cruces, Bagatza, Retuerto), integrados con nodos de transporte
Bizkaibizi sin fronteras municipales: la interoperabilidad del sistema de bici pública permite realizar trayectos interurbanos continuos, sin cortes en la red entre municipios vecinos	Reforzar su promoción como sistema metropolitano sin fronteras, animando a usarlo en trayectos interurbanos

Oportunidades	Cómo explotarlas
Apoyo financiero disponible: hay posibilidades de captar fondos europeos y forales para ampliar la red ciclista, desplegar bicis eléctricas y crear aparcamientos inteligentes con sensores y apps que indiquen disponibilidad en tiempo real	Captar financiación para ampliar la red ciclista, aumentar bicis eléctricas y crear aparcamientos inteligentes con sensores y apps
Impulso desde colegios y empresas: los programas de movilidad activa escolar o al trabajo pueden multiplicar el uso de la bici y el patinete en desplazamientos diarios	Desarrollar programas de “al cole o al trabajo en bici/patinete”, con itinerarios seguros y aparcamientos en centros educativos y laborales
Amplio margen de crecimiento: frente a más de 44.000 viajes peatonales diarios, los aforos ciclistas y de VMP apenas registran 912 viajes al día. Esto muestra un enorme potencial para crecer si se ofrece seguridad y comodidad	Mejorar la seguridad vial y la comodidad para atraer más viajes en bici y patinete, multiplicando su cuota modal
Espacio para los VMP en la red pública: el creciente uso de patinetes eléctricos abre la oportunidad de incorporar estaciones adaptadas con plazas de aparcamiento y carga específica para estos vehículos	Incorporar estaciones con plazas y cargadores específicos para VMP, integrados en la red pública
Digitalización de la experiencia de viaje en KBus: las aplicaciones móviles, el pago con el teléfono y la información en tiempo real sobre horarios y tiempos de espera pueden hacer que moverse en transporte público sea más cómodo, atractivo y fácil de usar	Extender apps con información en tiempo real, pago móvil y tiempos de espera, aumentando la confianza en el servicio
Flotas más limpias e inteligentes: la renovación progresiva hacia autobuses eléctricos y vehículos de bajas emisiones hará el transporte más sostenible, silencioso y saludable	Acelerar la transición hacia autobuses eléctricos e inteligentes, con menos emisiones y más confort para la ciudadanía
Servicios flexibles en barrios periféricos: los microbuses, el transporte a demanda o las lanzaderas pueden mejorar el acceso en zonas como Kastrexana, El Regato o Gorostiza, reduciendo la dependencia del coche	Desplegar transporte a demanda, microbuses y lanzaderas en zonas como Kastrexana, El Regato o Gorostiza, reduciendo la dependencia del coche
Aparcamientos disuasorios y bicis en estaciones: el P+R de Ansio (4.000 plazas) junto al BEC, con Bizkaibizi y aparcabizis protegidos, es un ejemplo de cómo facilitar dejar el coche fuera y continuar en transporte público o bicicleta	Usar este P+R como modelo: combinar coche + metro/bici para reducir la entrada de tráfico en el centro y fomentar la intermodalidad
Consolidación de Barakaldo como nodo interurbano estratégico, gracias a su posición entre la Margen Izquierda, el arco minero, el Parque Tecnológico de Zamudio, el aeropuerto de Loiu y la Margen Derecha. Esto le permite actuar como punto de conexión natural entre empleo, innovación, servicios y movilidad metropolitana, con potencial para mejorar líneas directas de transporte público y reducir la dependencia del coche en estos trayectos	Impulsar nuevas líneas directas de transporte público (bus exprés, lanzaderas) hacia el Parque Tecnológico de Zamudio, el aeropuerto y la Margen Derecha, reduciendo la dependencia del coche en trayectos metropolitanos
Proyectos en marcha como palancas de transformación: la rotonda de Munoa, la nueva salida directa desde Rontegi, la carretera interfábricas entre Ansio y Lutxana (que ya cuenta con un bidegorri provisional), el puente All Iron o el futuro Transporte Colectivo en Plataforma Exclusiva (TCPE/BEI) en Zorrotza-Urbinaga son oportunidades clave para mejorar la movilidad sostenible y reducir la congestión	Integrarlos en el PMUS como ejes prioritarios de movilidad sostenible, garantizando su diseño con espacio para peatones, bicicletas y transporte público
TCPE (plataforma exclusiva) como red metropolitana: la creación de un recorrido circular y de ejes estratégicos hacia Urbinaga y Zorrotzaurre permitirá un transporte público más rápido, fiable y competitivo frente al vehículo privado	Asegurar su implantación con un recorrido circular y ejes rápidos hacia Urbinaga y Zorrotzaurre, ofreciendo una alternativa competitiva al coche
Eje Norte-Sur interno mejorado: el refuerzo del corredor Cruces-Burtzeña-Lutxana-Ansio con la duplicación de capacidad a través de carriles de servicio permitirá una circulación más fluida y segura, además de favorecer la integración de distintos modos de transporte.	Coordinar la duplicación de capacidad con mejoras para peatones, bicis y transporte público, creando un corredor multimodal seguro y eficiente
Conectividad comarcal reforzada: la mejora de enlaces como Zorroza-Burtzeña o la construcción de un nuevo puente hacia Castrexana (BI-3742) ampliarán las conexiones con municipios vecinos y reducirán la dependencia del coche en los desplazamientos cotidianos	Aprovechar estos enlaces para reforzar la red de transporte público y la movilidad activa, reduciendo viajes en coche en los desplazamientos cotidianos
Tarifación inteligente del aparcamiento: la posibilidad de aplicar tarifas que varíen según el tiempo de estancia, la zona o la etiqueta ambiental del vehículo permitiría gestionar mejor la demanda externa. Con ello se reduciría la presión sobre el estacionamiento en barrios centrales y se incentivaría el uso de alternativas más sostenibles	Aplicar tarifas según tiempo, zona o etiqueta ambiental para reducir la presión en barrios centrales, priorizar a residentes y fomentar alternativas sostenibles
Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) como palanca de cambio: la implantación de la ZBE, acompañada por estudios específicos de movilidad y aparcamiento, ofrece la oportunidad de transformar no solo la calidad del aire y del espacio público, sino también de mejorar la eficiencia de la gestión del tráfico y el transporte en Barakaldo	Diseñarlas con estudios de movilidad y aparcamiento, aprovechando su implantación para reorganizar calles, mejorar el espacio público y optimizar el tráfico

Oportunidades	Cómo explotarlas
<p>Intermodalidad como ventaja competitiva: la integración entre el sistema de estacionamiento regulado (OTA), los aparcamientos disuasorios (P+R), el Metro (especialmente en Ansio), el servicio de bicicletas compartidas Bizkaibizi y los aparcabicis seguros en estaciones, abre la puerta a un modelo de movilidad donde sea más fácil combinar distintos medios de transporte de forma cómoda, asequible y sostenible</p> <p>Digitalización de la Distribución Urbana de Mercancías (DUM): incorporar tecnologías como aplicaciones móviles, sensores de ocupación y sistemas de control automático (LPR – lectura de matrículas) permitiría gestionar en tiempo real las plazas de carga y descarga, reduciendo el uso indebido y optimizando la rotación</p> <p>Microplataformas urbanas de consolidación: crear pequeños centros de distribución en el municipio facilitaría organizar la “última milla” con bicicletas de carga o vehículos de movilidad personal (VMP) eléctricos, reduciendo el número de furgonetas que entran en las zonas más densas.</p> <p>Electrificación de las flotas de reparto: aprovechar los incentivos del Ente Vasco de la Energía (EVE) y desplegar puntos de recarga específicos para vehículos de reparto favorecería una transición hacia flotas más limpias y silenciosas</p> <p>Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) como palanca para la logística: la implantación de la ZBE brinda la oportunidad de ordenar el acceso de vehículos de mercancías, priorizando los menos contaminantes y estableciendo horarios y condiciones adaptadas a cada área</p> <p>Coordinación con plataformas metropolitanas: colaborar con los grandes centros logísticos de Abanto o Ortuella permitiría reducir el número de viajes de larga distancia hasta el centro de Barakaldo, mejorando la eficiencia de la cadena logística y disminuyendo la congestión urbana</p> <p>Tecnología para medir y modelizar emisiones: oy en día se dispone de herramientas avanzadas como big data y sensores urbanos que permiten conocer en tiempo real la calidad del aire, el ruido o las emisiones de los vehículos. Esto facilita diseñar medidas mucho más precisas y adaptadas a cada zona de Barakaldo</p> <p>Conciencia y apoyo ciudadano: en los talleres participativos del PMUS se ha evidenciado una creciente sensibilidad de la ciudadanía hacia la calidad del aire, el ruido y la movilidad sostenible. Este apoyo social es una oportunidad clave para impulsar cambios ambiciosos y que sean aceptados y utilizados por la población</p>	<p>Integrar OTA, P+R, Metro Ansio, Bizkaibizi y aparcabicis seguros en estaciones bajo un mismo sistema, facilitando viajes cómodos y multimodales</p> <p>Implementar apps, sensores y control automático de matrículas (LPR) para gestionar en tiempo real las plazas de carga y descarga y evitar usos indebidos</p> <p>Crear centros de distribución de última milla en barrios clave, apoyando el reparto con bicis de carga y VMP eléctricos para reducir furgonetas en zonas densas</p> <p>Usar incentivos del Ente Vasco de la Energía (EVE) y desplegar puntos de recarga específicos para que las empresas migren hacia vehículos limpios y silenciosos</p> <p>Ordenar el acceso de vehículos de mercancías, dando prioridad a los menos contaminantes y adaptando horarios y condiciones según las características de cada área, para reducir emisiones y congestión</p> <p>Establecer convenios para que parte de la consolidación logística se realice en estas plataformas, reduciendo viajes de larga distancia hasta el centro de Barakaldo y mejorando la eficiencia de la distribución</p> <p>Instalar sensores y sistemas de big data para monitorizar en tiempo real la calidad del aire, el ruido y las emisiones del tráfico, ajustando las medidas de movilidad según la situación de cada zona</p> <p>Aprovechar la creciente sensibilidad hacia la calidad del aire y la movilidad sostenible para reforzar campañas de comunicación, participación y corresponsabilidad en la transición hacia una ciudad más limpia</p>

Tabla 4. Matriz DAFO-CAME: Oportunidades y Cómo Explotarlas. Fuente: Elaboración propia.



Barakaldo

mugikortasun jasangarria

movilidad sostenible