

BARA

ÑÁIN

ENTREGA FINAL - PROCESO DE
REGENERACIÓN ESTRATEGICA

I. M. GRANDE

Índice

ENTREGA FINAL – PROCESO DE REGENERACIÓN ESTRATEGICA.....	0
1 Contexto.....	4
2 Condicionantes físicos.....	6
2.1 Condicionantes geográficos.....	6
2.2 Condicionantes urbanos.....	6
3 Condicionantes sociales.....	9
3.1 Demografía.....	9
3.2 Socioeconómicos.....	10
3.3 Vida en el municipio.....	10
4 Condicionantes económicos.....	12
4.1 Presupuestos.....	12
4.2 Sector servicios e industria.....	12
5 Condicionantes medioambientales.....	14
5.1 Paisaje natural.....	14
5.2 Paisaje artificial.....	14
5.3 Elementos humanos.....	14
6 Conclusiones.....	15
6.1 Condicionantes físicos.....	15
6.2 Condicionantes sociales.....	15
6.3 Condicionantes económicos.....	15
6.4 Condicionantes medioambientales.....	16
7 D.A.F.O.	17
7.1 Debilidades.....	17
7.2 Amenazas.....	17
7.3 Fortalezas.....	18
7.4 Oportunidades.....	18
8 Bibliografía.....	19
9 ACCIÓN I - RED DE ESPACIOS ABIERTOS.....	12
10 ACCIÓN II - RED VECINAL.....	13
11 ACCIÓN III - RED HUMANA.....	14
12 REJERARQUIZACIÓN DE LA MOVILIDAD.....	15

1 Contexto

Barañain es un municipio de la Comunidad Autónoma de Navarra perteneciente al área metropolitana de Pamplona. Nació a finales del siglo IV, cuando se estableció una villa romana dedicada a la agricultura con un carácter autosuficiente. En la Edad Media, los habitantes de Barañain eran campesinos dedicados al cultivo de las tierras de los señores, estaban en el último escalón social, colonos de las tierras sin derechos ni bienes propios.

Su crecimiento sería muy lento. En 1723, sólo se habían construido 15 casas, todas pertenecientes a órdenes religiosas. Su desarrollo urbano no llegó hasta 1967 con la aprobación de su primer Plan de Desarrollo, sin embargo, hasta 1987 perteneció a la Cendea de Zizur, habiendo sido segregado de ella fue capaz de aprobar un nuevo Plan de Desarrollo, vigente hoy, en 1989, impulsando su crecimiento al que conocemos.





Fig. 1. Ortofotos históricas años 1927, 1966, 1982, 2019 respectivamente. [Fuente: IDENA, Gráfico: autor del estudio].

2 Condicionantes físicos

2.1 Condicionantes geográficos

Barañain se encuentra en la cima de la meseta delimitada por los ríos Arga y Elorz, que han generado diversos barrancos a lo largo de su perímetro compartido, suavizando considerablemente su pendiente en su lado oeste, donde convergen ambos ríos.

La meseta de Barañain es una continuación de la de la ciudad de Pamplona, puede entenderse como parte de ella o como península de ésta.

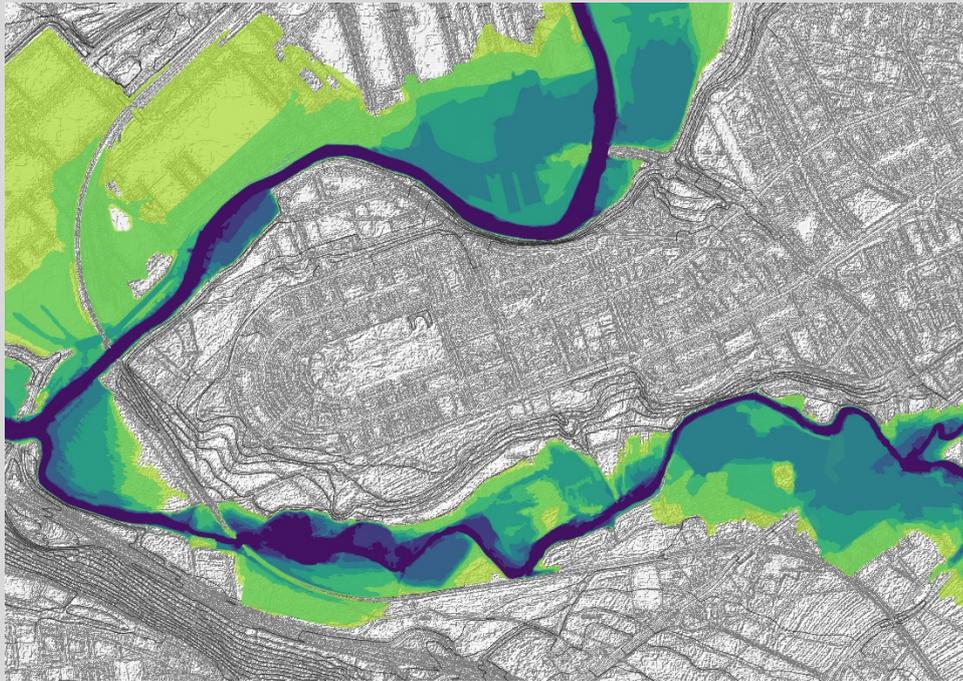


Fig. 2 Orografía y ríos Arga y Elorz. [Fuente: IDENA, Gráfico: autor del estudio].

2.2 Condicionantes urbanos

Aunque es un municipio adscrito a Pamplona, carece de grandes conexiones con ella. Hacia el Este sólo tiene dos salidas de carretera y conexión peatonal, y una más de este carácter entre ambas. Dicho esto, cabe señalar que todas ellas están interrumpidas por la intersección de una tercera carretera que conecta las estribaciones de la meseta al sur con la zona de desarrollo económico de Landaben al noroeste.

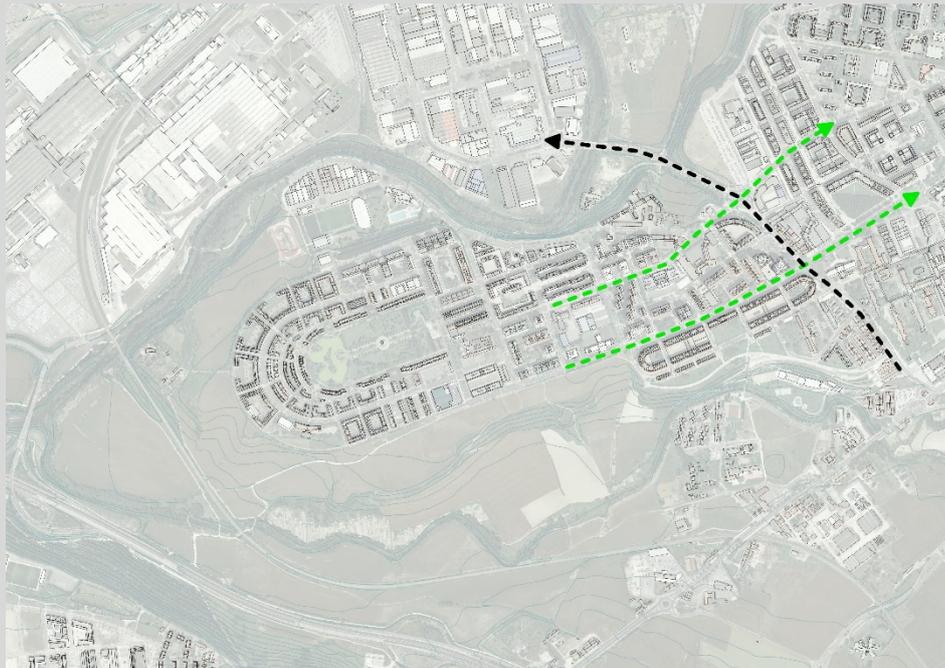


Fig. 3. Conexiones entre Barañain y su entorno. [Fuente: SITNA, Gráfico: autor del estudio].

En cuanto a la estructura urbana del propio municipio, se reconocen cuatro tipologías. La primera, a la entrada del barrio consta de tres filas de bloques continuos intentando ortogonalizar en mayor medida el terreno, esto se caracteriza por ser un terreno residencial y de uso mixto urbano de notoria densidad, en el que se ubican la mayoría de los equipamientos. A continuación, nos encontramos un gran parque rodeado de terrenos residenciales urbanos de tipología de vivienda unifamiliar, formando una media luna típica del urbanismo británico y adaptándose así a la orografía. Por debajo de la meseta, encontramos al oeste una gran explanada de suelo no urbanizable, consecuencia de su riesgo de inundación y su proximidad con la red ferroviaria. Al norte, hay suelo destinado a uso industrial e instalaciones deportivas.

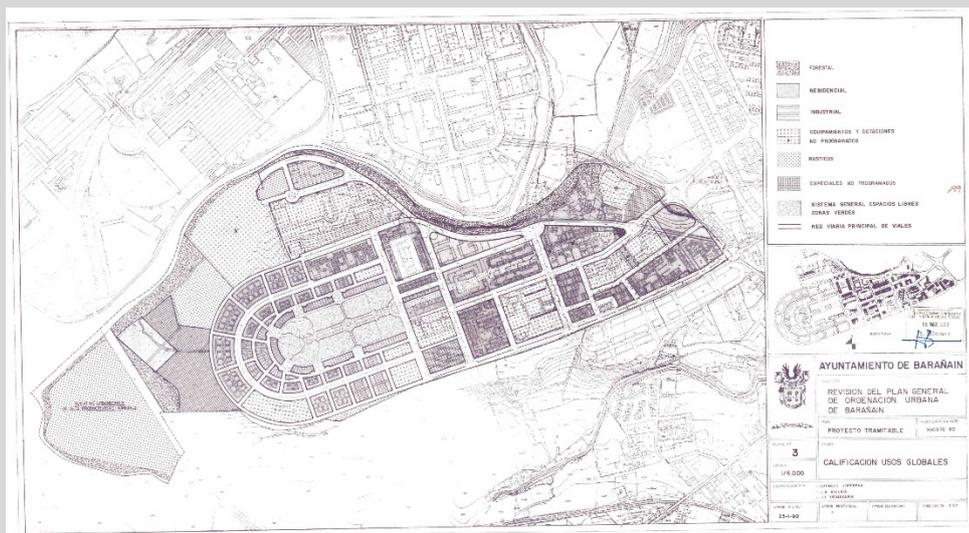


Fig. 4. Plan de uso de la tierra del actual Plan de Desarrollo. [Fuente: SIUN, Gráfico: autor del estudio].

A nivel de infraestructura, Barañain está rodeada por dos de las conexiones más importantes de la provincia de Pamplona, el ferrocarril de alta velocidad y la carretera de circunvalación que se dirige a todas las regiones vecinas. Sin embargo, ninguno de ellos tiene entrada por su

3 Condicionantes sociales

3.1 Demografía

La población de Barañain alcanzó su pico en 2006 con un total de 22.401 habitantes, pero desde entonces ha disminuido ligeramente al actual 20.199, lo que significa una pérdida del 0,8% de la población, similar a la tendencia del país para el mismo período 0,84%. De este total, 2.184 personas son extranjeros y se distribuyen casi el 50% entre hombres y mujeres. Esto conlleva una densidad de 15.419'08 habitantes/Km².

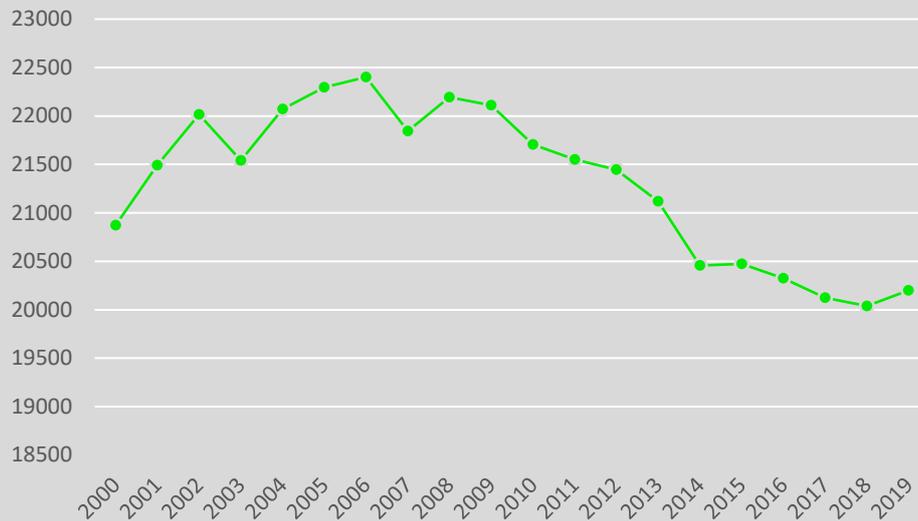


Fig. 6. Evolución de la población de Barañain a lo largo de los últimos 20 años. [Fuente: NASTAT, Gráfico: autor del estudio].

Analizando la distribución de la población según su edad, encontramos que hay una clara diferencia entre el rango de población activa y los menores, también observamos el gran número de personas que superan los 65 años. Esto indica una tendencia al envejecimiento de la población y una baja tasa de natalidad.

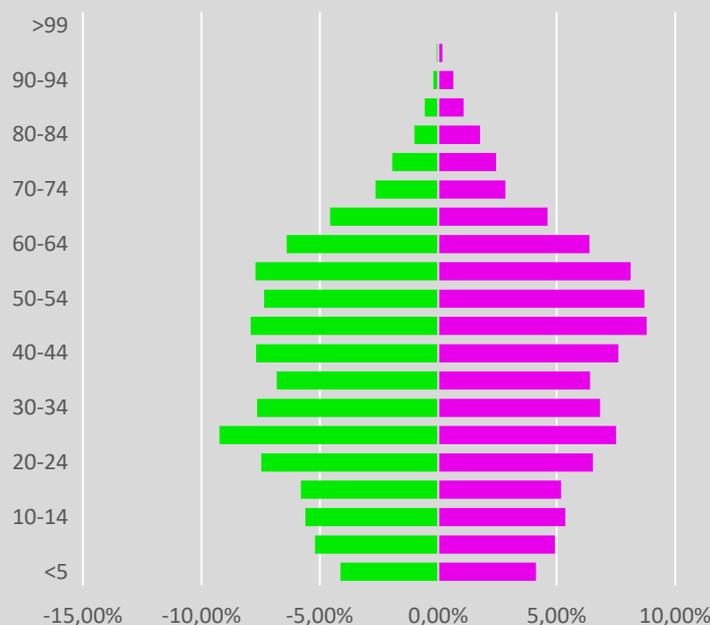


Fig. 7. Distribución de la población de Barañain por edad y género, varón verde, mujer violeta. [Fuente: IDENA, Gráfico: autor del estudio].

3.2 Socioeconómicos

Los estudios sobre el nivel de ingresos de la población muestran que es una población de clase media, con ingresos familiares en el rango de 39000-44000 €/año. Sin embargo, la tasa de desempleo anterior al brote de COVID-19 era del 8'4% de la población y se espera que aumente debido al gran porcentaje de empleados en el sector de servicios, aproximadamente el 80%.

Además, el sector industrial de Barañain es casi anecdótico, con una estimación del 10% de los empleados; sin embargo, sigue siendo el segundo sector de su economía.

Como cualquiera hubiera pensado que la mayoría de los trabajadores que viven aquí no trabajan en el municipio, sólo el 20% lo hace. Contribuyendo así al problema de una ciudad dormitorio, haciendo menos posibles las interacciones sociales.

3.3 Vida en el municipio

Como iba diciendo, la minoría representada por los berenses que trabajan en el municipio, sumado a la falta de ocio en la calle conlleva la falta de lazos ciudadanos. Esto es notable en la cantidad de asociaciones, juveniles, comerciales, culturales, deportivas, de la tercera edad..., y sus pequeños afiliados.

Por otro lado, el municipio está impulsando esta unión refrendando su idiosincrasia, financiando la cultura y el comercio locales, así como la gran oferta de instalaciones que esta tiene para satisfacer todas las necesidades de su población independientemente de su rango de edad.

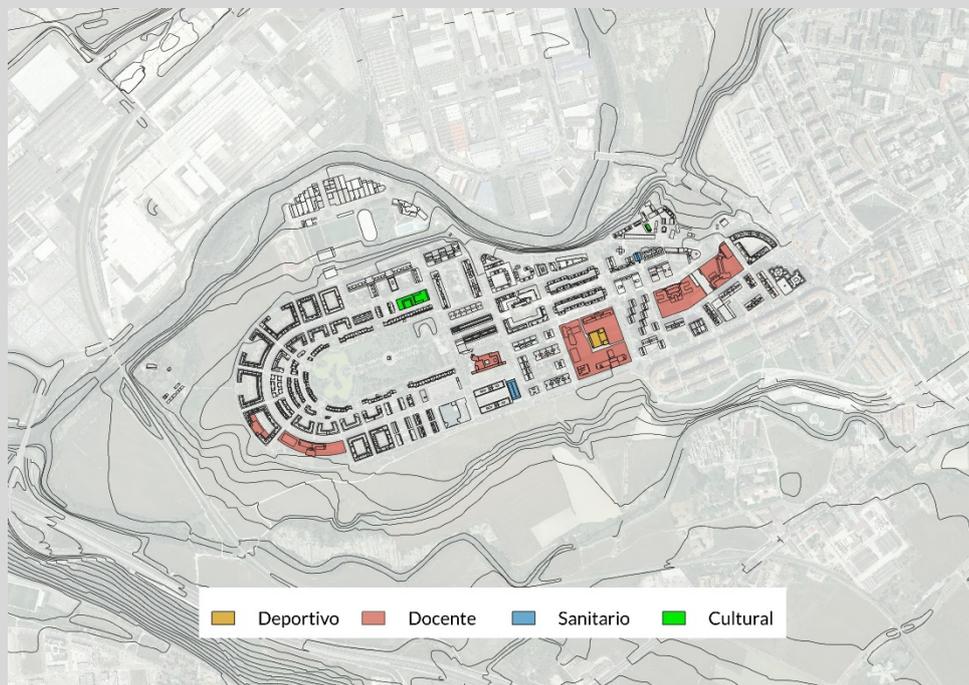


Fig. 8. Instalaciones. [Fuente: SITNA, Gráfico: autor del estudio].

Cabe señalar, sin embargo, que Barañain no puede ser objeto de estudio aislado de su entorno, ya que puede beneficiarse de los grandes sistemas generales de Pamplona. Aunque, las conexiones entre ambas ciudades, como se explicó anteriormente, están en condiciones miserables, hay al menos algunas líneas de transporte público.

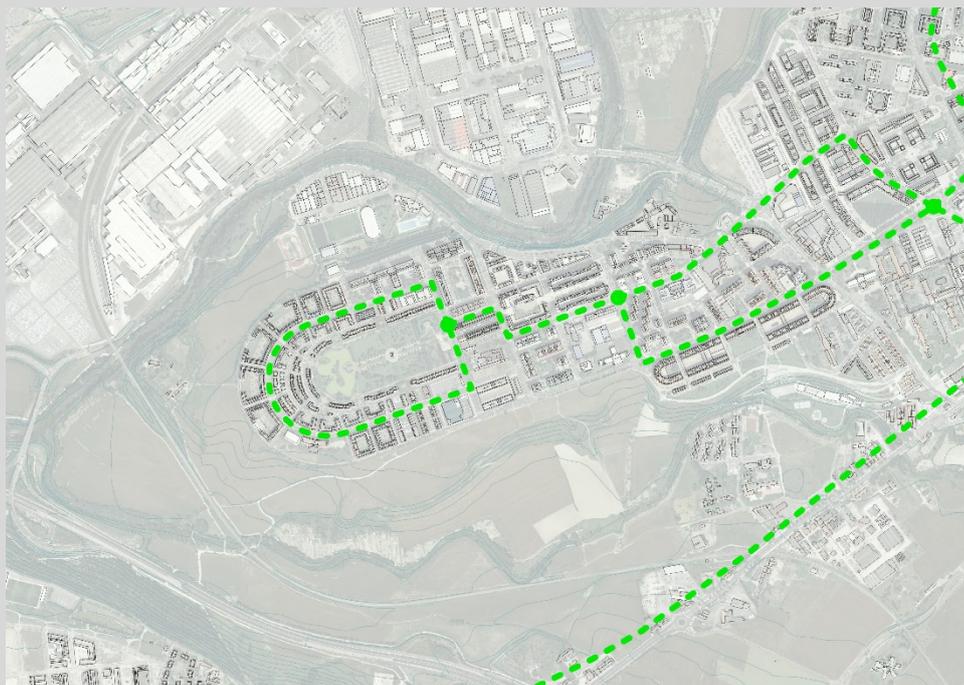


Fig. 9. Líneas de transporte público. [Fuente: SITNA, Gráfico: autor del estudio].

4 Condicionantes económicos

4.1 Presupuestos

El presupuesto general del municipio es de 13,8 millones de euros. Nuestro principal interés son los siguientes apartados: urbanismo 2,29 millones, cultura 1,8 millones, medio ambiente 84 mil y vivienda 8 mil. Han sido estos cuatro los sectores más importantes a financiar por el ayuntamiento para mantener viva la ciudad y atraer a nuevos residentes.

Servicios	1.008.150	Euskera	156.150
Informáticos	192.500	Servicios Sociales	970.950
Seguridad Público	1.374.600	Relaciones Interculturales	31.300
Finanzas	874.250	Cultural	1.212.500
Staff	2.868.000	Juventud	208.500
Formación y Empleo	83.850	Urbanismo	2.290.450
Igualdad	80.500	Vivienda / Sostenibilidad	8.000
Educación	1.739.300	Medioambiente	84.000
Deportes	625.000	TOTAL (€)	13.808.000

Fig. 10. Presupuesto municipal desagregado [Fuente: NASTAT, Gráfico: autor del estudio].

4.2 Sector servicios e industria

Como se muestra en la figura 4, los usos económicos están separados. El suelo industrial, pequeño, pero en uso, no puede crecer más ni tiene suficiente escala como para competir con su entorno. Sin embargo, el sector de servicios se fusiona en el suelo residencial, centrado en el bulvar que atraviesa la ciudad de este a oeste y las calles cercanas.

Hay 182 negocios, divididos en las siguientes categorías: alimentación, calzado, textiles y accesorios; construcción y obras; farmacia, dietética, nutrición, óptica y veterinaria; informática y electrónica; librerías; muebles, decoración y enseres domésticos; tabaco, joyería, juguetes, farmacia; peluquería y estética; publicidad, fotografía e imagen y servicios educativos, deportivos y recreativos. Todos ellos han sufrido la pérdida de clientes durante los últimos años. Cuando se les pregunta por qué piensan que la situación está empeorando, después de la crisis de 2007, el 61% responde señalando que el problema es la zona Zert de estacionamiento en la calle que prohíbe a no residentes dependiendo de las horas del día.

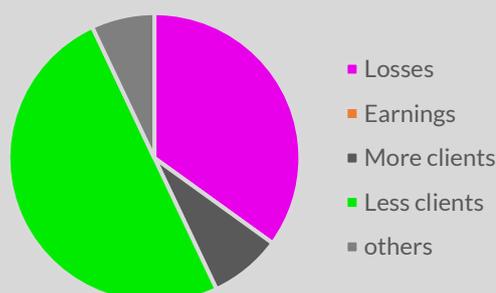


Fig. 11. Repercusiones de los cambios en las empresas. [Fuente: NASTAT, Gráfico: autor del estudio].

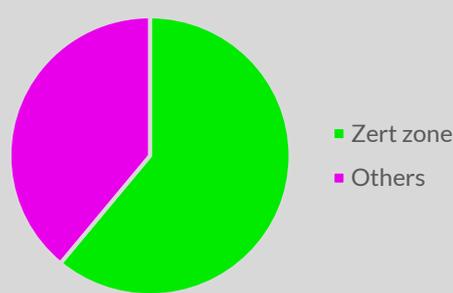


Fig. 12. Repercusiones de los cambios en las empresas. [Fuente: NASTAT, Gráfico: autor del estudio].

Asimismo, el porcentaje de nuevos comercios es muy marginal, tan solo 12%, 4 años o menos. Lo que indica la falta de estímulo y demanda de mercado de nuevos negocios. La edad más común 10 años o más de historia entre los establecimientos. Sin embargo, este es también un signo esperanzador de la resistencia del mercado.

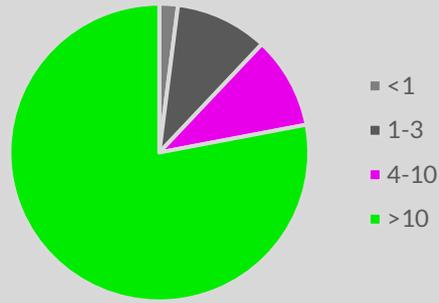


Fig. 13. Porcentaje de empresas por edad en años. [Fuente: NASTAT, Gráfico: autor del estudio].

5 Condicionantes medioambientales

5.1 Paisaje natural

Como ya se ha explicado, Barañáin está rodeada en 3 lados por dos ríos diferentes, Arga y Elorz, incluso si están lejos del lado urbano de la ciudad, hay un paseo por la ribera en ambos preparados para peatones y ciclistas.

Como se indica en el POT-3, se trata de corredores fluviales de interés ambiental que deben ser regenerados para proteger y extender su flora y fauna. Ya que es muy humanizado y olvidado.

En el lado oeste de la ciudad, en la convergencia de ambos hay una gran reserva de espacio protegido para permitir que los ríos se expandan cuando sea necesario. Esta zona está completamente olvidada y el diseño del paisaje prospectivo, como el resto de las estribaciones, quedando como grandes extensiones de suelo no trabajado o plantado.

5.2 Paisaje artificial

En el lado construido del municipio, no hay ningún hábitat natural integrado. Todo espacio verde ha sido diseñado como una alfombra para cubrir espacios inutilizables. Siendo el más grande el principal atractivo de la ciudad, el Parque de la Constitución, se trata de una representación del comportamiento humano tratando de replicar la naturaleza sin entenderla. Este ha terminado siendo una separación de dos lados de la ciudad en lugar de un lugar de reunión.



Fig. 14. Espacios Verdes. [Fuente: SITNA, Gráfico: autor del estudio].

5.3 Elementos humanos

Dado que la mayoría de los edificios de Barañáin datan de principios de la década de 1980 y en ese momento las regulaciones en la construcción eran suaves, no hay auto eficiencia, generadores de energía renovable o diseño pasivo en el diseño de estos. Por lo tanto, el consumo de energía es considerablemente alto según los estándares actuales.

Como se explicó anteriormente, sus malas conexiones con los municipios vecinos y la falta de vías de transporte no motorizado generan la necesidad de medios motorizados privados.

6 Conclusiones

6.1 Condicionantes físicos

Como ya se ha explicado, Barañáin se encuentra en una posición privilegiada para formar parte del progreso de Pamplona. Por lo tanto, es importante repensar sus conexiones, de lo contrario terminará siendo un pequeño rincón de Pamplona y sufrirá de éxodo.

Su potencial radica en la posibilidad de convertirse en una zona residencial capaz de conectar de forma ágil con las vías de salida de la comarca, las zonas de desarrollo económico y el centro de Pamplona.

6.2 Condicionantes sociales

Su densidad, casi dos veces Pamplona 7.841'61 habitantes/Km², hace que sea una oportunidad para conectar la población mucho más fácil. Sin embargo, la demografía y la falta de oportunidades de empleo podrían agravar la disminución de habitantes.

Es esencial convencer a la gente a venir a vivir aquí destacando su calidad de servicios y espacios naturales perfectos para las familias que podrían permanecer más tiempo y hacer crecer la riqueza común.

Según las recomendaciones de la Agenda Urbana Española de distribución de equipamientos Barañáin cumple casi todos los requisitos de distancia, y en los casos en que no, al menos es menos de 15 minutos a pie.

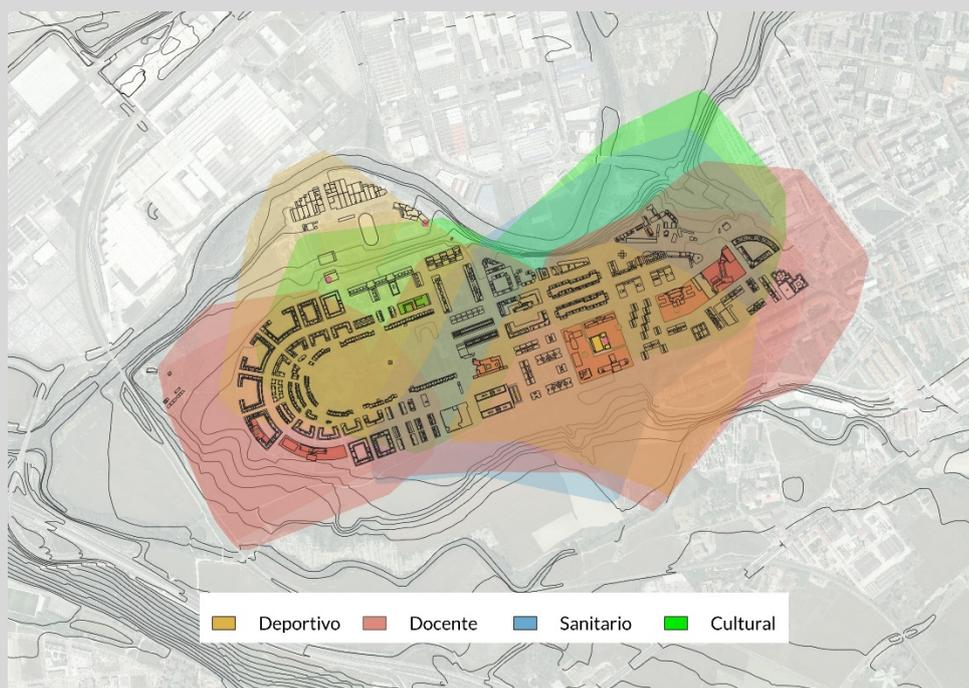


Fig. 15. Las instalaciones y esto son uno en metros dependiendo de AUE. [Fuente de los datos: SITNA, Gráfico: autor del estudio].

6.3 Condicionantes económicos

El comercio local está en riesgo, necesita un cambio tan pronto como sea posible, de lo contrario la economía de la ciudad va a fallar, incluso si nos olvidamos de las consecuencias de la COVID-19. El bulevar como lugar de reunión y alegría ha fracasado y necesita ser rediseñado para que coincida con las necesidades actuales y futuras.

Esto se traduce en una acción de transporte, desde dejar aparcar coches en la calle si están en un negocio local para implementar medios de transporte nuevos y más sostenibles.

6.4 Condicionantes medioambientales

Nos encontramos en un entorno poco cuidado y en desuso, debemos devolver a la naturaleza aquellos espacios que actualmente están excesivamente humanizados o en barbecho. Existe una industria potencial en torno al uso de los recursos naturales que rodean Barañáin a la espera de ser desarrollada.

Por otro lado, el exceso de transportes motorizados individuales y una cantidad de edificios no eficientes que contribuyen al desperdicio de grandes cantidades de energía y contaminan el medio ambiente ha de ser desacelerado.

7 D.A.F.O.



7.1 Debilidades

E1-D.04 Falta de conexión entre el entorno urbano y rural.

E1-D.07 Necesidad de hacer frente al fenómeno de la despoblación.

E2-D.05 Existencias deficientes de edificios. Alta tasa de edificios residenciales y otros usos energéticamente ineficientes.

E4-D.01 Infraestructura local ineficiente.

E4-D.06 Escasa cultura pública y privada sobre el uso compartido de bienes.

E5-D.01 Pautas de movilidad insostenible.

E5-D.02 Problemas de tráfico y movilidad.

E5-D.03 Falta de transporte público.

E5-D.04 Falta de instalaciones para parques y paseos.

E5-D.05 Falta de infraestructura de transporte sostenible.

E6-D.01 Envejecimiento de alta tasa.

E7-D.01 Incapacidad para atraer y retener talento.

E7-D.03 Falta de innovación en el comercio.

E7-D.04 Falta de oportunidades de empleo para los jóvenes.

E7-D.05 Falta de fundación privada.

E8-D.01 Dificultades de acceso a la vivienda.

E8-D.02 Falta de V.P.O.

E8-D.03 Edificios de baja eficiencia.

7.2 Amenazas

E1-T.03 Zonas en declive o estancamiento demográfico.

E1-T.04 Falta de medidas para proteger y conservar el patrimonio natural, cultural y paisajístico.

E2-T.02 Falta de servicios eficientes de transporte público.

E2-T.06 Prioridad de la inversión privada en los centros urbanos sobre la inversión pública.

E4-T.01 Alta dependencia energética externa.

E5-T.02 Problemas de tráfico y movilidad.

E6-T.08 Alta tasa de envejecimiento de la población y los edificios.

E7-T.01 Tendencia a reducir el espacio económico y demográfico.

E8-T.04 Insuficiencia de viviendas para las personas de edad.

7.3 Fortalezas

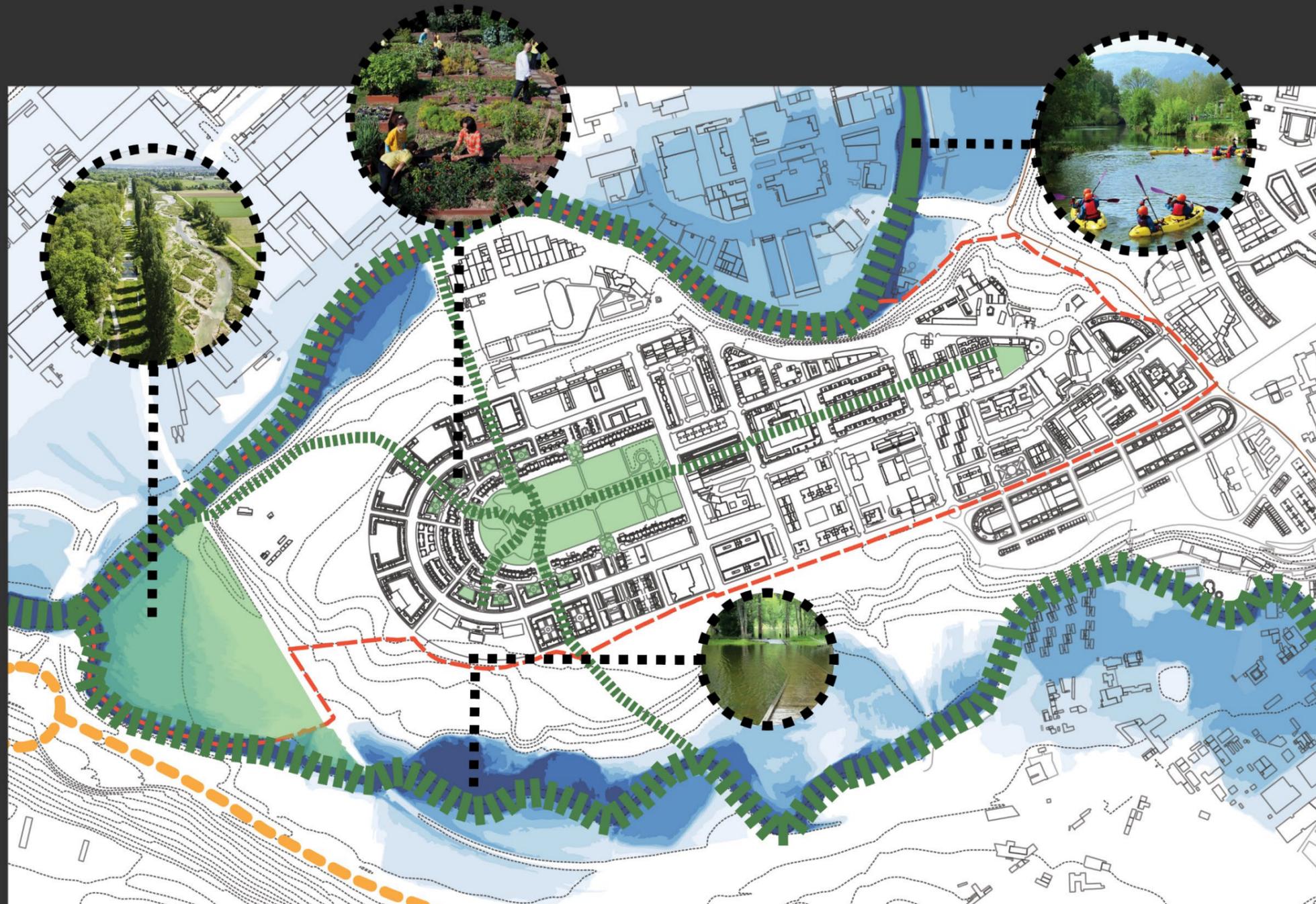
- E1-S.02 Riqueza del patrimonio natural y medioambiental.
- E1-S.06 Riqueza paisajística y biodiversidad.
- E1-S.07 Considerar el sector primario como un activo económico potencial.
- E2-S.02 Ciudad compacta.
- E3-S.02 Clima estable.
- E4-S.01 Riqueza paisajística y biodiversidad.
- E4-S.06 Capacidad técnica y tecnológica.
- E5-S.04 Ciudad compacta.
- E6-S.02 Iniciativas de integración social.
- E6-S.03 Ciudad compacta.
- E6-S.04 Forma de vida segura y pacífica.
- E6-S.05 Red de instalaciones de alta calidad.
- E6-S.07 Programas para atraer a los jóvenes.
- E6-S.08 Asociaciones vecinales múltiples.

7.4 Oportunidades

- E1-O.01 Conexión de la ciudad con el entorno rural.
- E1-O.02 Patrimonio natural infrutilizado.
- E1-O.04 Presencia de grandes infraestructuras.
- E2-O.01 Programas de financiamiento del ayuntamiento, región, estado y UE.
- E2-O.02 Políticas de rehabilitación.
- E2-O.05 Conexión Urbano - Rural.
- E2-O.07 Difusión y fomento de la cultura.
- E3-O.02 Conexión Urbano - Rural.
- E4-O.01 Políticas de energías renovables desde el Estado y la UE.
- E5-O.04 Grandes infraestructuras de transporte cercanas.
- E5-O.04 Plan supramunicipal de transporte público sostenible.
- E6-O.01 Elaboración de programas en la esfera social.
- E6-O.02 Programas para atraer a los jóvenes.

8 Bibliografía

1. Instituto Geográfica, C. (2020, enero). Centro de Descargas del CNIG (IGN). Consultado en septiembre 07, 2020, en:
<http://centrodedescargas.cnig.es/CentroDescargas/index.jsp>
2. Presupuesto. (2019, junio 07). Consultado en septiembre 14, 2020, en:
<http://www.baranain.es/ayuntamiento/presupuesto/>
3. Infraestructura de Datos Espaciales de Navarra (2020, mayo 26). Consultado en septiembre 07, 2020, en:
<https://idena.navarra.es/Portal/Descargar>
4. Sistema de Información Territorial de Navarra. (2020, mayo 26). Consultado en septiembre 14, 2020, en:
<https://sitna.navarra.es/navegar/>
5. NASTAT. (2020, enero). Consultado en septiembre 14, 2020, en:
<https://administracionelectronica.navarra.es/>
6. Diario de Navarra. (2020, septiembre 05). Nasuvinsa construye en Barañáin 58 VPO para aumentar la oferta de alquiler. Consultado en septiembre 14, 2020, en:
<https://www.diariodenavarra.es/noticias/navarra/pamplona-comarca/2020/09/05/nasuvinsa-construye-baranain-vpo-para-aumentar-oferta-alquiler-700928-1002.html>
7. Agenda Urbana Española. (2018). Consultado en septiembre 07, 2020, en:
<https://www.aue.gob.es/agenda-urbana-espanola>
8. UN. (2015). Objetivos de desarrollo sostenibles. Consultado en septiembre 14, 2020, en:
<https://www.agenda2030.gob.es/objetivos/home.htm>
9. Lasa Cid, I. (2017, abril 28). Análisis sobre la situación del sector comercial y hostelero en Barañáin. Consultado en septiembre 14, 2020, en:
<http://www.baranain.es/wp-content/uploads/sites/29/2013/11/COM-Y-HOST-UPNA-2017.pdf>



OBJETIVOS

1 Ordenar el territorio y hacer un uso racional del suelo, conservarlo.

- Fomentar las conexiones entre la naturaleza y las zonas urbanas.
- Creación de paseos de ribera.
- Desarrollo de la biodiversidad de los ríos.
- Conversión de las zonas de protección contra las inundaciones en zonas de biodiversidad abierta y expresión en forma de *landart*.
- Conversión de áreas degradadas en jardines urbanos sostenibles.
- Creación de talleres sobre cultivos urbanos.

3 Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.

- Resilient riverside walks.
- Use of floods on flood protection areas as a tool of *landart*.
- Cultivation of hydroponics to absorb water and grab the terrain.
- Creation of climate action workshops.

INFORMACIÓN DESCRIPTIVA

D.01. VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 2007-2017 (%)	-7.9%
D.02. TERRITORIO Y DIVERSIDAD DE HABITATS	
D.02.a. Superficie de cobertura artificial (%)	69.7%
D.02.b. Superficie de cultivos (%)	18.6%
D.02.c. Superficie de zona forestal y dehesas (%)	5.6%
D.05. SUPERFICIE VERDE (ha cada 1.000 hab.)	1.6ha
D.06. DENSIDAD DE POBLACIÓN EN SUELO URBANO (hab./ha)	222
D.08. DENSIDAD DE VIVIENDA (viv/ha)	90.3

DESCRIPCIÓN GENERAL

Esta alternativa surge de la idea de extender la vida más allá de las puertas de cada hogar, entendiendo el espacio público como el salón común a todo el municipio. Este espacio común no es sólo para las personas, sino también para las diversas especies animales y vegetales que lo habitan o van a habitar, así como todos los fenómenos naturales que se producen en ellos. Por lo tanto, la propuesta se divide en diferentes ámbitos interconectados:

En esta primera se busca la continuidad en el tratamiento a la ribera de los ríos Arga y Elorz desde su paso por Pamplona hasta su unión. Esta acción pretende proteger y restaurar este hábitat a su estado más natural a la vez que promueve el uso recreativo por parte de los ciudadanos, siempre desde una actitud sostenible que permita el libre comportamiento de los elementos.

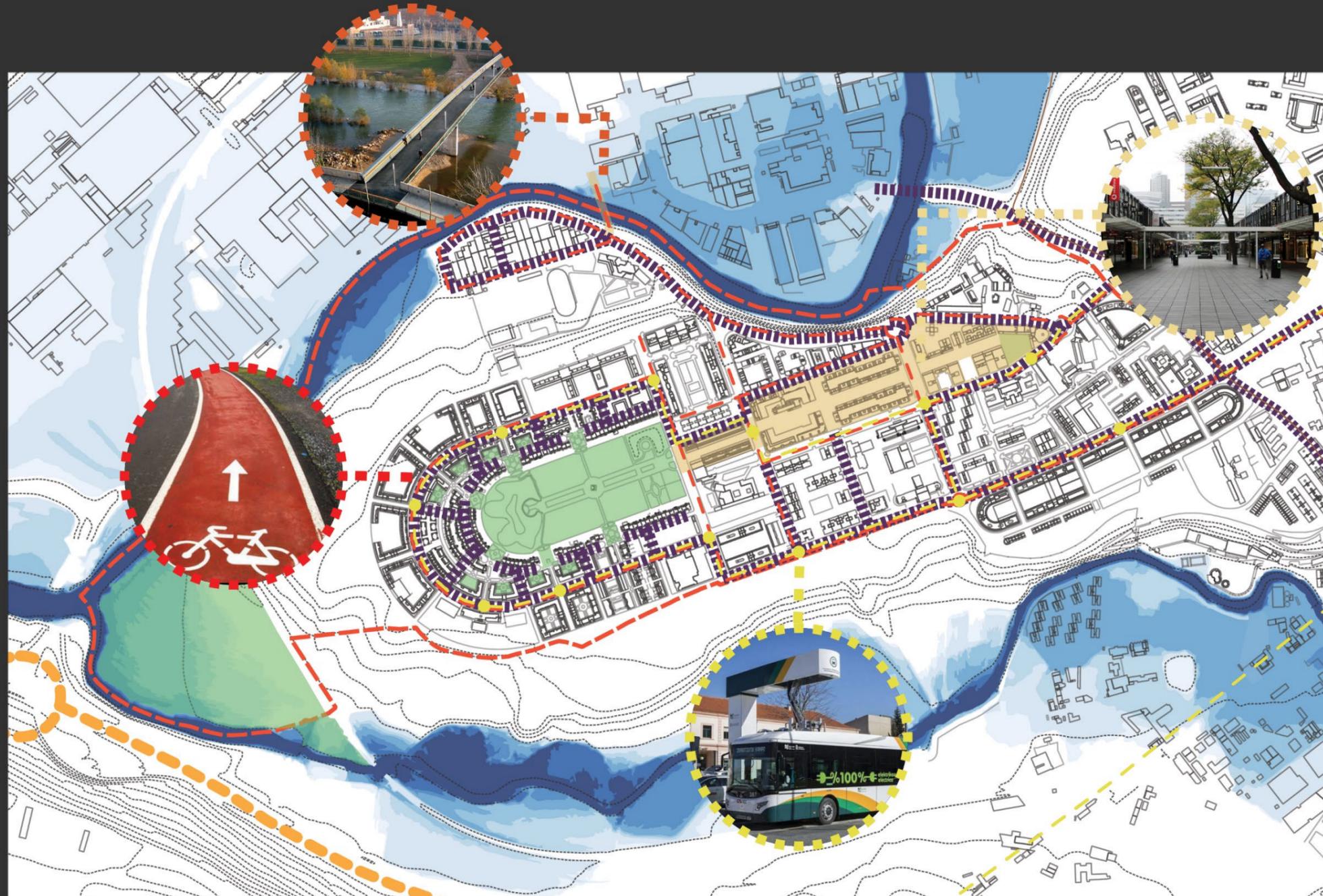
En segundo lugar, en las zonas donde los cauces se encuentran, se busca una toma de decisiones resiliente para absorber las inundaciones, tanto por medio de cultivos hidropónicos que pueden ser gestionados por los propios vecinos y con propuestas de *land art* que permiten el juego con el territorio y la atracción de curiosos.

En tercer lugar, la revitalización de las grandes zonas verdes urbanas en desuso mediante talleres, el uso de huertos urbanos y otras formas de autoexplotación del suelo por el barrio.

Finalmente, se propone conectar todos estos espacios por ejes verdes que convergen en el gran espacio central ya existente.

INFORMACIÓN GENERAL

POBLACIÓN	20.199
DENSIDAD DE POBLACIÓN	15.419'08 inhabitants/Km2
SUPERFICIE	1,39 km ²



OBJETIVOS

- 3 Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.**

 - Reducir el uso de automóviles particulares.
 - Fomentar los tralletos a pie.
 - Fomentar los viajes de vehículos sin motor de combustión.
 - Desplazamiento del tráfico, principalmente a ejes perimetrales, creando un espacio libre de gases.
 - Reducir las emisiones del transporte.
 - Disminuir la llegada de no residentes en coche.
- 5 Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.**

 - Reducir el uso de automóviles particulares.
 - Fomentar los viajes a pie.
 - Creación de una red de carriles bici.
 - Desplazar el tráfico, principalmente a los ejes perimetrales, y liberar espacios para el comercio y la vida en la calle.
 - Reducir las emisiones del transporte.
 - Mejorar las conexiones con los polígonos industriales al otro lado del Arga.
 - Disminuir la llegada de no residentes en coche.

INFORMACIÓN DESCRIPTIVA

D.01. VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 2007-2017 (%)	-7.9%
D.02. TERRITORIO Y DIVERSIDAD DE HABITATS	
D.02.a. Superficie de cobertura artificial (%)	69.7%
D.02.b. Superficie de cultivos (%)	18.6%
D.02.c. Superficie de zona forestal y dehesas (%)	5.6%
D.06. DENSIDAD DE POBLACIÓN EN SUELO URBANO (hab./ha)	222
D.08. DENSIDAD DE VIVIENDA (viv/ha)	90.3
D.17. SUPERFICIE DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD	
D.17.a. Superficie infraestructuras de transporte (ha)	1.8ha
D.17.b. Superficie infraestructuras de transporte (%)	1.3%
D.18. ÍNDICE DE MOTORIZACIÓN	
D.18.a. Vehículos domiciliados cada 1.000 habitantes.	580.1
D.18.b. Porcentaje de turismos (%)	80.9%
D.18.c. Porcentaje de motocicletas (%)	7.6%
D.22.a. Índice de envejecimiento de la población (%)	18%

DESCRIPCIÓN GENERAL

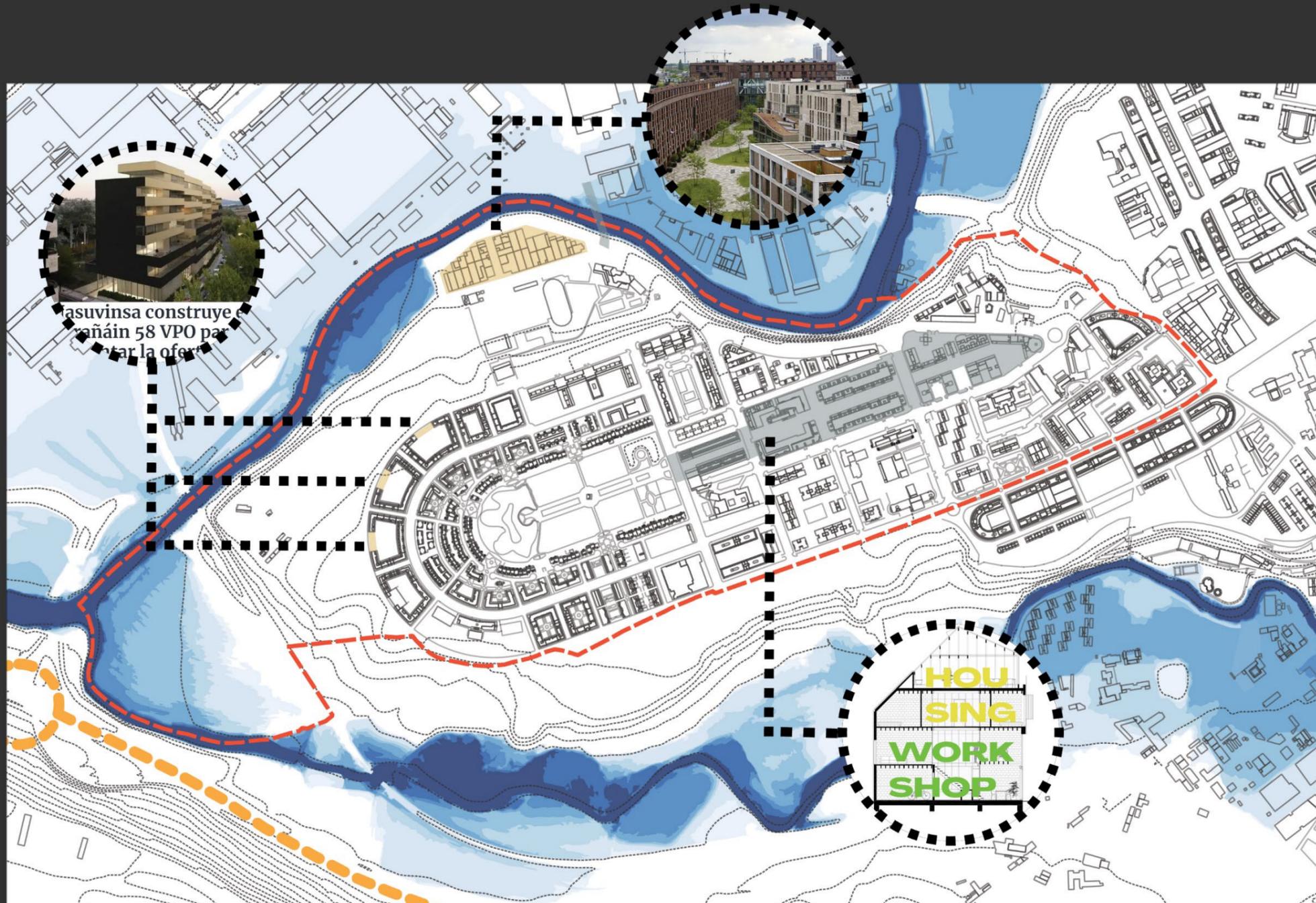
POBLACIÓN	20.199	DENSIDAD DE POBLACIÓN	15.419'08 habitantes/Km2	SUPERFICIE	1,39 km ²
-----------	--------	-----------------------	--------------------------	------------	----------------------

Si la alternativa anterior se basaba en el suelo público del que vive Barañain, esto se basa en la forma en que la población se mueve en esta misma. En una ciudad como esta, donde su estado actual no se entiende si no es a través de su conexión con Pamplona, la realidad es que la morfología de sus calles adyacentes no ayuda. La escala de esta ciudad y la sobrepoblación de automóviles han llevado al abandono de alternativas de transporte distintas al automóvil privado. Aunque la región tiene un plan de movilidad sostenible, este carece de ambición, el objetivo es reducir este sistema de transporte del 42% al 30% y promover el transporte público del 13% al 20%, estos objetivos son equivalentes a los ya alcanzados en la ciudad de Vitoria para el año 2009. La toma de decisiones debe ser más eficaz:

Completa peatonalización del gran bulevar central, así como la reducción del aparcamiento a su alrededor con fines disuasorios. Esta liberación de espacio permitirá la expansión de los comercios hacia el exterior, más importante en los tiempos que corren debido a la COVID-19, tratando así de detener la caída del sector terciario, que ya había perdido en los últimos cinco años al menos el 50% de los establecimientos como resultado, según el 90% de ellos consecuencia de la mala gestión de la movilidad.

Traslado del transporte motorizado a carreteras perimetrales, excluyendo el transporte público que seguirá circulando por la carretera más central. creación de una red continua y protegida contra los coches, de carriles bici que permita la libre circulación por toda la malla urbana y su continuidad a Pamplona.

Construcción de un puente entre Barañain y Landaben que permita el flujo no motorizado entre el municipio residencial y los diversos polígonos industriales, facilitando dicha conexión para todos los trabajadores residentes en el, aproximadamente el 50%.



OBJETIVOS

- 2 **Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente**
Consolidar las zonas urbanas no desarrolladas.
Programas de financiación para comprar o alquilar casas existentes.
- 3 **Evitar la dispersión urbana y revitalizar la ciudad existente.**
Reconversión del tejido industrial en desuso en áreas de uso mixto.
- 4 **Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.**
Programas de cohesión vecinal.
- 7 **Impulsar y favorecer la economía urbana.**
Favorecer el uso mixto sobre la zonificación
Difusión del uso terciario por las zonas peatonales.
- 8 **Garantizar el acceso a la vivienda.**
Desarrollo de nuevas áreas de uso mixto.
Programas de subsidios para personas desfavorecidas.

INFORMACIÓN DESCRIPTIVA

D.01. VARIACIÓN DE LA POBLACIÓN 2007-2017 (%)	-7.9%
D.02. TERRITORIO Y DIVERSIDAD DE HABITATS	
D.02.a. Superficie de cobertura artificial (%)	69.7%
D.02.b. Superficie de cultivos (%)	18.6%
D.02.c. Superficie de zona forestal y dehesas (%)	5.6%
D.06. DENSIDAD DE POBLACIÓN EN SUELO URBANO (hab./ha)	222
D.08. DENSIDAD DE VIVIENDA (viv/ha)	90.3
D.22. ENVEJECIMIENTO DE LA POBLACIÓN	
D.22.a. Índice de envejecimiento de la población (%)	18%
D.22.b. Índice de senectud de la población (%)	11.9%
D.23. POBLACIÓN EXTRANJERA (%)	9.3%
D.26.d. Trabajadores en sector servicios (%)	83.9%
D.27.d. Establecimientos en sector servicios (%)	92.3%
D.28. TASA DE PARO	8.4%
D.33. CRECIMIENTO DEL PARQUE DE VIVIENDA 2001-2011 (%)	-9.2%

DESCRIPCIÓN GENERAL

POBLACIÓN	20.199	DENSIDAD DE POBLACIÓN	15.419'08 habitantes/Km2	SUPERFICIE	1,39 km ²
-----------	--------	-----------------------	--------------------------	------------	----------------------

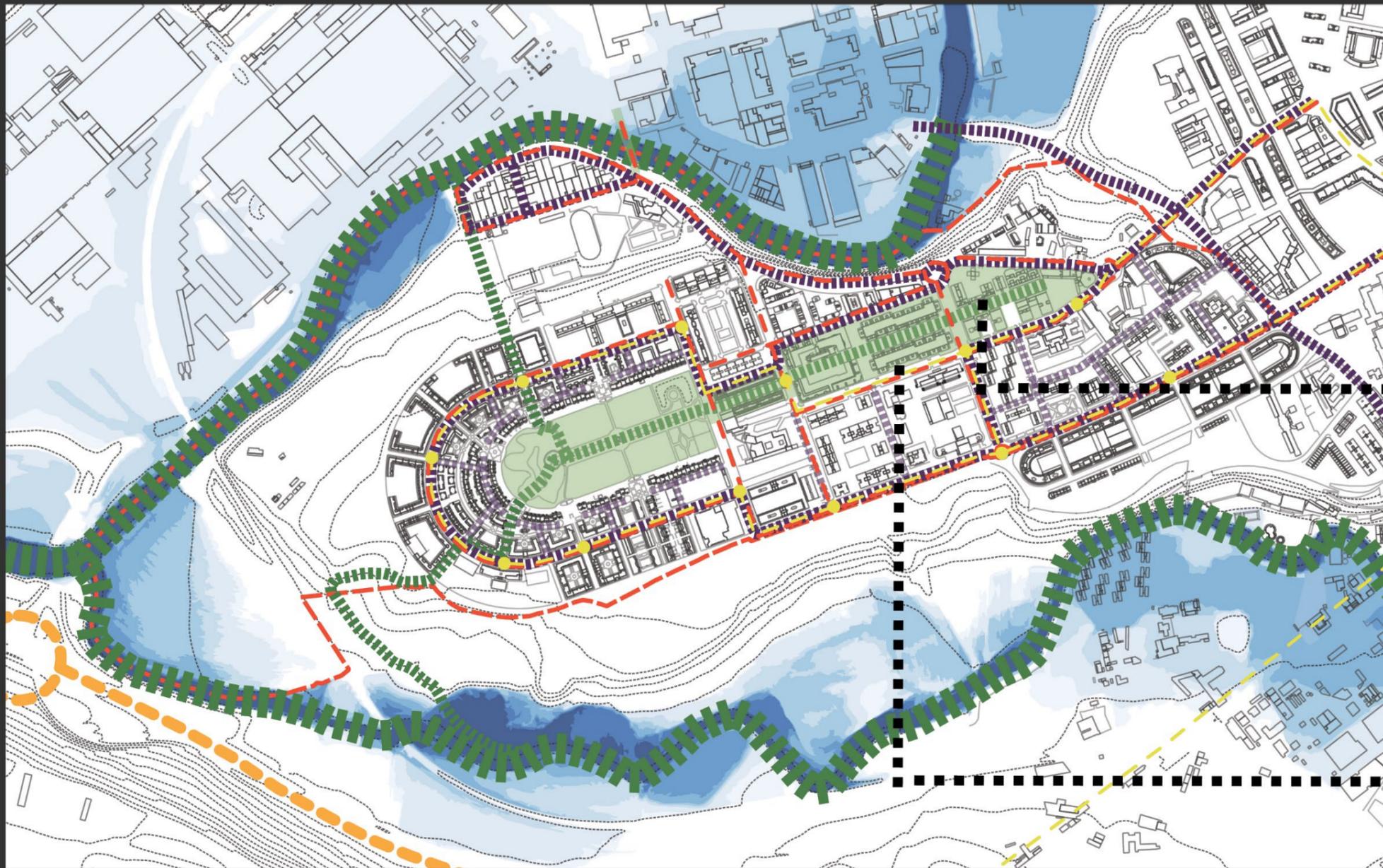
Después de las propuestas anteriores, solo tenemos que tener en cuenta a las personas que viven y se mueven por la ciudad. La gran diferencia de morfologías y densidades entre las residencias al este y al oeste, la falta o escasez de tierra para urbanizar. Las medidas que deben adoptarse son las siguientes:

En la zona industrial situada en el norte, debido a su falta de éxito, su ubicación privilegiada junto al río Arga y la falta de oferta de viviendas nuevas, se propone la construcción de una supermanzana de carácter autosuficiente, promover un estilo de vida acorde con las exigencias de las nuevas generaciones, a poca distancia del centro de Pamplona y Barañain.

En segundo lugar, la consolidación de las zonas urbanizables al oeste de la ciudad, no sólo para uso residencial, sino como lo indica el uso especial PGM, que atraen un mayor flujo de personas con usos especiales.

En los sectores centrales del municipio donde se encuentran los locales desocupados, se permitirá su uso como residencial siempre que esté vinculado a una actividad laboral que pueda beneficiarse de esta situación.

Finalmente, como ya se viene haciendo, es imprescindible la existencia de ayudas económicas en la adquisición de viviendas para jóvenes como para actuales residentes de avanzada edad con dificultades para mantener dichas residencias. En nuevas promociones se mantiene el cumplimiento de los estándares de 70% de VPO que marca el gobierno regional.



- REPRESENTACIÓN**
- VILLAVESA
 - CARRIL BICI
 - VIAL PRINCIPAL
 - BOULEVAR PEATONAL
 - AUTOVÍA
 - VIAL VERDE
 - VIAL RADIAL



VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA

COMERCIAL



VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA

COMERCIAL



COLEGIO
COLEGIO
COLEGIO

VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA

COMERCIAL



VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA
VIVIENDA

COMERCIAL



COLEGIO
COLEGIO
COLEGIO

ACTUACIÓN

Mientras que los Planes de Movilidad Urbana Sostenible, PMUS, son los instrumentos para establecer la dirección en que seguirá la movilidad de un municipio en los próximos años, en el caso de Barañain encontramos que el documento resultante se ha establecido a nivel comarcal, generalizando una respuesta única para todos los municipios que la componen. De esta necesidad de generar una respuesta acorde a la idiosincrasia de nuestro consistorio de estudio, surge la propuesta de un plan de movilidad a su escala.

- 1.- Restablecer el orden de prioridades en los medios de transporte.
- 2.- Establecer una jerarquía de caminos.
- 3.- Promover el uso de sistemas de transporte sostenibles.
- 4.- Poner fin al tráfico y la agitación.
- 5.- Generar alternativas en los desplazamientos fuera del consistorio.
- 6.- Devolver el espacio público a las personas.

OBJETIVOS

El propósito de esta estrategia es reestructurar la jerarquía del transporte dentro del municipio, así como sus conexiones con los colindantes. Liberar el espacio público para el uso y disfrute de sus ciudadanos, a través de formas de transporte que ocupan menos espacio en la vía pública, generan menos emisiones, sean compatibles con la presencia de peatones como elemento prioritario y que promuevan la cohesión social y el desarrollo económico.

- 1.- A corto plazo: Urbanismo táctico, corte de carreteras, eliminación de aparcamientos...
- 2.- A medio plazo: aplicación de mejoras basadas en la información proporcionada por los usuarios.
- 3.- A largo plazo: Mejoras finales y proyecto final.

TIPO DE ACTUACIÓN:	Reestructuración vial y priorización de los medios de transporte
CAMPO:	Ayuntamiento de Barañain
ESCALA:	Media, escala municipal
CARACTER:	Planificación
AGENTES:	Administración local

CAMPO

Aunque es a partir de la escala comarcal desde la que se establece el sistema de transporte público, sólo a través de autobuses urbanos, desde nuestro campo de trabajo es posible tomar medidas en el diseño y distribución de los usos de las diferentes carreteras.

De esta manera se establece una nueva gerarquía en el municipio, dando prioridad a las personas sobre las máquinas, al disfrute del espacio público frente a la excesiva ocupación de vehículos.

Se establecen los siguientes tipos de carreteras:

- 1.- Viales de comunicación perimetral, alternativa al paso y la agitación.
- 2.- Viales de comunicación radial, destino.
- 3.- Boulevar.
- 4.- Eje de servicio y comunicación Este - Oeste.

ESTRATEGIAS

Después de analizar el estado actual, así como el funcionamiento del espacio público y sus viales, se propone la siguiente actuación, centrada en la reestructuración y liberación del espacio público.

- 1.- Implementación de una plataforma única y su reducción de velocidad a 30 y 10 km/h dependiendo de la carretera.
- 2.- Peatonalización de calles específicas.
- 3.- Eliminación de estacionamientos de superficie donde el coche pasa a segundo plano.
- 4.- Procesos de divulgación del modelo de transporte propuesto.



JUSTIFICACIÓN

El propósito de esta acción es lograr los objetivos que una ciudad como Barañain debería haber logrado hace mucho tiempo, es avanzar en el modelo de movilidad sostenible para colocarse en el marco de una ciudad de acuerdo a las líneas de pensamiento actuales. El objetivo es eliminar los viajes en automóvil intraurbanos e interurbanos que pueden ser suministrados por otros sistemas más eficientes.

La actual dependencia del automóvil privado es una forma más de aumentar la desigualdad social entre la población, marginando a quienes no pueden permitirse comprarlo y generando gastos recurrentes. Las ordenanzas impuestas por este municipio con el fin de limitar la entrada de vehículos externos, así como para facilitar el estacionamiento de locales ha generado, como afirma el sector, una disminución de los ingresos del sector hostelero; la falta de ofertas de transporte alternativo es la condena de estos comercios.

Este cambio no es posible sin el diálogo y la comprensión de los agentes sociales. Hay que explicar este rápido, no como la pérdida de su derecho a la comodidad que disfrutaban con el coche privado, sino como la mejora del espacio público para ellos y sus tiendas.

FINANCIACIÓN

Debido a la escala de la intervención y la transformación sólo dentro de este municipio, será el que tendrá que gestionar y financiar este proceso.

Sin embargo, también se puede solicitar financiación a otros organismos, públicos y privados, que tengan programas para promover las filosofías desarrolladas aquí o que puedan repetirse en la ejecución de este proyecto:

- European Union
- Cámara de Comercio de Navarra
- Gobierno de Navarra
- Ministerio de Transporte Movilidad y Agenda Urbana
- Ministerio de Transición Ecológica

