

# INFORME TRAMITACION SEGUIDA EN RELACION CON LA VARIANTE DE OLABE

## **1. OBJETO DEL INFORME**

---

El presente informe se realiza con el objeto de describir las circunstancias de la travesía de Olabe y la necesidad de una variante para la misma, así como de las opciones que se han ido valorando a lo largo de los últimos años, concretamente desde 2008 cuando se inician los trabajos de redacción del nuevo Plan General Municipal.

## **2. TRAMITES CON INCIDENCIA SOBRE LA TRAVESIA**

---

Durante los últimos años se han realizado las siguientes tramitaciones-obras que han afectado a la travesía de Olabe:

- Nueva Casa Consistorial
- POT-3 Área central
- Revisión del Plan Municipal
- Mapas de ruido grandes ejes viarios
- Conversión de la carretera N-121-a en vía 2+1
- Estudios de Alternativas Obras Públicas

## **3. NUEVA CASA CONSISTORIAL**

---

El Ayuntamiento de Olaibar solicitó la inclusión en el Plan de Infraestructuras Locales de la nueva Casa Consistorial, concretamente en las convocatorias de 2000, 2003 y 2005. Finalmente incluida la inversión en el PIL en 29-DIC 2007 se redactó proyecto, el cuál fue actualizado con fecha 25-MAR-2008.

Por parte de la Dirección General de Obras Públicas se solicitó al Ayuntamiento que la implantación de la nueva Casa Consistorial dada la proximidad de la N-121-a y los problemas funcionales de los accesos desde la N-121-a tanto a Olave como a Olaiz se desplazase de su ubicación actual a una nueva ubicación a 25 metros de la línea blanca de la carretera, esto exigió por parte del Ayuntamiento:

- convenio con el Concejo de Olaiz y Concejo de Olabe como propietarios de la parcela y edificio existente
- convenio con propietarios de los suelos afectados
- la demolición del edificio existente
- ejecución de nueva Casa Consistorial
- ejecución de nuevo viario de acceso a Casa Consistorial
- tramitación de modificación de ampliación del suelo urbano de Olabe

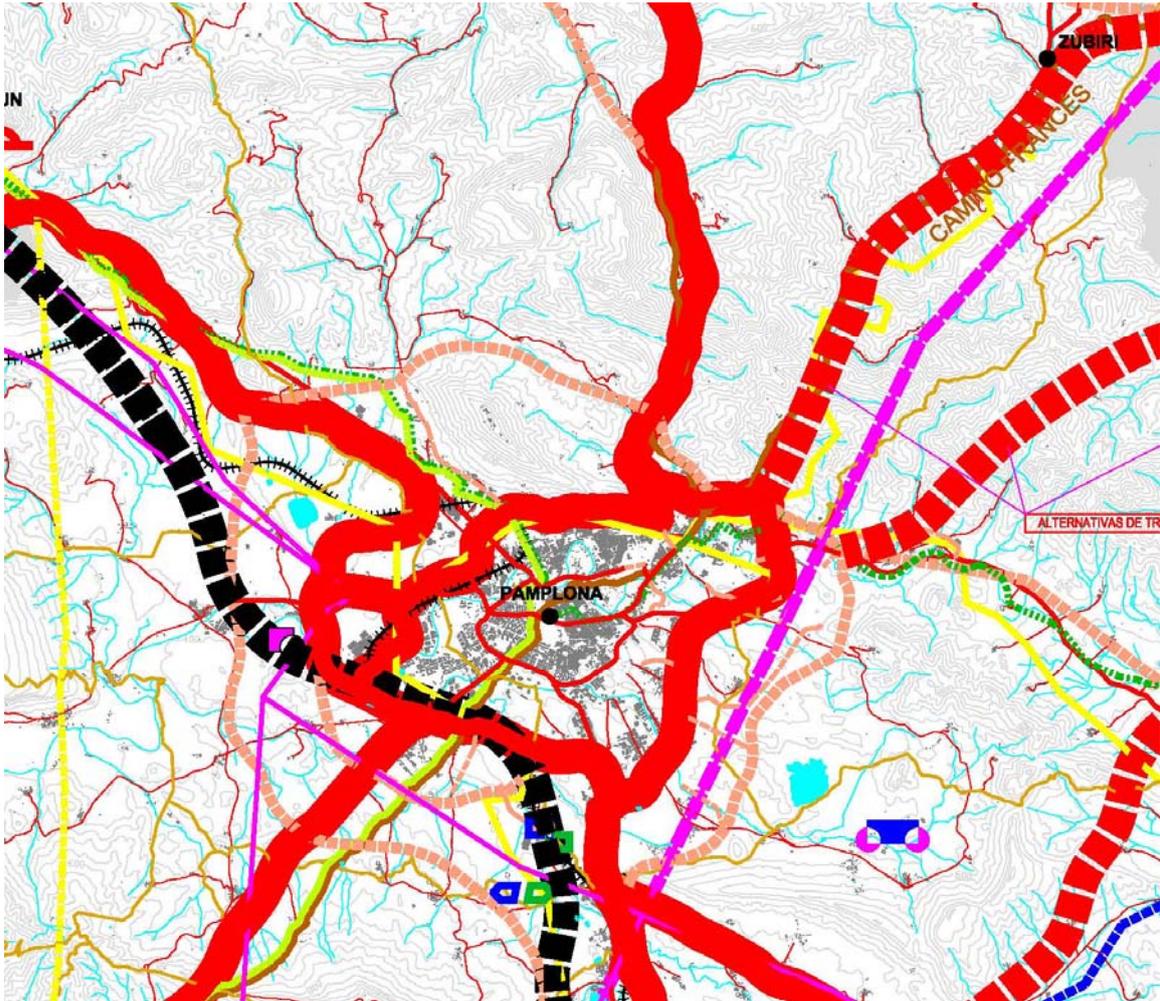
Con fecha 14-MAR-2011 se finalizaron las obras de la nueva Casa Consistorial.

#### 4. POT-3 AREA CENTRAL

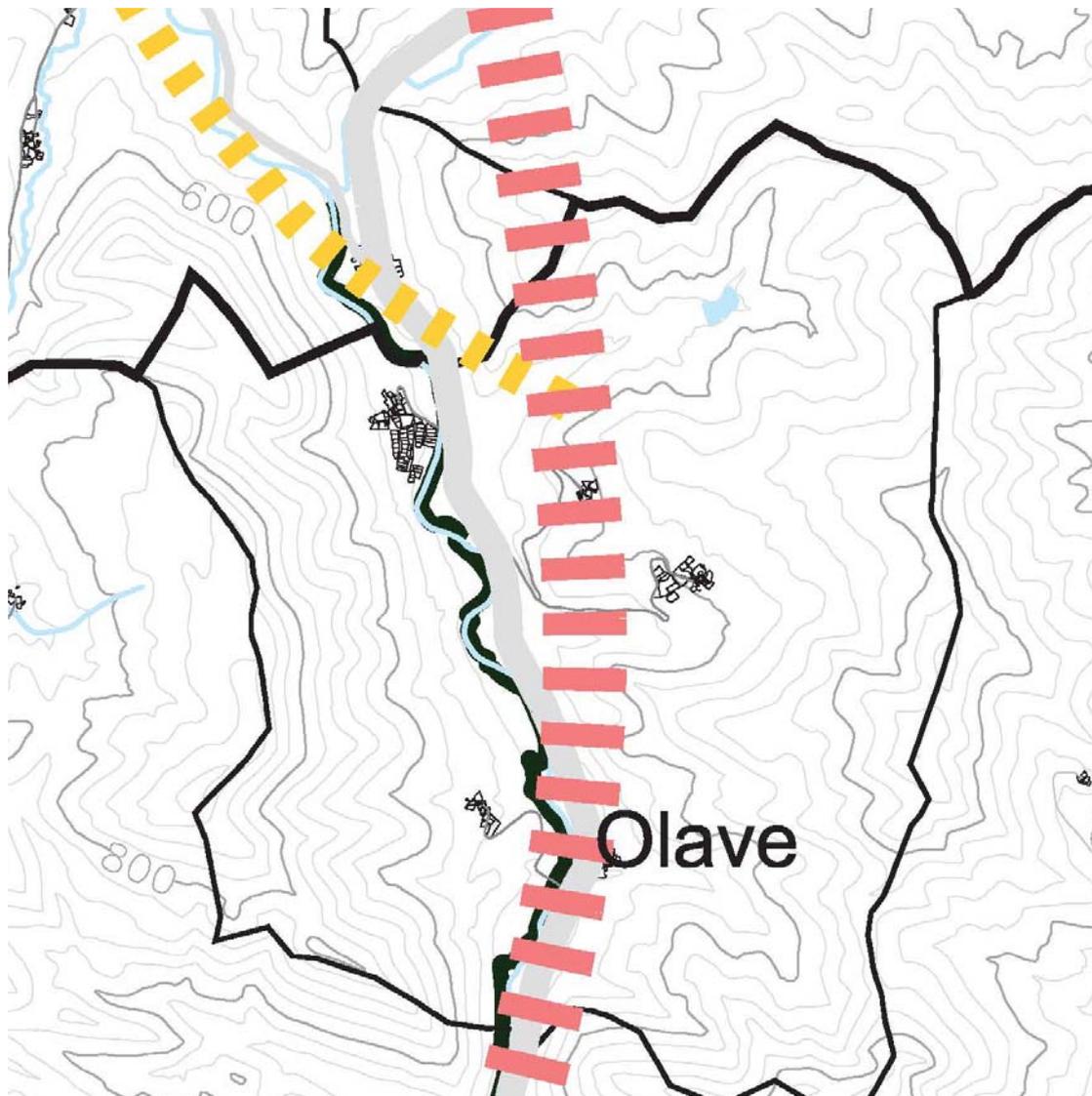
El término municipal de Olabar se incluye dentro del Plan de Ordenación Territorial POT-3 AREA CENTRAL.

El POT-3 establece una serie de determinaciones vinculantes para la ordenación del territorio municipal dentro de las cuáles destaca la COMUNICACIÓN VIARIA A NIVEL SUPRAREGIONAL sobre la traza de la N-121-a.

8-FEB-2008 AVANCE POT



21-JUL-2011 POT-3 AREA CENTRAL



## 5. REVISION PLAN MUNICIPAL

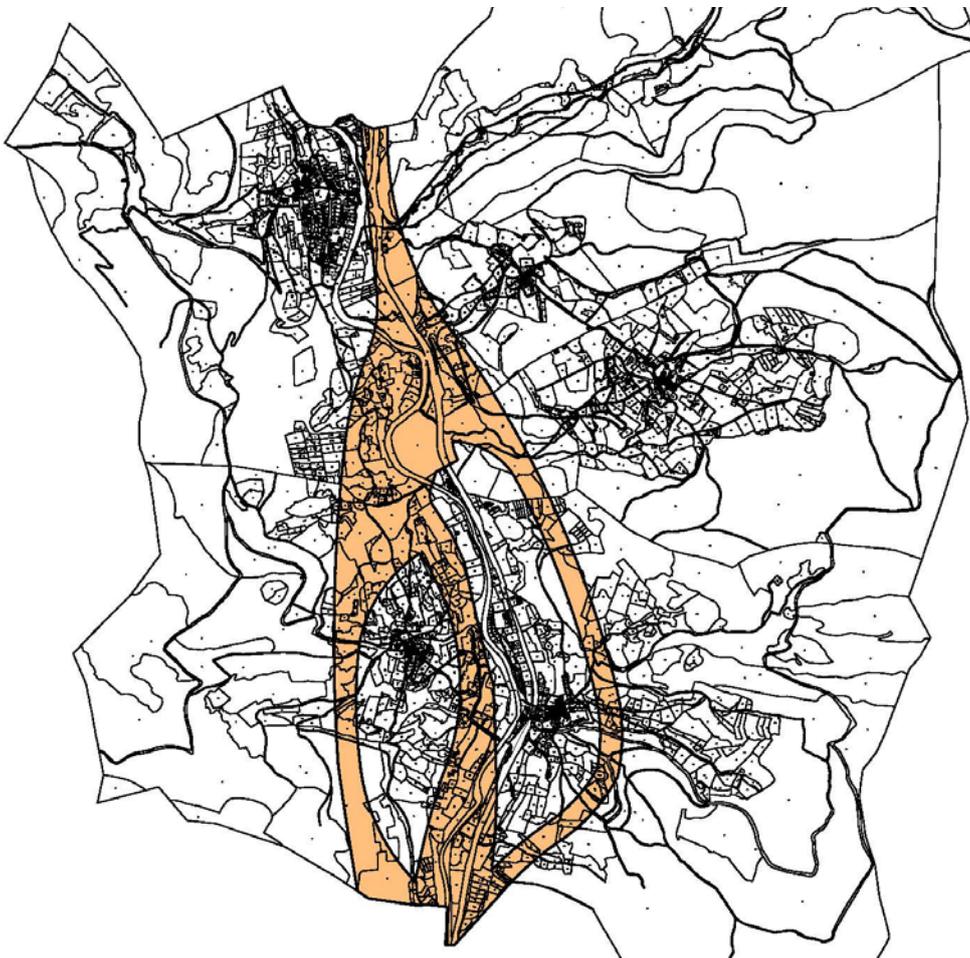
---

En el año 2008 se inicia la Revisión del Plan Municipal

Dentro de los trabajos de redacción se da especial importancia a las previsiones de desarrollo de la comunicación viaria Francia, Irún-Pamplona.

Desde el inicio, tanto en las reuniones mantenidas con el Ayuntamiento de Olaibar como con los Concejos, se hace especial hincapié en anticiparse en valorar cuál sería la traza de desdoblamiento de la N-121 que menos pueda afectar a los intereses municipales.

Durante este proceso se fueron valorando diferentes alternativas, finalmente como conclusión, ante el requerimiento de la Dirección General de Ordenación del Territorio de grafar un trazado y ante la imposibilidad de consensuar un esquema de traza entre los Concejos y el Ayuntamiento se contempló una reserva de suelo que permitiese el futuro desdoblamiento de la N-121.



Reserva grafada en la aprobación inicial 17-SEP-2013

## 16-MAR-2010 EMOT (Extracto de la memoria)

### ENCUADRE TERRITORIAL

#### OLAIBAR RESPECTO A N-121

La situación de los núcleos respecto a la N-121 genera grandes expectativas para la implantación de suelos residenciales y de actividades económicas. La carretera (tal vez futura autovía) tiene una gran importancia en las comunicaciones tanto a nivel local como supramunicipal, es en la actualidad un corredor logístico de unión Francia, Irún – Pamplona, España. Los suelos residenciales se van a apoyar en los núcleos existentes mientras que el suelo de actividades económicas se va configurando próximo al trazado de la carretera.

Esta realidad, debe ser considerada a la vista de la escasa existencia de suelo tanto para actividades económicas como dotaciones y servicios. La localización de este tipo de actividades va a permitir equilibrar los usos del valle, posiblemente fijar a la población y en consecuencia dirigir el desarrollo a parámetros de sostenibilidad tanto económica como medioambiental al reducirse los desplazamientos a los puestos de trabajo.

También va a permitir disponer de alternativas para aquellas actividades económicas existentes en los núcleos que les interese el traslado o por ampliación.

### DESCRIPCION MODELO DE OCUPACION DEL TERRITORIO

#### A NIVEL DE SISTEMA VIARIO:

- Contemplar las reservas necesarias para la ampliación de la N-121.

La definición de las reservas exige un estudio que trasciende al propio término municipal y que debe ser realizado por el Departamento de Obras Públicas y que deberá plasmarse en el Plan Urbanístico Municipal.

- Prever una red local de conexiones que permitan una permeabilidad sobre el eje N-121 y el río Ulzama, mediante puentes y posibles pasos a nivel.

## 18-DIC-2012 DEPARTAMENTO DE FOMENTO

### SECCION URBANISMO

Paralelamente a la tramitación del Plan Urbanístico Municipal se tramitó modificación estructurante correspondiente a la ampliación de Olabe, de la tramitación de la misma se desprende la imposibilidad de desdoblarse la actual carretera N-121-a a su paso por el casco urbano de Olabe.

extracto del **informe técnico** expediente. modificación estructurante de Olabe

#### 4.3 Plan de Ordenación territorial Navarra Central (POT3), Revisión de las Normas Subsidiarias de Olabar en tramitación y carácter de la N-121-A

El POT 3 al que pertenece el municipio de Olabar entró en vigor el 21 de julio de 2011. De conformidad con lo dispuesto en su artículo 5.3, la Modificación debe justificar previamente a su aprobación definitiva la coherencia con las determinaciones del mismo.

A nivel del sistema viario rodado el elemento principal de afectación futura a Olabar es la evolución previsible del vial previsto en el POT-3 como de comunicación transregional.

El Valle de Olabar así como sus vecinos Ezcabarte al sur y Odieta, Anué, etc. al norte, son corredores geográficos longitudinales en los que existen varios pasos críticos muy condicionados por el relieve topográfico, los pueblos, los enlaces, etc., en los que es preciso

reservar ciertos espacios para que las autoridades futuras puedan evaluar algunas alternativas del vial de gran capacidad con las características que corresponda en su momento, así como para empezar a valorar cuanto antes el posible impacto ambiental de cada alternativa y sus medidas correctoras, en su caso. Para ello es necesario que los planeamientos urbanísticos afectados consideren alguna traza posible, de dobles calzadas separadas, validadas por la Dirección General de Obras Públicas, determinando el espacio que podría ser ocupado, de forma que los pueblos conozcan sus características y los espacios disponibles para su evolución urbana futura. Ignorar esta previsión supone que si algún día las autoridades futuras deciden ampliar la capacidad de la carretera general N-121-A, duplicando su calzada en la traza actual o proyectando una autovía independiente, su ejecución será más difícil, mucho más costosa económicamente y de mayor impacto ambiental.

Olave y en concreto el paraje Lurgorri en el que se propone la Modificación, constituye uno de esos pasos críticos, condicionante a considerar para resolver cualquier actuación que se pretenda.

Olaibar debiera considerar el concepto de reserva de suelo con ese destino como elemento estructurante de la EMOT y el PUM, grafiar y proteger los terrenos previsibles para la ejecución de esa infraestructura viaria transregional. Ello lleva a considerar esta cuestión en el presente expediente de Modificación, debiendo garantizarse la adecuación y coherencia de la propuesta de Modificación con las previsiones del nuevo Plan General Municipal y la consideración de una reserva de terrenos para autovía (N-121-A) quizás de calzadas separadas como *comunicación viaria a nivel supraregional* de Pamplona al norte, con los enlaces que corresponda (POT-3).

En lo que respecta a este expediente de Modificación, este Servicio considera que debe resolverse de modo coordinado con las previsiones y reservas del nuevo Plan en tramitación, a la por la incidencia territorial de la consideración de la N-121-A en el POT3 como *comunicación viaria a nivel supraregional* con el carácter indicado en este apartado.

Así:

- 1) La Memoria y mediante documentación gráfica debería acreditarse la adecuación de la propuesta al POT en relación con la consideración de la N-121-A y su desarrollo en los criterios expuestos en este apartado, garantizando que no se hipotecará la reserva que es necesario acometer en el Plan.
- 2) Es preciso modificar la ubicación de las edificaciones residenciales a la altura de la Casa Concejil respecto de la carretera, debiendo estas alejarse de la misma al menos lo previsto en la ordenación de 2009, es decir hacia el este de la Casa Concejil, situando la mayor superficie de espacios libres junto a la N-121-A, y no las edificaciones residenciales.

Se señalan estas cuestiones de ordenación por entender que de la ordenación está afectada por un corredor viario de importancia supraregional prevista en el POT.

- 3) Lo anterior lleva a, manteniendo la parcela dotacional en su actual ubicación, considerar la ordenación en su conjunto y su correcto engarce con la trama existente hacia el sur

Este Servicio muestra su disposición a explicar y tratar en particular esta cuestión mediante una reunión con el Ayuntamiento y el equipo redactor, debido a su importancia para ambas Administraciones.

### 3-JUN-2013 CONCIERTO PREVIO

Dentro del Concierto Previo entre el Ayuntamiento de Olaibar y el Departamento de Fomento, con relación al Plan General Municipal de Olaibar se incluye dentro del apartado 3. Sistema viario estructurante:

A. Red de carreteras de Navarra.

- Reserva de terrenos para autovía (N-121-A) de calzadas separadas como *comunicación viaria a nivel supraregional* de Pamplona al norte con los enlaces que corresponda (POT-3).

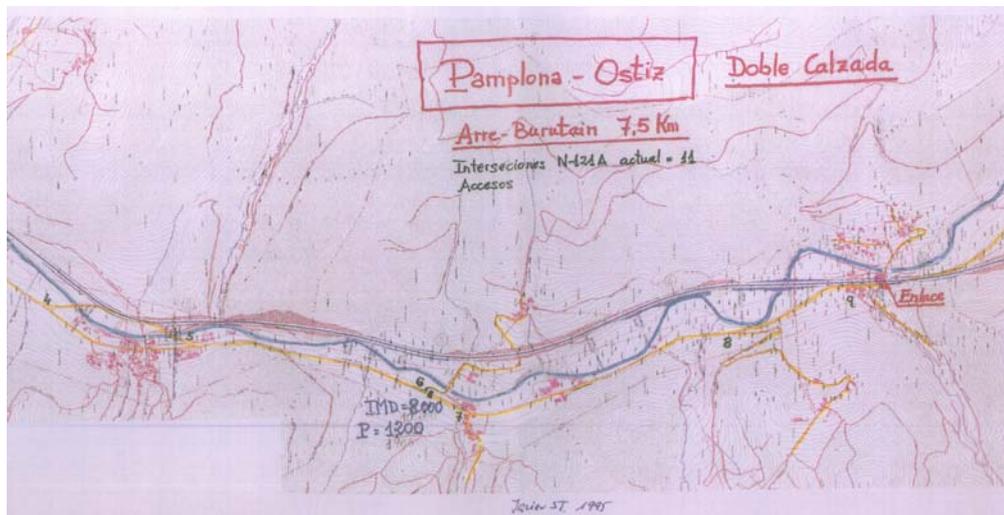
### 9-DIC-2013 INFORME SECTORIAL DGOP

Extracto del informe de la Dirección General de Obras Públicas a la aprobación inicial del PUM:

- a) El planteamiento urbanístico de las reservas de espacio correspondientes a los trazados de las alternativas del futuro trazado de la N-121-A, serán acordes con las de este Servicio. Para ello deberán ponerse en contacto con la Dirección General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda, o con la Sección de Proyectos del Departamento de Fomento y Vivienda del Gobierno de Navarra, a fin de obtener los planos actualizados del planteamiento a futuro de la N-121-A que afectan al término municipal.

Servicio de Estudios y Proyectos  
Sección de Proyectos  
Avenida San Ignacio nº 3 - 2ª Planta  
31002 Pamplona

1995 TRAZA VARIANTE OBRAS PUBLICAS  
Trasladada al Ayto en marzo-2013



## **1-AGO-2014 DECLARACION DE INCIDENCIA AMBIENTAL**

Extracto de la RESOLUCION 337E/2014, de 24 de julio, del Director General de Medio Ambiente y Agua por la que se formula Declaración de Incidencia Ambiental del Plan Urbanístico Municipal de Olaibar, promovido por el Ayuntamiento de Olaibar.

Por otra parte, el Plan recoge como reservas viarias tres alternativas de trazado de la N-121 a su paso por Olaibar. Además en marzo de 2014 el Departamento de Fomento ha presentado para iniciar la tramitación ambiental el "Proyecto de mejora de la carretera N-121-A. Tramo: Sorauren-Ostiz", que contempla un nuevo trazado periférico al núcleo urbano. Por lo tanto es previsible que a medio-largo plazo la localidad de Olabe disponga de una variante, quedando la actual carretera como una travesía. Sin embargo y en tanto esta obra no se ejecute, los desarrollos residenciales que se planteen en su entorno próximo, estarán condicionados por las afecciones acústicas que esta vía genera, calificados en el Estudio de Incidencia Ambiental como Severos.

## **26-AGO-2014 INFORME GLOBAL ORDENACION DEL TERRITORIO**

Extracto de Informe Global para Aprobación Provisional de la Dirección General de Vivienda y Ordenación del Territorio:

- suelo destinado a infraestructuras:

- . Reserva de desdoblamiento N-121-A y Variante de Olabe. El Plan prevé varias alternativas a la actual traza de la N-121-A, una al este y otras al oeste de la actual traza, sin que el mismo haga una valoración de las mismas, pareciendo más razonable la alternativa oeste más baja. El Informe Expediente nº 2013/546060 de la Dirección General de Obras Públicas, señala que para las reservas de espacio correspondientes a los trazados de alternativas del futuro trazado de la N-121-A, deberán ponerse en contacto con la Dirección General de Ordenación del Territorio, Movilidad y Vivienda, o con la Sección de Proyectos del Departamento de Fomento y Vivienda, a fin de obtener planos actualizados del planteamiento futuro de la N-121-A.

A su vez, las alternativas presentadas, o en su caso la traza que se facilite desde este Departamento (desconocida hasta el día de la fecha por el Técnico que elabora este informe), deberá tener un régimen de protección, que el Plan aprobado no contiene.

## **6. CONVERSION DE LA CARRETERA N-121-a EN VIA 2+1**

---

### **6.1 ANTECEDENTES**

AÑO 2014 ESTUDIO FUNCIONALIDAD N-121-a

En el año 2014 se realizó "Estudio técnico de funcionamiento de la carretera de interés general N-121-A, Pamplona-Behobia" por la Dirección General de Obras Públicas.

A pesar de las muchas conversaciones mantenidas con técnicos de OP, el Ayuntamiento de Olaibar no tuvo conocimiento de dicho documento hasta la tramitación del proyecto de conversión de la N-121-a en vía 2+1 en 2019.

Extracto de los antecedentes del Proyecto de conversión de la carretera N-121-a en vía 2+1 entre el PK 10+500 (travesía de Olabe) y el PK 22+500:

#### **2. ANTECEDENTES**

*A la vista de esta problemática, en el año 2014 el Servicio de Estudios y Proyectos de la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de Navarra realizó, en cooperación con la ingeniería especializada en el análisis de tráfico LEBER S.A. y con D.H. Ingeniería, especializada en trazado, el "Estudio técnico de funcionamiento de la carretera de interés general N-121-A, Pamplona - Behobia" con objeto de analizar la situación de la carretera y plantear algunas posibles actuaciones de mejora.*

### **6.2 AUTORIZACION AFECCIONES AMBIENTALES**

Se tramita autorización de afecciones ambientales de proyecto de trazado de conversión de la carretera N-121 en vía 2+1.

En este tramite aunque se alega por parte del Ayuntamiento se realice un estudio de alternativas a la mejora del trazado dicha cuestión es desestimada por tratarse de un expediente de evaluación ambiental de la traza propuesta.

28-MAR-2019 PUBLICACION EN BON información pública. Proyecto de trazado de conversión de la carretera N-121-a en vía 2+1

17-MAY-2019 ALEGACION DEL AYUNTAMIENTO

30-DIC-2019 INFORME DE AFECCIONES AMBIENTALES

### **6.3 PROYECTO**

Finalmente se redacta un proyecto de "Conversión de la carretera N-121-A Pamplona-Behonia, en vía 2+1 entre el p.k.10+500 (travesía Olabe) y el p.k. 22+500"

En la tramitación del mismo se alega por parte de Ayuntamiento de Olaibar:

#### *ALEGACION 1. VARIANTE OLABE*

*La solución del tramo urbano de Olabe pasa por la ejecución de una variante como así se desprende de los diferentes estudios realizados desde el Dirección General de Obras Públicas. Sin embargo esta actuación de variante tan necesaria no se integra en la solución propuesta.*

16-NOV-2020 Finalmente se aprueba definitivamente el proyecto, si bien, se estima por el Departamento de Cohesión Territorial la realización de una variante.

## 7. MAPA ESTRATEGICO DE RUIDO GRANDES EJES VIARIOS

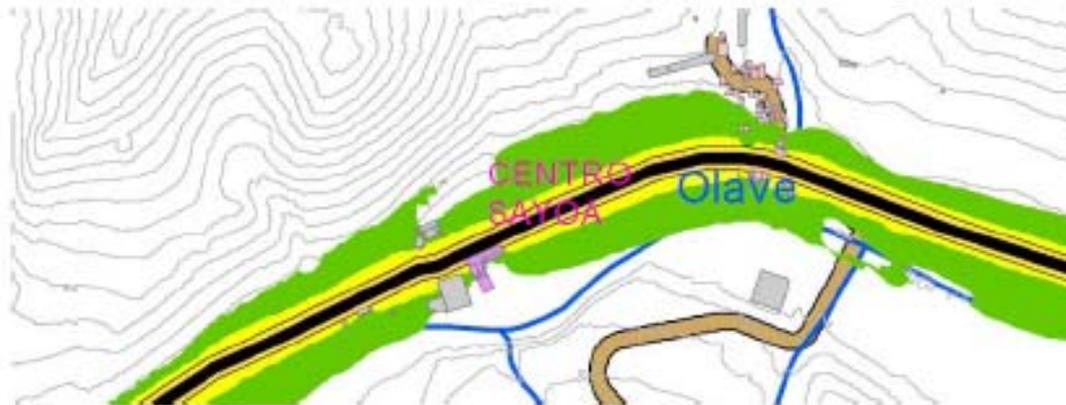
Con fecha 17-MAR-2020 se publica en el BON la Resolución 151/2020, de 2 de marzo, del Director General de Obras Públicas e Infraestructuras, por la que se aprueban definitivamente los "MAPAS ESTRATÉGICOS DE RUIDO DE LOS GRANDES EJES VIARIOS DE LA COMUNIDAD FORAL DE NAVARRA, 3ª FASE"

Dado que la N-121-a tiene una tráfico superior a 3.000.000 de vehículos/año se inicia la tramitación de las afecciones acústicas de la N-121-a dentro de los "mapas estratégicos de ruido de los grandes ejes viarios".

Corresponde a Gobierno de Navarra la tramitación del citado mapa de ruido del que se derivan las futuras intervenciones o actuaciones para adecuar la vía a las condiciones de la Ley 37/2003, de 17 de noviembre, del Ruido.

De esta tramitación se concluye la afección sobre uso residencial en Olave. Será el posterior Plan de Acción quien deberá proponer las medidas correctoras más eficaces para solucionar el problema del ruido en las zonas conflictivas detectadas.

### Tramo 2:



Zona	Olave
Tipología edificaciones	Residencial
Edificios Sensibles	Si

## 8. ESTUDIO ALTERNATIVAS

18-DIC-2020	Se remite por la DGOP Estudio de alternativas de la variante de la carretera N-121 en Olave.
5-FEB-2021	Se mantiene reunión con técnico de la DGOP a la que asiste el Ayuntamiento junto con representantes del Concejo de Olave y del Concejo de Olaitz
20-OCT-2021	La Sección de Estudios y Planificación / Servicio de Estudios y Proyectos remite vía correo electrónico nueva propuesta de trazado de variante, solicitando valoración de la misma por parte del Ayuntamiento
2-MAY-2022	La Sección de Estudios y Planificación / Servicio de Estudios y Proyectos remite vía correo electrónico traza definitiva de la variante que se va a proyectar

En el proceso de estudio de alternativas el Ayuntamiento desde el inicio solicitó tener información y acceso al diseño de la variante de Olabe. Dada la indudable afección que tiene sobre el territorio se ha solicitado tanto a los Concejos de Olabe como de Olaitz que aportasen cuantas consideraciones considerasen convenientes en aras a valorar por el Ayuntamiento la alternativa de mayor interés municipal.

No se han presentado ante el Ayuntamiento aportaciones por parte de los Concejos.

## **9. CONCLUSIONES**

---

De la tramitación seguida se desprende:

- La entidad del tráfico de la N-121 -superior a los 3.000.000 de vehículos al año- implica un estudio a nivel de seguridad, a nivel de afecciones de ruido sobre los cascos urbanos y a nivel de afecciones ambientales, que deben ser abordadas por el Gobierno de Navarra.
- La resolución de dichas problemáticas es compleja y no puede solucionarse sobre la traza de la N-121-a, concluyéndose ya en 2013 con la firma del concierto previo la necesidad de reservar terrenos para una autovía.
- El Ayuntamiento de Olaibar consciente de la importancia de la infraestructura para el término municipal ha manifestado a la DGOP su interés en participar en el proceso de decisión del diseño.
- El Ayuntamiento de Olaibar ha pretendido consensuar desde el mismo inicio de la revisión del PUM en el año 2008 la traza más idónea. Sin embargo, hasta la fecha, no ha sido posible alcanzar un consenso con los Concejos.

Por último a la vista del correo de 2-MAY-2022 del Servicio de Estudios y Proyectos donde se indica que se ha valorado la traza definitiva en base a documentos de los que no tiene conocimiento el Ayuntamiento como son: - estudio de 5 trazados presentados por PEYCO y -aportaciones de los Concejos de Olaitz y Olabe se recomienda solicitar dicha información así como solicitar una reunión con el Departamento con el objeto de conocer el estado del proyecto y su tramitación.

Olabe, 14 de Septiembre de 2022

El arquitecto  
David GOMEZ URRUTIA