

Conexión do corredor Brión-Noia coa estrada AC500 en Taramancos

Esta actuación que conecta ambos lados de la ría de Noia, antes de llegar a su casco urbano, fue llevada a cabo por la Axencia Galega de infraestructuras dentro del eje 4, tema prioritario 23 del P.O. 2007-2013. El importe total de la obra asciende a 43.585.867,99 €, el importe elegible a 30.294.150,50 € y la ayuda FEDER a 24.235.320,40 €.



Actualmente la red viaria en torno al núcleo de Noia está configurada por una serie de vías, de titularidad autonómica, que constituyen las infraestructuras vertebradoras de la ría de Muros y Noia. Las más importantes son: el corredor Brión-Noia, que proporciona conexión directa entre Noia y Santiago; la AC 550, que discurre paralelamente al bordel litoral de Noia; y la AC 553, que representa la principal vía interior de acceso al municipio desde los municipios limítrofes.

Las comarcas de Muros y Noia, así como su área de influencia, presentan características eminentemente agrícolas, turísticas y pesqueras, y están situadas próximas a Santiago de Compostela. La localidad de Noia, debido a su condición de capital comarcal y a su situación en el fondo de la ría, constituye el nudo de comunicaciones más importante de la zona.

A pesar de que las intensidades de tráfico en la zona no son elevadas (IMD de 6.400, mínima de 4.500 y máxima de 9.200 en agosto; 6,4% de pesados), el tránsito de la carretera AC 550 por el núcleo de Noia obligaba al tráfico de medio y largo recorrido a circular por una travesía netamente urbana, siendo importantes las interferencias entre los desplazamientos locales (rodados y peatonales) y los supralocales, que provocaban frecuentes problemas de seguridad viaria en la zona.

Por otro lado, los tiempos de recorrido en la travesía de Noia eran elevados y con un alto grado de indeterminación debido a las características variables del tráfico dentro del núcleo urbano.

En estas condiciones el objetivo fundamental de esta nueva y demandada infraestructura viaria es unir los dos márgenes de la ría de Noia, y éstas con Santiago, Porto do Son y Muros, evitando el tráfico de tránsito en el casco urbano noiés.

La variante de Noia cuenta con una conexión directa con la Vía de Alta Capacidad Brión-Noia, y con una conexión mediante glorieta con la variante de Outes, creándose así un nodo de vías vertebradoras de la ría de Noia, donde se permite el tránsito hacia todos los destinos posibles, evitando el paso por los núcleos urbanos.

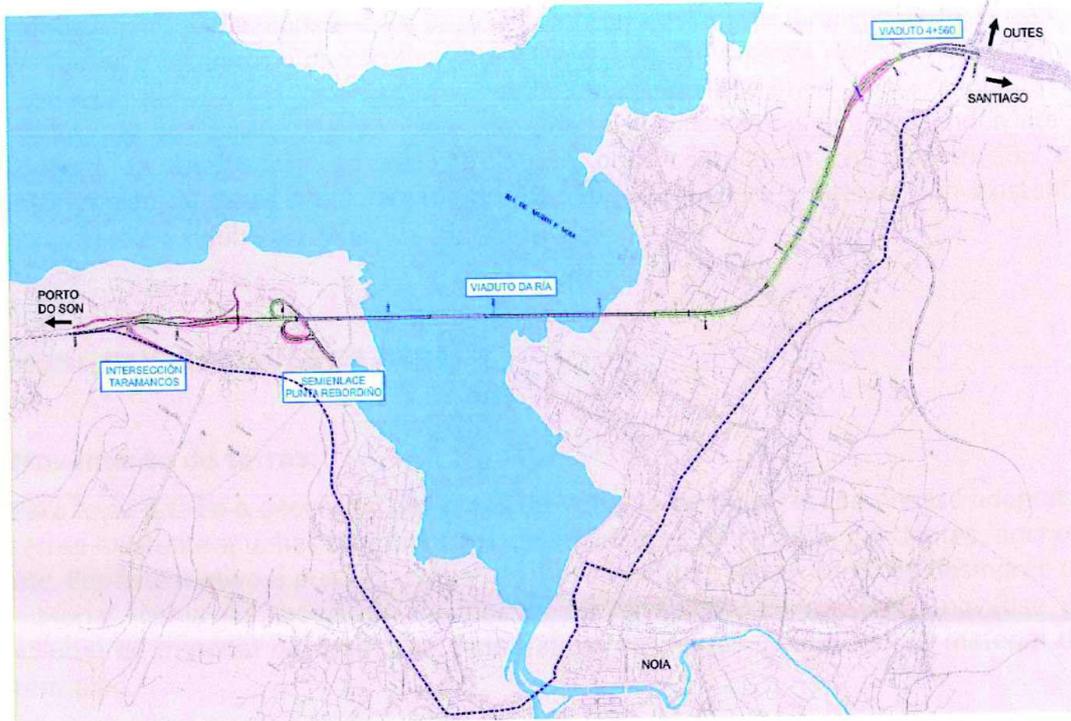
Esta variante presenta una longitud de 4929 metros frente a los 7000 metros del recorrido actual.

De esta forma se produce una reducción de un 30% en el recorrido, que supone un ahorro mínimo de tiempo de 10 minutos. Bordea el núcleo urbano en su parte oeste. Este trazado presenta una sección tipo de 11,50 metros, formada por dos carriles de 3,50 metros, arcenes laterales de 1,50 metros y bermas de 0,75 metros.

El trazado comienza con una glorieta situada en Taramancos, que conecta la Variante de Noia con la actual AC-550. Continúa discurriendo por el norte del núcleo de Taramancos, presentando, a 800 metros, un paso superior que permite restituir un camino de conexión entre la costa y el citado núcleo. Seguidamente se sitúa el semienlace de Punta Reboridiño, que permite los movimientos de conexión entre la zona de Testal y el norte de Noia. El trazado sigue a lo largo del viaducto sobre la ría, que salva además la carretera de acceso al puesto de Testal. El nuevo viaducto posee una longitud total de 1700 metros, con un vano principal que permite salvar el canal de navegación de acceso a Noia, sin afectarlo.

El desembarco de la estructura en Noia salva la red viaria existente en la zona. Tras 400 metros de terraplén, la variante gira hacia el noreste, salvando, mediante un viaducto de 160 metros, la zona de aparcamiento del centro comercial existente así como una carretera de conexión con el núcleo de A Barquiña. Posteriormente el trazado continúa hacia el norte. En este tramo se construyó un paso de fauna y un paso inferior, para restituir un camino existente. A unos 600 metros desde el paso inferior, se detecta la existencia de otro camino, por el que se construye un paso

superior que evita interferencias entre el tráfico de la Variante y el tráfico del camino. Finalmente, tras una curva de radio 500 metros hacia la derecha, la Variante enlaza con la vía de alta capacidad Brión-Noia mediante un viaducto de 367 metros de longitud, del que salen dos ramales que descienden hasta la glorieta de enlace con la carretera AC-550. La obra se completa con la construcción de la intersección de Ribas Altas, situada en la AC-550, que mejora la intersección existente al convertirla en una glorieta.



Elevada difusión entre los beneficiarios, beneficiarios potenciales y el público en general

Esta actuación tuvo una importante difusión, tanto en medios oficiales, por la necesaria publicidad entre los diversos sectores afectados: Consellería do Mar y Cofradía de Pescadores, Puertos del Estado, Medio Ambiente/Red Natura, como en prensa, dada la monumentalidad de la actuación y su delicada implantación en un paraje de alto valor paisajístico.

Desde que el 23/01/2003 se incluyese la actuación Variante de Noia en el Plan Galicia hasta el momento de la apertura al tráfico el cuatro de julio del año 2014 se han producido cientos de reseñas en los medios, especialmente en la prensa.

Algunas menciones destacables serían las siguientes:

<http://www.lavozdegalicia.es/noticia/barbanza/2014/12/27/apertura-variante-retiro-noia-4000-coches-dia/00031419710106108604540.htm>

http://www.lavozdegalicia.es/galicia/2010/05/16/0003_8487086.htm

http://www.lavozdegalicia.es/santiago/2011/06/16/0003_201106S16C10992.htm

http://www.lavozdegalicia.es/barbanza/2007/10/14/0003_6226196.htm

http://www.lavozdegalicia.es/santiago/2004/09/02/0003_2989436.htm

http://www.lavozdegalicia.es/barbanza/2009/05/21/0003_7731242.htm

http://www.lavozdegalicia.es/barbanza/2011/02/12/0003_201102B12C5991.htm

En cuanto a las informaciones oficiales, destacamos:

Licitación del proyecto BOE/DOG 30/11/2004 – DOUE 22/11/2004

Licitación de la obra BOE, DOG y DOUE 29/01/2010





Incorporación de elementos innovadores

En la variante de Noia destaca el puente sobre la ría como elemento singular. Es el primer puente atirantado construido por la Administración Autónoma de Galicia y aunque técnicamente no supone un reto, sí lo es implantar un elemento "extraño" que conecte con el paisaje y que no tenga consecuencias sobre la riqueza marisquera del lugar, riqueza de la comarca, cifrable en 12 millones de euros anuales.

Para superar este reto se tuvieron que aportar medidas poco habituales, tanto en el procedimiento constructivo (incluso adaptando los plazos a los periodos de cría de moluscos), como en el control ambiental, especialmente del medio marino con muestreos periódicos de las aguas, colocación de turbidímetros y trampas de sedimentos y estaciones de control multiparámetro transmitiendo datos en tiempo real a todos los sectores implicados.

Un complejo sistema para controlar los lixiviados y productos contaminantes derivados de los trabajos de cimentación sobre la ría estuvo permanentemente en funcionamiento en la plataforma provisional. Los lodos producidos se depuraban a pie de puente previa decantación utilizando en todo momento productos biodegradables para el tratamiento.



Adecuación de los resultados obtenidos a los objetivos establecidos

La Variante de Noia da respuesta cumplida a los objetivos marcados, consiguiendo desviar en un año dos millones de vehículos por fuera del núcleo noiés, ahorrando casi 2 km de recorrido y diez minutos de media.

Las esperas, de incluso media hora, en época estival los fines de semana, no han vuelto a repetirse.

Por otra parte, el sector marisquero no ha notado consecuencias negativas en los cuatro años de ejecución de la infraestructura y la repercusión sobre el paisaje ha sido integradora, convirtiéndose el puente sobre la ría en un símbolo local.

La inversión de casi 10 millones de euros por kilómetro, podemos concluir que ha cubierto los objetivos formulados.

Contribución a la resolución de un problema o debilidad regional

La travesía de Noia ha constituido desde siempre un problema al creciente sector turístico de la comarca. Sus playas atraen, en la estación de verano, a numerosos turistas, especialmente desde Santiago de Compostela.

Por otra parte, desde el puerto del Testal se da salida al principal producto de la economía local : diferentes tipos de moluscos y crustáceos.

Con la nueva variante y el efecto vertebrador de otras infraestructuras, como la vía de alta capacidad Santiago-Noia y la Variante de Outes, se erradica, por fin, la larga problemática local y se colabora al desarrollo regional.

Alto grado de cobertura sobre la población a la que va dirigido

La actuación beneficia de forma inmediata a los casi 15 000 habitantes de Noia y 10 000 de Porto do Son. No obstante, sus efectos multiplicadores van mucho más allá, puesto que la repercusión sobre el turismo regional está aún por alcanzar su máximo, notándose ya desde el verano del 2014 una presencia creciente en las playas de la comarca.

Consideración de los criterios horizontales de Igualdad de oportunidades y sostenibilidad ambiental

El proyecto incorpora itinerarios peatonales en los que se ha tenido en cuenta la legislación vigente sobre accesibilidad.

En la ejecución de las obras han participado equipos mixtos en todas las actividades, incluido el control y vigilancia.

El pliego de bases de la obra incluye como criterio de desempate en las ofertas la mayor presencia de discapacitados en la plantilla fija de los licitadores e Igualmente, se prima la obtención de la Marca Galega de Excelencia en Igualdade

Como ya se ha puesto de manifiesto, la presente actuación ha sido en todo momento respetuosa con el medio ambiente. Desde la Consellería de Medio Ambiente, Territorio e Infraestructuras, promotora de las obras, se dedicó un 2% del presupuesto de las mismas para control ambiental, imprescindible para garantizar el equilibrio necesario en un lugar de alto valor paisajístico y natural enmarcada dentro de la Red Natura 2000 Europea.

Por otra parte, los beneficios de la Variante de Noia sobre la población, son tangibles y perfectamente cuantificables, tanto para los vecinos como para el tráfico al evitarse ruido y contaminación en la travesía.

Sinergias con otras políticas o instrumentos de intervención pública.

La economía local se basa fundamentalmente en la actividad marisquera y en segundo lugar el sector turístico.

Tanto uno como otro, se beneficiarán singularmente con la apertura de la Variante de Noia, facilitando la accesibilidad a mercados y playas y reduciendo significativamente los tiempos de recorrido.