



Esta actuación permite una conexión directa por vía de alta capacidad entre Madrid y Zamora, pasando por Tordesillas.

Fomento pone en servicio el tramo Toro-Zamora de la Autovía del Duero, en Zamora

- El acto ha estado presidido por la Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, junto con el presidente de Castilla-León, Juan Vicente Herrera
- La obra, cuya inversión total ha ascendido a 98,16 M €, está cofinanciada por el Ministerio de Fomento con un 70 % y por la Junta de Castilla y León, con un 30 %.
- El plazo de ejecución del tramo, con una longitud de 32,3 km., ha sido de 32 meses.
- El tramo supone un paso más para la ejecución del gran eje de comunicación europeo Tordesillas-Oporto

Madrid, 2 de septiembre de 2005 (Ministerio de Fomento)

El Ministerio de Fomento ha puesto hoy en servicio el tramo Toro-Zamora de la Autovía del Duero, A-11. Esta actuación, cuyo coste total ha ascendido a 98,16 millones de euros, permite una conexión directa entre Madrid y Zamora mediante vía de alta capacidad, pasando por Tordesillas.

El acto ha estado presidido por la Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, junto con el Presidente de la Junta de Castilla y León, Juan Vicente Herrera.



Cabe destacar que este tramo, que se desarrolla al norte de la carretera N-122, forma parte también del itinerario europeo E-82 Tordesillas-Oporto, por Zamora, lo que supone la ejecución de un eslabón más de este gran eje de comunicación internacional, además de una importante mejora en cuanto al nivel de servicio y de seguridad vial.

Autovía del Duero, A-11

La Autovía del Duero, con una longitud total de 367,5 kilómetros, consta de 14 tramos y tiene una inversión prevista de 987,5 M €. El departamento, dirigido por Magdalena Álvarez, ha conseguido dar un fuerte impulso a las obras de esta autovía hasta el punto de aumentar en un 6% el grado de ejecución, pasando de un 14,2 % en abril de 2004 a un 19,3 % en julio de 2005. Lo que supone que en esta Legislatura se ha incrementado el ritmo de ejecución en un 20 %.

En abril de 2004 sólo tres de los catorce tramos estaban en servicio. Asimismo, 9 tramos no tenían el Estudio Informativo aprobado y dos tramos se encontraban en obras.

El impulso que se ha dado a esta autovía desde abril de 2004, se constata con la puesta en servicio de dos tramos: la Variante de Burgo de Osma en diciembre de 2004; y el tramo Zamora-Toro, abierto al tráfico hoy mismo. Igualmente, se han aprobado los Estudios Informativos de otros 5 tramos más, cuyos proyectos se van a licitar en este año. Además, se ha licitado la redacción del proyecto de La Variante de de Aranda de Duero.

Tramo Toro-Zamora

En abril de 2004 este tramo tenía un grado de ejecución del 34 %. Teniendo en cuenta que la obra comenzó en noviembre de 2002, el ritmo de ejecución se ha multiplicado por 2,5 en esta Legislatura. Es decir, en los últimos 15 meses se ejecutado el 66 % restante de la obra hasta su puesta en servicio hoy mismo.



El tramo, de 32,262 kilómetros de longitud, comienza en el enlace del tramo anterior, denominado Villaester-Toro, y conecta con el acceso a la ciudad de Zamora mediante la ampliación de unos 1.500 metros de la actual carretera N-122 donde se han realizado tres glorietas.

Se ha llevado a cabo el acceso al polígono industrial de Toro, que permite la conexión directa a la autovía y descarga el tráfico pesado de la ciudad de Toro.

La traza discurre íntegramente por la provincia de Zamora y sensiblemente paralela a la carretera N-122, salvo en la zona de Monte La Reina, donde se desvía ligeramente para evitar el posible impacto ambiental en esa zona.

Cabe resaltar que las obras han contemplado la ejecución de cuatro viaductos para atravesar los cauces de los arroyos Adalia, Bebederos, Canal de Algodre (Enlace de Coreses) y el río Valderaduey, así como veinticuatro pasos superiores para cruces de carreteras y caminos, un paso inferior sobre el Ferrocarril, y once pasos inferiores de caminos.

Medidas de adecuación ambiental

Durante la ejecución de la autovía se ha contemplado el cumplimiento de las prescripciones detalladas en la Declaración de Impacto Ambiental. Entre las que cabe destacar las siguientes:

- Para proteger y conservar los suelos y la vegetación se ha recuperado la capa superior de suelo vegetal.
- Los vertederos, zonas de acopio temporal de tierras vegetales, préstamos y parques de maquinaria se han localizado fuera de las áreas de exclusión.
- Se ha garantizado la evacuación de caudales de los cursos y arroyos existentes durante la ejecución de la autovía. Se han ejecutado balsas de retención, decantación y desengrasado proyectadas junto al Canal de Algodre (1), río Valderaduey (2), arroyos Bebederos (2), y Adalia (5).



Nota de prensa

- Para proteger a la fauna no se han realizado voladuras ni trabajos nocturnos durante la época de nidificación y cría, concretamente desde el 1 de febrero al 31 de julio.
- Para facilitar el tránsito de la fauna se han realizado tres pasos inferiores y uno superior.
- Para prevenir inundaciones se han ejecutado los viaductos y obras de drenaje con dimensiones suficientes que permitan ampliamente la evacuación de caudales.
- De cara a proteger el patrimonio histórico y arqueológico, se ha llevado a cabo mediante la realización de prospecciones arqueológicas en coordinación con la Consejería de Cultura y Turismo de la Junta de Castilla y León, habiendo finalizado los trabajos en julio de 2003.
- Se extendido tierra vegetal en medianas, bordes de calzada y taludes, para su revegetación.
- Se han repuesto las vías pecuarias y otras vías interceptadas por la autovía, garantizando el tránsito de ganado y de vehículos, mediante la construcción de los correspondientes pasos superiores e inferiores.

