



Corredor Jaca-Pamplona-Huesca-Lleida

## José Blanco preside el acto de puesta en servicio de la Variante de Barbastro de la Autovía Lleida-Huesca

- El Ministerio de Fomento ha destinado más de 41 millones de euros a la construcción de esta infraestructura de 10,6 kilómetros
- Con esta apertura, casi la mitad del trazado de la autovía entre Huesca y Lleida se encuentra ya en servicio

Barbastro (Huesca), 26 de febrero de 2010 (Ministerio de Fomento)

El ministro de Fomento, José Blanco, ha presidido hoy el acto de puesta en servicio de la Variante de Barbastro, un nuevo tramo de la Autovía Lleida-Huesca (A-22).

El trazado, de una longitud de 10,61 km, ha supuesto una inversión superior a los 41 millones de euros.

Con este tramo, son ya cinco los puestos en servicio de la autovía A-22, que suman una longitud de 42,1 kilómetros. El resto de tramos de la autovía se encuentra en avanzado estado de construcción con la excepción del tramo Huesca-Siétamo, cuyo proyecto está siendo redactado.

Así, casi la mitad de los kilómetros del trayecto que separa Huesca de Lleida se pueden hacer ya por la autovía, lo que mejora de forma significativa los tiempos y la seguridad del viaje entre ambas ciudades.

La variante forma parte también del eje de gran capacidad Lleida-Huesca-Pamplona, que forman la autovía A-22 Lleida-Huesca, la autovía A-23 Huesca-Jaca y la autovía A-21 Jaca - Pamplona. Este corredor es una alternativa al recorrido habitual del eje del Ebro y supone ahorrar 45 kilómetros.



### Descripción de la Variante

El trazado que ahora se pone en servicio, con una longitud total de 10,61 kilómetros, se desarrolla entre los enlaces de El Pueyo y Castejón del Puente, aproximadamente equidistantes de Barbastro.

En todo su recorrido, el trazado es independiente de la carretera nacional N-240, si bien la cruza a distinto nivel en el enlace en que finaliza.

Tanto la conexión del inicio del tramo (enlace de El Pueyo), como la del final (enlace de Castejón del Puente) unen directamente la A-22 con la carretera N-240, asegurando la accesibilidad a la población de Barbastro y el enlace de la carretera N-240 con la N-123, situado junto a dicha población.

El trazado se inicia en el término municipal de Barbastro, con dirección sureste y un trazado suave, acercándose paulatinamente hacia el canal de Selgua a través de un terreno de orografía suave-ondulada.

En el km. 4,6 más se produce el cruce de la carretera A-1226, de acceso a Barbastro y a su polígono industrial "valle del Cinca". En este punto se ha construido un enlace tipo diamante con glorieta que hace posible todos los movimientos con aquella vía, discurriendo el tronco de la A-22 en estructura sobre el de la carretera autonómica.

A continuación, se encuentra el cruce con la carretera local HUL-9192, que comunica el núcleo de población de Selgua con la N-240. También este cruce se realiza con un paso bajo la autovía.

Aproximadamente en el km. 8,5, la autovía penetra en el término municipal de Castejón del Puente, en el que finaliza dos kilómetros más adelante.

En la zona final del tramo, justo antes de la conexión con el tramo "Variante de Monzón", el tronco cruza la carretera N-240 y, mediante dos estructuras dobles, forma el enlace con dicha carretera.

En total, se han ejecutado 14 estructuras, que incluyen las tres citadas y seis pasos superiores de caminos y cinco inferiores.



# Nota de prensa

También, tal y como establecía el Estudio Informativo, la obra ha incluido el acondicionamiento de la carretera autonómica A-1226, perteneciente a la Red Autonómica Aragonesa, en los 2,2 kilómetros que separan la A-22 de la población de Barbastro.

Como obras complementarias, se han dispuesto además pasos de mediana, cerramiento en todo el tramo de autovía, canalizaciones para servicios, plataformas para postes SOS y estaciones de aforo.

Como parte de la ejecución de la obra, se han modificado los sistemas de riego interceptados por la traza y se han repuesto 36 caminos agrícolas que hacen posible el acceso a las propiedades vecinas.

Se han incorporado además las medidas previstas en la Declaración de Impacto Ambiental y las soluciones consensuadas con los organismos competentes en materia de arqueología, paleontología y vías pecuarias. Entre otros, se han ejecutado hidrosiembras y plantaciones en mediana, enlaces, taludes y otras superficies afectadas.

Por último, se ha dispuesto el cerramiento cinegético de la obra con dispositivos de escape de fauna y se han realizado los planes de vigilancia ambiental con sus correspondientes programas de seguimiento arqueológico y paleontológico.