

16.egunean: 20285 eskabide-orri zk.tik hasi eta 27940 zk.n amaituz; biak barne.

Hirugarrena.— Ebazpen honen kontra, Administra-zio-bidea agortzen baitu, interesatuek aukerako berraztertze errekurtsoa jarri ahal izango dute Euskal Herriko Poliziaren Ikastegiko zuzendari andrearen aurrean, argitaratuta agertzen den egunaren biharamunetik hasita hilabeteko epearen barruan, edo administrazioarekiko auzietako orden juridikzionalaren aurrean zuzenezuzenean aurka egin ahal izango dute.

Aukerako berraztertze errekurtsoa azalduz gero, ezin izango da jo bide juridikzionalera hori espresuki erabaki arte, edo presuntziozko gaitzespena gertatu arte administrazioaren isiltasuna dela eta.

Interesatuak bide juridikzionala aukeratuz gero, Administrazioarekiko auzi-errekurtsoa jarri beharko du Administrazio Auzitarako Epaitegiari zuzenduta, argitaratu eta biharamunetik kontatzen hasita bi hilabeteko epearen barruan. Hori guztia, uztailaren 13ko 29/1998 legearen 14. artikulua araber.

Arkaute, 2001eko irailaren 21a.

Euskal Herriko Poliziaren Ikastegiko zuzendari andrea,
GUADALUPE CAMINO GARCIA.

Bestelako Xedapenak

JAURLARITZAREN LEHENDAKARIORDETZA

Zk-5335

10/2001 EBAZPENA, abuztuaren 1ekoa, Jaurlaritzaren Idazkaritzako eta Legebiltzarrekiko Harremanetarako zuzendariarena, Euskal Autonomia Erkidegoko errepideez eta trenbideez salerosgai arriskuak garraiatzeak dakarren arriskua dela-eta sor daitezkeen larrialdiei aurre egiteko Plan Berezia onartzen duen Jaurlaritzaren Kontseiluaren Erabakia argitaratzea xedatzen duena.

Jaurlaritzaren Kontseiluak 2001eko uztailaren 30ean egindako bilkuran, Herrizaingo sailburuaren proposamenez, Euskal Autonomia Erkidegoko errepideez eta trenbideez salerosgai arriskuak garraiatzeak dakarren arriskua dela-eta sor daitezkeen larrialdiei aurre egiteko Plan Berezia onartzen duen Erabakia hartu zuen; ondorioz, erabakiak behar duen zabalkundea emateko, honakoa

Día 16: De la solicitud número 20285 a la 27940, ambos inclusive.

Tercero.— Contra la presente Resolución, que pone fin a la vía administrativa, los interesados podrán formular Recurso Potestativo de Reposición ante la Directora de la Academia de Policía del País Vasco, en el plazo de un mes a contar desde el día siguiente al de su publicación, o bien impugnarla directamente ante el orden jurisdiccional contencioso-administrativo.

Caso de interponer el Recurso Potestativo de Reposición no se podrá acudir a la vía jurisdiccional hasta que aquel sea resuelto expresamente o se haya producido la desestimación presunta por silencio.

Si el interesado optara por la impugnación jurisdiccional, procederá interponer Recurso Contencioso-Administrativo en el plazo de dos meses, a contar desde el día siguiente a la fecha de su publicación, ante el Juzgado de lo Contencioso-Administrativo competente conforme al artículo 14 de la Ley 29/1998, de 13 de julio.

En Arkaute, a 21 de setiembre de 2001.

La Directora de la Academia de Policía del País Vasco,
GUADALUPE CAMINO GARCIA.

Otras Disposiciones

VICEPRESIDENCIA DEL GOBIERNO

Nº-5335

RESOLUCIÓN 10/2001, de 1 de agosto, del Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento, por la que se dispone la publicación del Acuerdo del Consejo de Gobierno por el que se aprueba el Plan Especial de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad Autónoma del País Vasco.

Habiendo adoptado el Consejo de Gobierno, en su sesión celebrada el día 30 de julio de 2001, a propuesta del Consejero de Interior, el Acuerdo por el que se aprueba el Plan Especial de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad Autónoma del País Vasco, y a los efectos de darle la publicidad debida,

EBATZI DUT:

Artikulu bakarra.– Euskal Autonomia Erkidegoko errepideez eta trenbideez salerosgai arriskutsuak garraiatzeak dakarren arriskua dela-eta sor daitezkeen larrialdiei aurre egiteko Plan Berezia onartzea. Plana ebazpen honen eranskinean agertzen da.

Vitoria-Gasteiz, 2001eko abuztuaren 1a.

Jauriaritzaren Idazkaritzako eta Legebiltzarrarekiko Harremanetarako zuzendaria,
JOSE LUIS ERREKATXO LABANDIBAR.

EUSKAL AUTONOMIA ERKIDEGOKO ERREPIDEEZ
ETA TRENBIDEEZ SALEROSGAI ARRISKUTSUAK
GARRAIATZEAK DAKARREN ARRISKUA
DELA-ETA SOR DAITEZKEEN LARRIALDIEI
AURRE EGITEKO PLAN BEREZIA

AURKIBIDEA

- 1.– PLANAREN HELBURUA
 - 1.1.– LEGE ESPARRUA
- 2.– ERREPIDEZ ETA TRENBIDEZ GARRAIATURIKO SALEROSGAI ARRISKUTSUEN JOAN-ETORRIARI BURUZKO AZTERKETA
 - 2.1.– ERREPIDEZ GARRAIATUTAKOA
 - 2.2.– TRENBIDEZ GARRAIATUTAKOA
 - 2.3.– ISTRIPUAK
- 3.– ARRISKU HANDIKO ALDEAK
 - 3.1.– ONDORIOAK
- 4.– PLANAREN EGITURA ETA ANTOLAKUNTZA
 - 4.1.– ZUZENDARIA
 - 4.2.– ZUZENDARITZAKO BATZORDEA
 - 4.3.– AHOLKU BATZORDEA
 - 4.4.– INFORMAZIO KABINETEA
 - 4.5.– EKZ (Ekintzak Koordinatzeko Zentroa)
 - 4.5.1.– Definizioa eta eginkizunak
 - 4.5.2.– EKBZren sorrera (Ekintzen Koordinazio Bateraturako Zentroa)
 - 4.5.3.– Kokalekua
 - 4.6.– AGINTE POSTU AURRERATUA
 - 4.7.– EKINTZA TALDEAK
 - 4.7.1.– Esku hartzeko taldea
 - 4.7.2.– Osasun taldea
 - 4.7.3.– Segurtasun taldea
 - 4.7.4.– Logistikako taldea
 - 4.7.5.– Laguntza teknikoko taldea
- 5.– JARDUTEKO ERA
 - 5.1.– ISTRIPUA IRAGARRI
 - 5.2.– JARDUERA MAILAK
 - 5.2.1.– Istripuaren larritasuna balioztatzea

RESUELVO:

Artículo único.– Publicar en el Boletín Oficial del País Vasco el Plan Especial de Emergencia ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril de la Comunidad Autónoma del País Vasco, que se contiene como Anexo a la presente Resolución.

En Vitoria-Gasteiz, a 1 de agosto de 2001.

El Director de la Secretaría del Gobierno y de Relaciones con el Parlamento,
JOSE LUIS ERREKATXO LABANDIBAR.

PLAN ESPECIAL DE EMERGENCIA ANTE EL RIESGO
DE ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE DE
MERCANCÍAS PELIGROSAS
POR CARRETERA Y FERROCARRIL DE LA
COMUNIDAD AUTONOMA DEL PAIS VASCO

ÍNDICE

- 1.– OBJETO DEL PLAN
 - 1.1.– MARCO LEGAL
- 2.– ANÁLISIS DEL FLUJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL
 - 2.1.– TRANSPORTE POR CARRETERA
 - 2.2.– TRANSPORTE POR FERROCARRIL
 - 2.3.– ACCIDENTABILIDAD
- 3.– ÁREAS DE ESPECIAL EXPOSICIÓN
 - 3.1.– CONSECUENCIAS
- 4.– ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DEL PLAN
 - 4.1.– DIRECTOR
 - 4.2.– COMITÉ DE DIRECCIÓN
 - 4.3.– CONSEJO ASESOR
 - 4.4.– GABINETE DE INFORMACIÓN
 - 4.5.– CECOP (Centro de Coordinación Operativa)
 - 4.5.1. Definición y funciones
 - 4.5.2. Constitución en CECOPI
 - 4.5.3. Ubicación
 - 4.6.– PUESTO DE MANDO AVANZADO
 - 4.7.– GRUPOS DE ACCIÓN
 - 4.7.1.– Grupo de Intervención
 - 4.7.2.– Grupo Sanitario
 - 4.7.3.– Grupo de Seguridad
 - 4.7.4.– Grupo Logístico
 - 4.7.5.– Grupo de Apoyo Técnico
- 5.– OPERATIVIDAD
 - 5.1.– NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES
 - 5.2.– NIVELES DE ACTUACIÓN
 - 5.2.1.– Valoración de la gravedad del accidente

- 5.2.2.- Jarduera mailak (larritasunezko aldiak edo egoerak)
 - 5.2.3.- Egoera bakoitzari buruzko adierazpen formalak
 - 5.3.- EKINTZAK
 - 5.3.1.- Istripua kontrolatu eta neutralizatzea
 - 5.3.2.- Populazioa babestea
 - 5.3.3.- Populazioari informazioa ematea
 - 5.4.- BITARTEKO ETA BALIABIDEEN KATALOGO
- 6.- SALEROSGAI ARRISKUTSUEKIN GERTATZEN DIREN ISTRIPUEI AURRE EGITEKO TOKIKO JARDUERA PLANAK
- 6.1.- TOKIKO JARDUERA PLANAREN OINARRIZKO XEDE ETA EGINKIZUNAK
 - 6.2.- EUSKADIKO ERREPIDEZ ETA TRENBIDEZ GARRAIATZEN DIREN SALEROSGAI ARRISKUTSUEKIN GERTA DAITEZKEEN ISTRIPUEI AURRE EGITEKO PLAN BEREZIAREN ETA TOKIKO PLANEN ARTEKO LOTURA
 - 6.3.- JARDUERA PLANA EZARRI ETA IRAUNARAZTEA
- 7.- PLANA EZARRI ETA IRAUNARAZTEA
- 7.1.- EZARPENA
 - 7.1.1.- Plan Bereziaren azpiegitura egiaztatzea
 - 7.2.- IRAUNARAZTEA
 - 7.2.1.- Eguneratzea eta berriz aztertzea
 - 7.2.2.- Istripu itxurak
 - 7.2.3.- Etengabeko prestakuntza
 - 7.2.4.- Istripuek eragindako larrialdiei buruzko estatistikak

1.- PLANAREN HELBURUA

Mila bederatzehun eta laurogeita hamazazpian 3,5 milioi tona salerosgai arriskutsu ibili dira Euskal Autonomia Erkidegoan. Salerosgaion irteera edota helmuga ez da beti Autonomia Erkidegoan egon; baina, bere geografia kokalekua dela-eta, Iberiar penintsulako beste leku batzuetatik irten eta beste helmuga batzuk dituzten salerosgai arriskutsu ugari igarotzen dira gure errepideez eta trenbideez.

Salerosgai arriskutsuon bolumena dela-eta, eta garraiatze mota horri murrizte ugari ezartzen bazaizkio ere, ia ezinezko egiten da gorabeherak gertatzea. Euskal Autonomia Erkidegoan ehun bat gorabehera gertatzen dira urtero, azken urteotako estatistikaren arabera. Hala ere, gorabeheren %90ean salerosgai arriskutsuek edo edukiontziek ez dute gorabeherarekin zerikusirik izaten.

Istripu hauetan guztietan, Erkidego honetako larrialdi zerbitzu arruntek arin eta zuzen konpondu zuten eratorritako egoera; hortaz, ezin esan daiteke galera berezirik egon denik, istripuak berak sortarazitakoez gain. Hau da, ez da beharrezkoa izan larrialdi baten aurrean erabiltzen den antolakuntza egitura arrunta aldatzea.

- 5.2.2.- Niveles de actuación (fases o situaciones de la emergencia)
 - 5.2.3.- Declaración formal de cada situación
 - 5.3.- ACCIONES OPERATIVAS
 - 5.3.1.- Control y neutralización del accidente
 - 5.3.2.- Protección a la población
 - 5.3.3.- Información a la población
 - 5.4.- CATÁLOGO DE MEDIOS Y RECURSOS
- 6.- PLANES DE ACTUACIÓN DE ÁMBITO LOCAL FRENTE A ACCIDENTES CON MERCANCÍAS PELIGROSAS
- 6.1.- OBJETO Y FUNCIONES BÁSICAS DEL PLAN DE ACTUACIÓN LOCAL
 - 6.2.- INTERRELACIÓN DE LOS PLANES DE ACTUACIÓN LOCAL Y EL PRESENTE PLAN
 - 6.3.- IMPLANTACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PLAN DE ACTUACIÓN
- 7.- IMPLANTACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PLAN
- 7.1.- IMPLANTACIÓN
 - 7.1.1.- Verificación de la infraestructura del Plan Especial
 - 7.2.- MANTENIMIENTO
 - 7.2.1.- Actualización y revisión
 - 7.2.2.- Simulacros
 - 7.2.3.- Formación permanente
 - 7.2.4.- Estadística de emergencias producidas por accidentes

1.- OBJETO.

Por la Comunidad Autónoma del País Vasco transitaron más de 3,5 millones de toneladas de mercancías peligrosas a lo largo del año 1997. El origen y/o destino de estas mercancías no está exclusivamente en la propia Comunidad Autónoma, sino que dada su ubicación geográfica, nuestras carreteras y líneas ferroviarias se convierten en caminos de paso para un considerable volumen de mercancías peligrosas cuyo origen y/o destino se encuentra en el resto de la península ibérica.

Considerado el elevado volumen de transporte de mercancías peligrosas y a pesar de las restricciones que se aplican a este modo de transporte, se hace prácticamente inevitable la aparición de incidentes. En nuestra Comunidad Autónoma la cifra anual durante los últimos años ronda la centena, si bien en más del 90% de los casos no está implicada directamente la mercancía peligrosa ni su contenedor.

En la totalidad de estos accidentes los servicios ordinarios de emergencia de esta Comunidad resolvieron de forma ágil y eficaz las situaciones sobrevenidas, sin que en ninguno de los casos se puedan reseñar pérdidas más allá de las ocasionadas directamente por el accidente. Es decir, no ha sido preciso alterar la estructura organizativa ordinaria ante situaciones de emergencia.

Larrialdiei Aurre Egiteko Plan hau Herri Babesaren Plangintzaren Oinarrizko Gidabidearen arabera egin da, hau da, errepidez eta trenbidez garraiatzen diren salerosgai arriskutsuekiko istripu arriskuaren aurreko eskakizunen arabera. Gainera, istripuaren larritasuna dela eta larrialdiei aurre egiteko zerbitzu arruntak eskas gertatzen diren eta zuzentze eta koordinatze lanak administrazio egiturako goi agintarien esku utzi behar diren egoeretan eman beharreko erantzuna egokitzen ere saiatzen da.

Beraz, Euskal Autonomia Erkidegoko errepidez eta trenbidez garraiatzen diren salerosgai arriskutsuekin gertatzen diren istripu larriek aurre egiten parte hartu behar duten zerbitzuen eta agintarien jarduteko prozedurak antolatu eta definitu nahi ditu Plan honek.

Horretarako, istripuaren eraginpean egon litekeen populazioari informatzeko prozedurak eta istripuaren eragina kontrolatu eta arintzeko erabiltzen diren bitarteko eta baliabideen katalogatzea definitu behar dira, baita Estatuko Planarekin koordinatzeko eta Tokiko administrazioetako erakundeekin antolatzeko prozedurak ere.

1.1.– Lege Esparrua.

Erkidegoko Plan honen lege aurrekariak errepidez eta trenbidez garraiatzen diren salerosgai arriskutsuak arautzen dituen araudian aurkitzen dira, baita herri babesa gizarteak segurtasunaren gainean dituen eskaerarako egokitzeko egin diren ahaleginetan ere.

Hona hemen aipaturiko legeria:

A) Estatua

– 1981eko azaroaren 2ko Barne Ministerioaren Agindua, errepidez garraiatzen diren salerosgai arriskutsuekin gertatzen diren istripuetan jarduteko plana onartzen duena.

– 1984ko azaroaren 30eko Barne Ministerioaren Agindua, trenbidez garraiatzen diren salerosgai arriskutsuekin gertatzen diren istripuetan jarduteko plana onartzen duena.

– Urtarrilaren 21eko 2/1985 Legea, Herri Babesari buruzkoa.

Pertsona eta Ondasun gaineko Aparteko Arriskuei buruzko 2022/1986 Errege Dekretua.

– Apirilaren 24ko 407/1992 Errege Dekretua, Herri Babesari buruzko Oinarrizko Araua onartzen duena.

– 1952/1995 Errege Dekretua, abenduaren 1ekoa, gai arriskutsuen garraioan eskumenak zein agintaritzak dituen zehaztu duena eta garraio horren koordinazio batzordea araupetu duena.

– Urtarrilaren 31ko 74/1992 Errege Dekretua, Salerosgai Arriskutsuak Errepidez Garraiatzeari buruzko Nazio Araudia (EG) onartzen duena (44. BOE, 1996ko otsailaren 20koa).

El presente Plan de Emergencia cumple con lo exigido en la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, y trata de adecuar la respuesta en aquellas situaciones en las que por la gravedad del accidente los servicios ordinarios de emergencias se vean desbordados, siendo preciso derivar funciones de dirección y coordinación hacia responsables de máxima autoridad en la estructura administrativa.

El objeto del presente Plan es el de organizar y definir los procedimientos de actuación de los servicios y autoridades intervinientes en el transcurso de los accidentes de gravedad en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril ocasionados dentro del ámbito de la Comunidad Autónoma del País Vasco, o que por su cercanía, pudiera afectar a zonas limítrofes de esta Comunidad.

Para ello, se deben definir los procedimientos de información a la población potencialmente afectada por un accidente, la catalogación de medios y recursos específicos destinados al fin de controlar y mitigar los efectos de un accidente, así como los procedimientos de coordinación con el Plan Estatal y la articulación con las organizaciones de las Administraciones locales.

1.1.– Marco Legal.

Los antecedentes legales que preceden a este Plan Comunitario corresponden a la normativa que regula el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril, y a los esfuerzos que en materia de protección civil se han realizado para adecuarse a las exigencias de seguridad en la sociedad.

A continuación se relaciona la legislación referida:

A) Estado.

– Orden del Ministerio de Interior del 2 de noviembre de 1981, por la que se aprobó el plan de actuación para accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera.

– Orden del Ministerio de Interior del 30 de noviembre de 1984, por la que se aprobó el plan de actuación para accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril.

– Ley 2/1985, de 21 de enero, sobre Protección Civil.

– Real Decreto 2022/1986 sobre Riesgos Extraordinarios sobre Personas y Bienes.

– Real Decreto 407/1992, de 24 de abril, que aprueba la Norma Básica de Protección Civil.

– Real Decreto 1952/1995, de 1 de diciembre, que determina las autoridades competentes en materia de transporte de mercancías peligrosas y regula la Comisión de Coordinación de dicho transporte

– Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera (TPC), aprobado por Real Decreto 74/1992, de 31 de enero (BOE n.º 44 de 20 de febrero de 1996).

– Martxoaren 1eko 387/1996 Errege Dekretua, errepidez eta trenbidez garraiatzen diren salerosgai arriskutsuekin gertatzen diren istripuen arriskua dela-eta Herri Babesaren Planifikazioaren Oinarrizko Gidabidea onartzen duena.

– Trenbidez eta Errepidez egindako Garraiatzeen Zuzendaritza Nagusiaren Ebazpena, 1996ko azaroaren 21ekoa, salerosgaiak errepidez garraiatzeari dagozkion arriskuen kontrolari eta ikuskaritzari buruzkoa (303. BOE, 1996ko abenduaren 17koa).

– Ekainaren 2ko 879/1989 Errege Dekretua, Trenbidez Garraiatzen diren Salerosgai Arriskutsuei buruzko Nazio Araudia (TPF) onartzen duena (37. BOE, 1997 otsailaren 12koa).

– Urriaren 2ko 2115/1998 Errege Dekretua, salerosgai arriskutsuak errepidez garraiatzeari buruzkoa, EG araudiaren zati bat indargabetzen duena.

– Urriaren 19ko 2225/1998 Errege Dekretua, salerosgai arriskutsuak trenbidez garraiatzeari buruzkoa (262. BOE, 1998ko azaroaren 2koa).

– Salerosgai Arriskutsuak Trenbidez Garraiatzeari buruzko Nazioarteko Araudia (RID), 1985eko maiatzaren 1ean Bernan egina. 1998ko abenduaren 14ko BOEn argitaratu zen Araudiari buruzko azken testua.

– Salerosgai Arriskutsuak Errepidez Garraiatzeari buruzko Europako Hitzarmena (ARD), Genevan egina. 1998ko abenduaren 16ko BOEn argitaratu zen Hitzarmen horri buruzko azken testu bategina.

– 1999ko irailaren 21eko Agindua, errepidez edo trenbidez garraiatzen diren salerosgai arriskutsuekin gertaturiko istripuetan ekintza zerbitzuek esku hartzeko behar dituzten fitxak onartzen dituen (1999ko urriaren 8ko BOE)

– Urriaren 8ko 1566/1999 Errege Dekretua, salerosgai arriskutsuak errepidez, trenbidez edo nabigazio bidez garraiatzeari buruzko segurtasunerako aholkularien gainekoa.

2000ko apirilaren 17ko Ebazpena, Herri Babesaren Zuzendaritza Nagusiarena, istripuen berri eta gai arriskutsuen errepidez eta trenetako garraioari buruzko datu jakingarrien berri emateko telefono zenbaki berriak jakinarazi dituen (EAO, 111. zk., 2000ko maiatzaren 9koa).

B) Euskal Autonomia Erkidegoa

– Abenduaren 18ko 3/1979 Lege Organikoa, Euskal Herriko Autonomia Estatutua.

– Martxoaren 8ko 34/1983 Dekretua, Ihardun Antolakidetzak sortarazten dituen.

– Abenduaren 5eko 268/1983 Dekretua, Merkatalgai Arriskutsuen Garraioa Antolakidetzeko Euskal Batzordea sortarazten duena.

– Real Decreto 387/1996 de 1 de marzo, por el que se aprueba la Directriz Básica de Planificación de Protección Civil ante el riesgo de accidentes en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril.

– Resolución de 21 de noviembre de 1996, de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, sobre la inspección y control de riesgos inherentes al transporte de mercancías por carretera (BOE n.º 303 de 17 de diciembre de 1996).

– Reglamento Nacional del Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (TPF), aprobado por Real Decreto 879/1989, de 2 de junio (última revisión publicada en BOE n.º 37 de 12 de febrero de 1997).

– Real Decreto 2115/1998, de 2 de octubre sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera, sobre derogación parcial del Reglamento TPC.

– Real Decreto 2225/1998, de 19 de octubre, sobre transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril (BOE n.º 262 de 2 de noviembre de 1998).

– Reglamento Internacional sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) hecho en Berna el 1 de mayo de 1985. El último texto del Reglamento fue publicado en el Boletín Oficial del Estado de 14 de diciembre de 1998.

– Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), hecho en Ginebra. El último texto refundido de dicho Acuerdo fué publicado en el BOE de 16 de diciembre de 1998.

– Orden de 21 de septiembre de 1999 por la que se aprueban las fichas de intervención para la actuación de los servicios operativos en situaciones de emergencia provocadas por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera (BOE de 8 de octubre de 1999).

– Real Decreto 1566/1999, de 8 de octubre, sobre los consejeros de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas por carretera, por ferrocarril o por vía navegable.

Resolución de 17 de abril de 2000, de la Dirección General de Protección Civil, por la que se hace pública la nueva relación de números telefónicos a utilizar para la notificación de accidentes y otros datos de interés en los transportes de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril (BOE n.º 111, de 9 de mayo de 2000).

B) País Vasco.

– Ley Orgánica 3/1979, de 18 de diciembre, de Estatuto de Autonomía para el País Vasco.

– Decreto 34/1983, de 8 de marzo, de Creación de los Centros de Coordinación Operativa.

– Decreto 268/1983 de 5 de diciembre, por el que se crea la Comisión Vasca de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas (BOPV de 7 de febrero de 1984).

– Urriaren 23ko 335/1984 Dekretua, Merkatalgai Arriskutsuen Garraioa Antolakidetzeko Euskal Batzordea sortarazten duen 268/1983 Dekretua aldatzen duena.

– Apirileko 3ko 1/1996 Legea, Larrialdiak Kudeatzeko (1996ko apirilaren 22ko EHAA, 77. zk.)

– Ekainaren 24ko 153/1997 Dekretua, «Larrialdiei aurregiteko bidea-LABI» deritzan Euskadiko Herri Babeseko Plana onartzen duena eta larrialdiei aurre egiteko euskal sistemak dituen integrazio-bideak arautzen dituena. (1997ko uztailearen 21ko EHAA, 138. zk.)

– 1997ko uztailearen 29ko 190/1997 Dekretua, Merkatalgai Arriskutsuen Garraioa Antolakidetzeko Euskal Batzordea sortarazten duen 268/1983 Dekretua berri ere aldatzen duena.

2.- ERREPIDEZ ETA TRENBIDEZ GARRAIA-TURIKO SALEROSGAI ARRISKUTSUEN JOAN-ETORRIARI BURUZKO AZTERKETA

Plan honetan salerosgai arriskutsuen joan-etorriari buruz aipatzen diren datuak 1997koak dira eta Eusko Jaurlaritzako Garraio eta Herrilan Sailak egindako 'Mapas de flujo del transporte de mercancías peligrosas en la C.A.P.V.' lanetik hartu dira.

EAEko lur-bideez salerosgai arriskutsuak garraiatzeko eskaera osoa 3.778.358 Tm-koa izan zen 1997an.

Kopuru horretatik, 3.514.457 Tm errepidez garraiatu ziren. Hau da, salerosgai arriskutsuak zeramatzen 175.000 unitate, gutxi gorabehera, ibili ziren EAEko errepideetan, zama osoa zeramatelakoan eta unitate bakoitzak batez beste 20 Tm zeramatzalakoan.

Gainera 263.901 Tm trenbidez garraiatu ziren.

I. eranskinean salerosgai arriskutsuen joan-etorriaren irudi kartografikoa agertzen da, urteko maiztasuna tonatan marrazturik.

2.1.- ERREPIDEZ GARRAIATUTAKOAK

Salerosgai arriskutsuak sortu eta erabiltzen dituzten EAEko 169 enpresaren datuak erabili dira errepidez garraiatzen diren salerosgai arriskutsuen joan-etorria zehazteko. Gainera, portu eta aireportuetako salerosgai mugimenduak ere adierazi dira eta, azkenik, hondakin arriskutsuak garraiatzeko emandako baimenak ere bai. Horrela, EAEn irteera eta helmuga zuten salerosgai arriskutsuen joan-etorria bakarrik islatzen zen edota itsas portuen bidez bertatik igarotzen zirenak. EAetik igarotzen diren salerosgai zirkulazioa ezagutzeko, hau da, irteera eta helmuga EAetik at dutenak, galdeketa batzuk egin dira errepide sareko hainbat tokitan eta, ondoren, datuak estrapolatu dira urte osora, beste iturri batzuetatik etorritako datuei lotzeko.

– Decreto 335/1984 de 23 de octubre, por el que se modifica el Decreto 268/1983 que crea la Comisión Vasca de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

– Ley 1/1996, de 3 de abril, de gestión de emergencias (BOPV n.º 77 de 22 de abril de 1996).

– Decreto 153/1997, de 24 de junio por el que se aprueba el Plan de Protección Civil de Euskadi, «Larrialdiei aurregiteko bidea-LABI» y se regulan los mecanismos de integración del sistema vasco de atención de emergencias (BOPV n.º 138 de 21 de julio de 1997).

– Decreto 190/1997 de 29 de julio de 1997, por el que se vuelve a modificar el Decreto 268/1983 que crea la Comisión Vasca de Coordinación del Transporte de Mercancías Peligrosas.

2.- ANÁLISIS DEL FLUJO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS POR CARRETERA Y FERROCARRIL

Los datos sobre flujo de mercancías peligrosas mencionados a lo largo de este Plan se referirán al año 1997 y proceden del estudio denominado 'Mapas de flujo del transporte de mercancías peligrosas en la CAPV, elaborado por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.

La demanda global de transporte de mercancías peligrosas (MM.PP) por vía terrestre en la CAPV se elevó a 3.778.358 Tm durante el año 1997.

De esta cantidad, 3.514.457 Tm fueron transportadas por carretera, lo que supone el tránsito de aproximadamente 175.000 unidades con mercancías peligrosas suponiendo cargas completas y una media de 20 Tm por unidad.

Las 263.901 Tm restantes fueron transportadas por ferrocarril.

En el anejo I se puede observar la representación cartográfica del flujo de mercancías peligrosas tramificado por intensidad anual en toneladas.

2.1.- TRANSPORTE POR CARRETERA.

Para determinar los flujos de mercancías peligrosas por carretera se ha recopilado información de 169 empresas productoras y consumidoras de MM.PP ubicadas en la CAPV. Por otra parte, se han reflejado los movimientos de mercancías en puertos y aeropuertos y, por último, los traslados autorizados de residuos peligrosos. De este modo quedaba caracterizado solamente el flujo de mercancías peligrosas cuyo origen o destino se encontraba en la Comunidad Autónoma o que transitaban por ésta a través de alguno de los puertos marítimos. Con el fin de conocer el tráfico de mercancías denominadas 'en tránsito' (cuyo origen y destino se encuentran fuera de la Comunidad Autónoma), se ha procedido a realizar encuestas a pie de carretera en diferentes puntos de la red de carreteras y posteriormente a extrapolar los datos al resto del año para poder asimilarlos a los datos provenientes de otras fuentes.

Ondoren, bildutako datuak datu basean ipini dira eta datuen irudi geografikoa egin da.

Autonomia Erkidegotik igarotzen diren zamen banaketaren azterketak erakutsi bezala, honako hauek dira salerosgai arriskutsuak garraiatzeko erabiltzen diren bide nagusiak:

- A-8, A-68 eta A-1 autobideak, haiek baitira bertatik edo kanpotik irtetzen den zirkulazioaren igarobide nagusia. A-8k, Nerbioi-Ibaizabalen ezkeraldetik igarotzean, hartzen ditu zirkulazio kopururik handienak: Gurutzetako gurutzagunetik 1,8 milioi tona igaroziren 1997an.

Azpinarratu behar dugu, bestetik, A-8 eta A-68 autobideen arteko lotura BI-625 errepidean, Arrigorriaga eta Basauriren artean, gertatzen dela. Hori horrela, errepide hori da (ez autobia, ez autobidea) EAEn gehien erabiltzen dena, Erkidegoko autobide eta autobia tarte askok baino zirkulazio dentsitate handiagoa duena, salerosgai arriskutsuei dagokienez. Izan ere, debekaturik dago Malmasineko tuneletik lehergailuak edota gai sukoiak igarotzea. Debekatze hori, praktikan, gainerako salerosgai arriskutsuetara zabaldu da, nahiz eta ez dagoen gainerako salerosgai arriskutsu horiek tuneletik igarotzea debekatzen duen seinalerik edo arautegirik. EAEko bi autobide nagusien artean, A-8 eta A-68ren artean, alegia, lotura zuzenik ez egotea litzateke errepide horren erabilera handia azaltzen duten zioetako bat.

Gutxiago bada ere, A-15ak ere badu zirkulazio handia, batez ere irteera eta helmuga Katalunian edo Ebroko autobidearen bidez lotzen diren beste Erkidego batzuetan duten garraioak.

- Sare Nagusiko beste bide garrantzitsu batzuetan ere, hala nola N-I (kopuru handiagoa sumatzen da Arabako tartearen Gipuzkoakoan baino) eta N-622 errepideetan (ibilbide osoan), salerosgai arriskutsu asko igarotzen dira.

- Karga gutxiago dute:

- BI-637 errepideak, A-8 autobidetik, Arrontegi zubian zehar, Nerbioi-Ibaizabalen ertzetan dauden Barakaldo eta Erandio udalerrietara salerosgaiak eramateko.

- BI-636 errepideak, Bilbo eta Suduperen arteko bidean, Alonsotegin kimika enpresa garrantzitsu bat dago eta.

- N-240 errepideak, salerosgai arriskutsu ugari igarotzen baita bertatik, bai Arratia haranetik, bai Arabako Lautadatik, Gojaineko poligonoetara eta A-627ra sartzeko gunetean.

Posteriormente, se procede a implementar la información recopilada en una base de datos y a la representación geográfica de los mismos.

El análisis de la distribución de las cargas entre las carreteras de la Comunidad Autónoma muestra que las principales vías empleadas para el transporte de mercancías peligrosas son:

- Las autopistas A-8, A-68 y A-1, como ejes fundamentales de paso tanto para el tráfico de origen interno o externo como para el de tránsito. La A-8 a su paso por la Margen Izquierda del Nervión-Ibaizabal soporta los mayores tráfico, alcanzando en 1997 la cantidad de 1,8 millones de toneladas en el nudo de Gurutzeta.

Cabe destacar que la confluencia entre las autopistas A-8 y A-68 se realiza a través de la carretera BI-625 entre Arrigorriaga y Basauri, que se convierte así en la carretera (no autovía, ni autopista) más demandada de la CAPV, superando en densidad de tráfico de mercancías peligrosas a muchos tramos de autopistas y autovías de la Comunidad. Uno de los motivos de esta singularidad es la prohibición del tránsito de materias explosivas y/o inflamables a través del túnel de Malmasín. Esta prohibición, en la práctica se ha extendido a la totalidad de las mercancías peligrosas, sin que exista señalización ni reglamentación específica que prohíba el tránsito del resto de mercancías peligrosas por este túnel. Otra de las razones que justifican la alta demanda de esta carretera es la falta de enlace directo entre las dos autopistas principales de la CAPV: la A-8 y la A-68.

En menor proporción, la A-15 también soporta un intenso tráfico, especialmente en tránsito y en transportes con origen o destino en Cataluña u otras Comunidades a las que se acceda a través de la autopista del Ebro.

- Otras vías principales pertenecientes a la Red Preferente, tales como la N-I, (se aprecia más carga en el tramo alavés que en el guipuzcoano), y la N-622 en la totalidad de su recorrido, soportan fuerte carga de MM.PP.

- En menor medida se encuentran:

- la BI-637, solicitada fundamentalmente para el reparto de las mercancías desde la A-8 por el puente de Rontegi hasta las empresas ubicadas en la ribera del Nervión-Ibaizabal en los municipios de Erandio y Barakaldo.

- la BI-636, que soporta una carga destacable en el trayecto entre Bilbao y Sodupe, por la presencia de una importante empresa química en la localidad de Alonsotegi.

- la N-240, que conduce un tráfico importante de mercancías peligrosas, tanto por el valle de Arratia como por la Llanada Alavesa, en sus accesos a los polígonos de Gojain y la carretera A-627.

Beste errepide batzuk, aldiz, ez dira bide nagusi bezala erabiltzen; baina bai tartetxo bat igarotzeko. Esaterako:

- Goragoko maila duten bi errepideren arteko loturak, A-68 eta A-8 lotzen dituen BI-625.

- Autobideetatik hur dauden udalerrietan sartzeko bideak:

- N-634, A-8 autobidean sartzeko Galdakaon eta Eibarren dauden sarbideak.

- BI-3748, A-8 eta Trapaga eta Urtuella lotzen dituen tokia.

- GI-2132, N-I eta Hernaniren arteko sarbidea.

- Industrialde garrantzitsuetako sarbideak:

- BI-3794, Petronor findegia eta A-8 lotzen dituenak.

- A-2122, Lantaronen kimika industria ugari biltzen dira eta.

- N-644, Bilboko Portua eta A-8 lotzen dituenak.

- N-639, Abanto-Zierbena eta aipaturiko N-644 lotzen dituenak.

- Euskal Autonomia Erkidegoko bide saretik 1997an 287 salerosgai arriskutsu desberdin igaro direla ikusi da. II. eranskinean salerosgai horien izenen zerrenda dago, ONU zenbakia, kopurua, sailkatze eta arrisku kode eta guzti.

Datorren orrialdean EAeko bide sareko errepideak agertzen dira, hartzen dituzten salerosgai arriskutsuen kargaren arabera margoturik, baita 1997an tarte horietan igaro ziren kopuruak erakusten dituen taula ere.

Existen otras carreteras que no son utilizadas en todo su trayecto como vía principal, sino que se emplean únicamente en un pequeño recorrido, ya que son:

- Enlaces entre dos carreteras de mayor nivel, como por ejemplo la BI-625 que une las autopistas A-68 y la A-8.

- Vías de acceso a municipios ubicados en las cercanías de las autopistas, como:

- La N-634 en sus accesos a la A-8 desde Galdakao o Eibar.

- La BI-3748 de enlace entre la A-8 y las localidades de Trapaga y Urtuella.

- La GI-2132 de acceso entre la N-I y Hernani.

- Accesos a focos de industrias importantes, como:

- La BI-3794, que enlaza la refinería de Petronor con la A-8.

- La A-2122, salida de la zona de Lantarón donde se ubican un número considerable de industrias químicas.

- La N-644, de enlace del Puerto de Bilbao con la A-8.

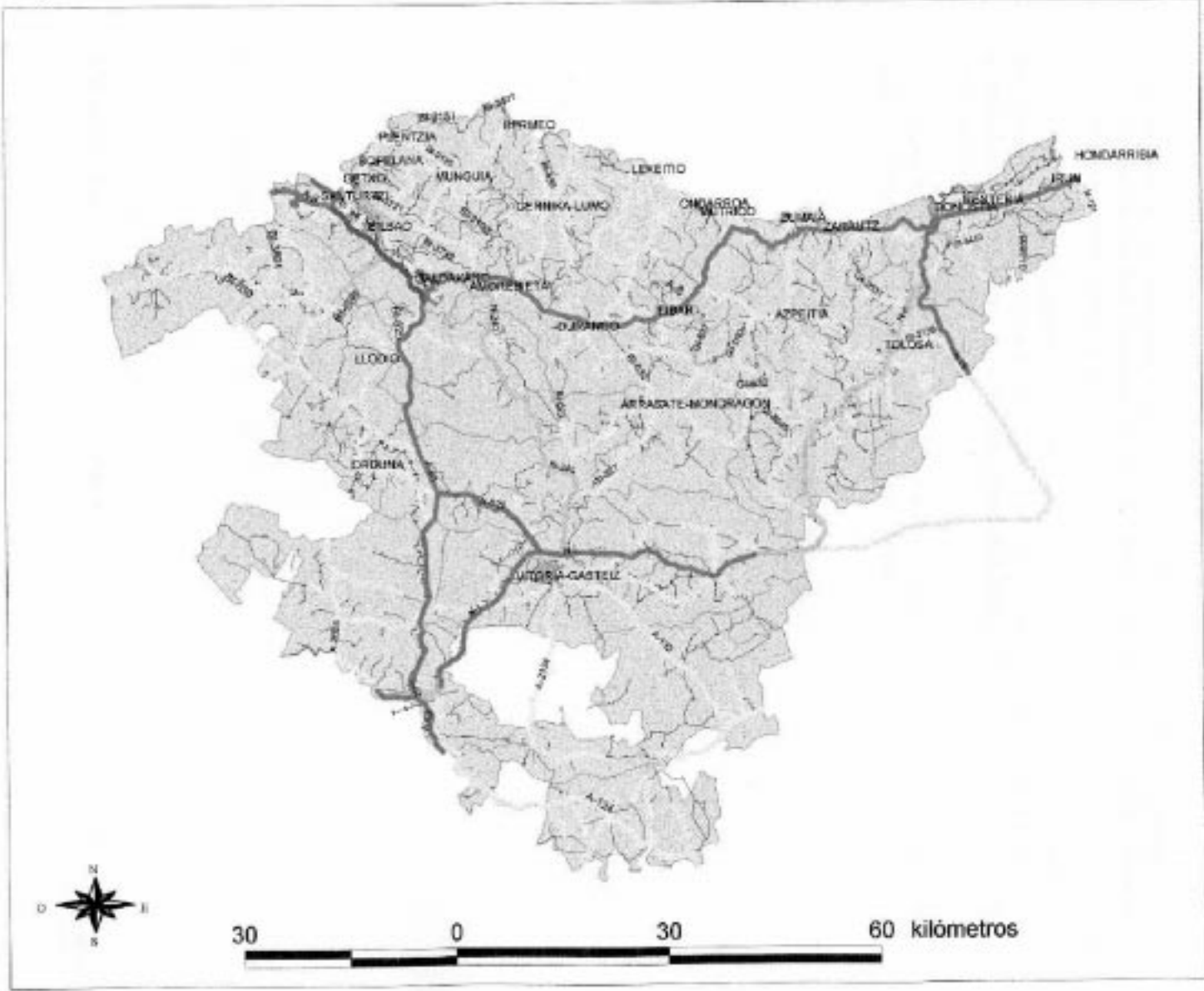
- La N-639, enlace de Abanto y Zierbena con la mencionada N-644.

Por la red viaria de la Comunidad Autónoma Vasca se han detectado 287 mercancías peligrosas diferentes a lo largo de 1997. En el anexo II se presenta un listado de los nombres de estas mercancías con su número ONU correspondiente, cantidad, clasificación y código de peligro.

En la siguiente página se muestran las carreteras de la red vial coloreadas según la carga de MM.PP soportada, así como una tabla donde aparecen las cantidades transitadas por tramo durante el año 1997.

Flujo anual de Total Materias Peligrosas (Tm/año) (Red viaria)

EUSKO JAURLANITZA
GOBIERNO VASCO



Ondoko taulan urteko 50.000 Tm baino gehiago hartzen dituzten errepideak agertzen dira, beheranzko ordenari jarraiki. III. eranskinean, berriz, urteko 1.000 Tm baino gehiago hartzen dituzten errepideak agertzen dira, baita maizen garraiatzen diren 18 salerosgaiei loturiko enpresa banatzaile edo kontsumitzaileak ere.

En la tabla adjunta se puede observar la relación de carreteras en las cuales transcurren más de 50.000 Tm/año en orden decreciente. Mientras que en el anexo III aparece la relación de carreteras cuyo flujo supera las 1.000 Tm/año, así como las plantas distribuidoras/consumidoras asociadas a las 18 mercancías más transportadas.

Bidea	Ibilbidea	Tm guztira
A-8	BI-636 elkargunea - Gurutzeta (int. N-634 eta N-637)	1.800.000
A-8	Bilbo (Sabino Arana) - BI-636 elkargunea	1.740.000
A-68	Buia - Arrigorriaga	1.700.000
A-8	Buia - Bilbo (Sabino Arana)	1.700.000
A-8	Portugalete - N-644 elkargunea (Santurtziko portua)	1.700.000
A-8	Gurutzeta (N-634 elkargunea eta N-637) - Portugalete (BI-3749 elkargunea)	1.650.000
A-68	Altube (N-622 elkargunea)	1.100.000
A-8	N-644 elkargunea (Santurtziko portua) - Pobeña (N-634)	1.000.000
BI-625	Arrigorriaga (A-68 elkargunea) - Basauri (A-8)	920.000
N-644	A-8 elkargunea - Santurtziko Portua	880.000
A-8	Galdakao - Basauri	800.000
A-68	Altube - A-1 elkargunea	750.000
A-8	Zornotza - Galdakao	725.000
A-8	Durango - Zornotza	690.000
N-639	Santurtziko portua - Zierbena	660.000
A-1	Burgoseko muga - A-68 elkargunea	630.000
A-8	Ermua - Durango	625.000
A-8	Donostia - Aiete (N-1 elkargunea)	600.000
A-8	Elgoibar - Ermua	580.000
A-8	Oiartzun - Donostia	545.0000
A-8	Zarautz - Elgoibar	530.000
A-8	Donostia mendebaldea - Zarautz	515.000
A-8	Irun - Oiartzun	500.000
A-8	Aiete (N-1 elkargunea) - Donostia mendebaldea	500.000
N-1	GI-2132 elkargunea - A-8 (Aiete) elkargunea	470.000
A-8	Behobia - Irun	417.000
N-1	Iurre (N-622 elkargunea) - Gamarra	410.000
N-1	Andoain - GI-2132 elkargunea	385.000
A-8	Frantziako muga - Behobia	375.000
N-622	Gasteiz - Altube	330.000
N-1	A-2622 elkargunea Iurre (622 elkargunea)	290.000
A-2122	Burgoseko muga - Komunioi (A-3312 elkargunea)	258.000
N-1	Armiñón - A-2622 elkargunea	245.000
N-1	Gamarra - N-104 elkargunea	240.000
N-1	N-104 elkargunea - A-3110 elkargunea	225.000

Bidea	Ibilbidea	Tm guztira
BI-3794	A-8 elkargunea - Muskiz	220.000
A-68	A-1 elkargunea - Errioxako muga	205.000
N-1	A-3110 elkargunea - A-3020 elkargunea	205.000
N-637	Gurutzeta - Erandio Landea (BI-637 elkargunea)	190.000
N-1	A-3020 elkargunea - Nafarroako muga	170.000
A-2122	Kumunioi (A-3312 elkargunea) - Zubillaga	157.000
A-1	A-68 -N-1 elkargunea	147.000
N-1	Burgos eta Arabaren arteko muga - Armiñón	140.000
GI-2132	Hernani - GI-131 elkargunea	135.000
N-240	Gamarra - Durana	120.000
N-240	Durana - Miñao Goien	117.500
N-1	GI-130 elkargunea - Andoain	107.000
N-240	Miñao Goien - A-4016 elkargunea	103.000
A-2122	Zubillaga - Saratsu - Kaizedo	100.000
GI-131	GI-2132 elkargunea - GI-3410 elkargunea (Hernani)	100.000
N-240	4016 elkargunea - A-627 elkargunea	100.000
BI-636	Kastrexana - Sodupe	98.000
BI-637	Leioa - N-637 elkargunea (Erandio Landea)	90.000
BI-3749	Portugalete (A-8 elkargunea) - Ballonti (BI-3748 elkargunea)	88.000
N-1	GI-2131 elkargunea - GI-130 elkargunea	88.000
BI-3748	Trapaga - BI-3749 elkargunea	76.000
BI-625	Basauri - Irubide (N-634)	75.000
N-240	A-627 elkargunea - A-2620 elkargunea	75.000
N-637	Erandio Landea (BI-637 elkargunea) - Asua (BI-3704 elkargunea)	72.000
N-240	Igorre - Urgoiti (A-8 elkargunea)	70.000
N-1	Int. GI-120 - int. GI-2131	70.000
GI-627	Bergara - int. N-634	65.000
N-634	Galdakao - Irubide	60.000
BI-637	Int. BI-3703 (Salsidu) - Leioa	55.000
GI-3095	Aduna - Soravilla	55.000
N-240	A-2620 - Igorre elkargunea	55.000
N-634	GI-627 elkargunea - Eibar	55.000
N-1	Nafarroako muga - GI-120 elkargunea	55.000
GI-627	GI-632 elkargunea - Bergara	53.000

<i>Vía</i>	<i>Trayecto</i>	<i>Tm totales</i>
A-8	<i>int. BI-636 - Cruces (int. N-634 y N-637)</i>	1.800.000
A-8	<i>Bilbao (Sabino Arana) - int. BI-636</i>	1.740.000
A-68	<i>Buia - Arrigorriaga</i>	1.700.000
A-8	<i>Buia - Bilbao (Sabino Arana)</i>	1.700.000
A-8	<i>Portugalete - int. N-644 (Puerto Santurtzi)</i>	1.700.000
A-8	<i>Cruces (int. N-634 y N-637) - Portugalete (int. BI-3749)</i>	1.650.000
A-68	<i>Altube (int. N-622)</i>	1.100.000
A-8	<i>int. N-644 (Puerto Santurtzi) - Pobeña (N-634)</i>	1.000.000
BI-625	<i>Arrigorriaga (int. A-68) - Basauri (A-8)</i>	920.000
N-644	<i>int. A-8 - Puerto Santurtzi</i>	880.000
A-8	<i>Galdakao - Basauri</i>	800.000
A-68	<i>Altube - int. A-1</i>	750.000
A-8	<i>Zornotza - Galdakao</i>	725.000
A-8	<i>Durango - Zornotza</i>	690.000
N-639	<i>Puerto Santurtzi - Zierbena</i>	660.000
A-1	<i>L.T. Burgos - int. A-68</i>	630.000
A-8	<i>Ermua - Durango</i>	625.000
A-8	<i>Donostia - Aiete (int. N-1)</i>	600.000
A-8	<i>Elgoibar - Ermua</i>	580.000
A-8	<i>Oiartzun - Donostia</i>	545.000
A-8	<i>Zarautz - Elgoibar</i>	530.000
A-8	<i>Donostia oeste - Zarautz</i>	515.000
A-8	<i>Irún - Oiartzun</i>	500.000
A-8	<i>Aiete (int. N-1) - Donostia oeste</i>	500.000
N-1	<i>int. GI-2132 - int. A-8 (Aiete)</i>	470.000
A-8	<i>Behobia - Irún</i>	417.000
N-1	<i>Yurre (int. N-622) - Gamarra</i>	410.000
N-1	<i>Andoain - int. GI-2132</i>	385.000
A-8	<i>L.T. Francia - Behobia</i>	375.000
N-622	<i>Vitoria - Altube</i>	330.000
N-1	<i>int. A-2622 - Yurre (int. N-622)</i>	290.000
A-2122	<i>L.T. Burgos - Comuni3n (int. A-3312)</i>	258.000
N-1	<i>Armiñ3n - int. A-2622</i>	245.000
N-1	<i>Gamarra - int. N-104</i>	240.000
N-1	<i>int. N-104 - int. A-3110</i>	225.000
BI-3794	<i>int. A-8 - Muskiz</i>	220.000
A-68	<i>int. A-1 - L.T. La Rioja</i>	205.000
N-1	<i>int. A-3110 - int. A-3020</i>	205.000
N-637	<i>Cruces - La Campa (int. BI-637)</i>	190.000
N-1	<i>int. A-3020 - L.T. Nafarroa</i>	170.000
A-2122	<i>Comuni3n (int. A-3312) - Zubillaga</i>	157.000

<i>Vía</i>	<i>Trayecto</i>	<i>Tm totales</i>
A-1	A-68 - int. N-1	147.000
N-1	L.T. Burgos/Araba - Armiñón	140.000
GI-2132	Hernani - int. GI-131	135.000
N-240	Gamarra - Durana	120.000
N-240	Durana - Miñano Mayor	117.500
N-1	int. GI-130 - Andoain	107.000
N-240	Miñano Mayor - int. A-4016	103.000
A-2122	Zubillaga - Salcedo - Caicedo	100.000
GI-131	int. GI-2132 - int. GI-3410 (Hernani)	100.000
N-240	int. 4016 - int. A-627	100.000
BI-636	Kastrexana - Sodupe	98.000
BI-637	Leioa - int. N-637 (La Campa)	90.000
BI-3749	Portugalete (int. A-8) - Ballonti (int. BI-3748)	88.000
N-1	int. GI-2131 - int. GI-130	88.000
BI-3748	Trapaga - int. BI-3749	76.000
BI-625	Basauri - Irubide (N-634)	75.000
N-240	int. A-627 - int. A-2620	75.000
N-637	La Campa (int. BI-637) - La Cadena (int. BI-3704)	72.000
N-240	Igorre - El Gallo (int. A-8)	70.000
N-1	int. GI-120 - int. GI-2131	70.000
GI-627	Bergara - int. N-634	65.000
N-634	Galdakao - Irubide	60.000
BI-637	int. BI-3703 (Salsidu) - Leioa	55.000
GI-3095	Aduna - Soravilla	55.000
N-240	int. A-2620 - Igorre	55.000
N-634	int. GI-627 - Eibar	55.000
N-1	L. T. Nafarroa - int. GI-120	55.000
GI-627	int. GI-632 - Bergara	53.000

Hurrengo bi tauletan maizen garraiatzen diren salerosgaiak eta kopuruak, gaika, zerrendatzen dira.

Errepidez maizen garraiatzen diren 18 salerosgaiak

En las próximas 2 tablas se relacionan las mercancías peligrosas más transportadas, y volumen de transporte según clase de materia.

18 mercancías más transportadas por carretera

ONU zk.	Salerosgaiaren ezaugarriak	Tonak 1997an	%
1202	FUEL-OLIOA 2. ZK. (GASOLIOA). DIESELA (GASOLIOA, ETAB.)	1.271.584	36,18
1203	GASOLINAK	416.898	11,8
1830	AZIDO SULFURIKOA	276.955	7,88
3257	TENPERATURA HANDIKO LIKIDOAK, EIZ1	250.862	7,13
1073	OXIGENO LIKIDO HOZTUA	130.017	3,70
1824	SODIO HIDROXIDOA (SOLUZIOA)	88.143	2,50
1789	AZIDO KLOORHIDRIKOA (SOLUZIOA)	59.937	1,70
1977	NITROGENO LIKIDO HOZTUA	53.154	1,51
1791	HIPOKLORITOAK	42.905	1,22
1086	BINILO KLOORUROA	42.840	1,21
1230	METIL ALKOHOLA (METANOLA)	42.045	1,19
1831	OLEUMA (AZIDO SULFURIKO LURRUNGARRIA)	41.980	1,19
1263	MARGOAK (P.I.<21.C)	31.378	0,89
1956	GAS KONPRIMITUA, EIZ	26.220	0,74
3262	METASILIKATO SODIKO ANHIDROA	26.021	0,74
2067	AMONIO NITRATOZ PRESTATURIKO ONGARRIAK	22.814	0,65
1495	SODIO KLOORATO (SOLIDOA)	18.658	0,53
1052	AZIDO FLUORHIDRIKO ANHIDROA	18.464	0,52
		GUZTIRA	81,4

N.º ONU	Descripción de la mercancía	Ton. año 97	%
1202	FUEL OIL N.º2 (GASOLEO). DIESEL (GASOIL, ETC)	1.271.584	36,18
1203	GASOLINAS	416.898	11,8
1830	ACIDO SULFURICO	276.955	7,88
3257	LÍQUIDO A TEMPERATURA ELEVADA, N.E.P.	250.862	7,13
1073	OXIGENO LIQUIDO REFRIGERADO	130.017	3,70
1824	HIDROXIDO DE SODIO (DISOLUCION)	88.143	2,50
1789	ACIDO CLORHIDRICO (DISOLUCION)	59.937	1,70
1977	NITROGENO LIQUIDO REFRIGERADO	53.154	1,51
1791	HIPOCLORITOS	42.905	1,22
1086	CLORURO DE VINILO	42.840	1,21
1230	ALCOHOL METILICO (METANOL)	42.045	1,19
1831	OLEUM (ACIDO SULFURICO FUMANTE)	41.980	1,19
1263	PINTURAS (P.I.<21_C)	31.378	0,89
1956	GAS COMPRIMIDO N.E.P.	26.220	0,74
3262	METASILICATO SODICO ANHIDRO	26.021	0,74
2067	ABONOS A BASE DE NITRATO AMONICO	22.814	0,65
1495	CLORATO DE SODIO (SOLIDO)	18.658	0,53
1052	ACIDO FLUORHIDRICO ANHIDRO	18.464	0,52
		TOTAL	81,4 %

Adierazgarria da oso antzeman diren 287 gaietatik 18k garraiatu gaien %81,4 egitea eta horietatik 4k bolumen osoaren %63 izatea.

Halaber, azpimarratzekoa da errepidez garraiatu gaien %36 gasolioa izatea, hau da, bere sailkapenaren barruan arrisku apala duen gai bat izatea.

Gai mota bakoitzean garraiatu diren kopuruak. Erradiaktiboak, 7. motakoak, ez dira taula honetan agertzen, hurrengo batean baizik.

Resulta significativo que tan sólo 18 sustancias de las 287 detectadas supongan el 81,4 % del total transportado, así como que 4 de ellas representen el 63 % del volumen total.

Asimismo, resulta relevante que el 36 % del transporte efectuado por carretera corresponda al gasóleo, materia que supone un bajo riesgo dentro de la clasificación a la que pertenece.

Cantidades transportadas para cada clase de materia, exceptuando la clase 7 (radiactivas) que se muestra en texto aparte

Mota	Ezaugarriak	Tonak/urteko	%
1	Eztanda egiten duten gai eta objektuak	9.225	0,26
2	Gasak	355.693	10,12
3	Gai likido sukoiak	1.887.376	53,70
4.1	Gai solido sukoiak	11.121	0,32
4.2	Berez pitz daitezkeen gaiak	11.481	0,33
4.3	Urarekin nahastuta gas sukoiak botatzen dituzten gaiak	4.687	0,13
5.1	Gai erregarriak	81.363	2,32
5.2	Peroxido organikoak	2.186	0,06
6.1	Gai toxikoak	175.632	5,00
8	Gai korrosiboak	630.963	17,95
9	Hainbat gai eta objektu arriskutsu	344.730	9,81
	GUZTIRA	3.514.457	100,00

Clase	Descripción	Ton./año	%
1	<i>Materias y objetos explosivos</i>	9.225	0,26
2	<i>Gases</i>	355.693	10,12
3	<i>Materias líquidas inflamables</i>	1.887.376	53,70
4.1	<i>Materias sólidas inflamables</i>	11.121	0,32
4.2	<i>Materias susceptibles de inflamación espontánea</i>	11.481	0,33
4.3	<i>Materias que, al contacto con el agua, desprenden gases inflamables</i>	4.687	0,13
5.1	<i>Materias comburentes</i>	81.363	2,32
5.2	<i>Peróxidos orgánicos</i>	2.186	0,06
6.1	<i>Materias tóxicas</i>	175.632	5,00
8	<i>Materias corrosivas</i>	630.963	17,95
9	<i>Materias y objetos peligrosos diversos</i>	344.730	9,81
	TOTAL	3.514.457	100,00

7. motari dagokionez, isotopo erradioaktiboak erabilera desberdinetarako hornitzen da EAEn:

- Medikuntzako erabilera
 - Medikuntza nuklearra (diagnostikoa eta terapia)
 - Erradioterapia
- Industria erabilerak (papergintzetako neurgailuak, siderurgia, soldatze industrialak ikuskatzeko, lurren dentsitatea, etab.)
 - Instalazio finkoak
 - Instalazio mugikorak

Hona hemen gehien erabiltzen diren erradioisotopoak:

- Co-60: altzairuen lodiera neurtzea, lingote ontzien altzairu maila, gammagrafoak (soldatze industrialak ikuskatzeko), erradioterapia (gero eta gutxiago erabiltzen da, elektroien azeleratzaile linealek ordezkatuko dituzte).
- Am-241: gainaldearen dentsitatea eta hezetasuna neurtzea, eraikuntzarako gaiak kontrolatzea.
- Kr-85: paperaren gramagea kontrolatzea.
- Cs-137: bero dauden tutuen lodiera neurtzea, lurren dentsitate eta hezetasuna neurtzea, asfaltoen lodiera, lingote ontzien betetze maila, eraikuntzarako gaiak kontrolatzea.
- Ni-63: biltegietako ihesak aurkitzea eta kuantifikatzea.
- Ir-192: gammagrafoak.
- Am-241: lodierak neurtzea, eraikuntzako gaiak kontrolatzean hezetasuna neurtzea.
- I-131: Tiroideak artatzea.
- I-123, Tl-201, Y-90, Sr-89: ospitaletan erabiltzen diren marratzaileak.
- H-3, Cr-51, C-1, I-125, Co-57: biologia ikerketetan.

1999an zehar erradioisotopo horien 2.000 lekualdatze baino gehiago antzeman dira. Kontuan hartu behar dugu kantitate txikiak direla, kapsuletan edo homologaturiko pusketan sartzen direnak. Gainera, proba egitarau zorrotza gainditu behar dute, hala nola erorketa askea, metatzea, uraren bidezko ihintzatzea, sastakatzea, saio termikoak eta murgiltze saioak.

2.2.- TRENBIDEZ GARRAIATUTAKOA

Salerosgai arriskutsu gehienak RENFEk garraiatzen ditu. 1997an 262.020 tona garraiatu zituen RENFEk; FEVEk, aldiz, 1.882 tona. Hurrengo taulan ikus daitekeenez, salerosgai arriskutsu gehien hartu zituen tartea Altsasu eta Irunen artekoa izan zen. FEVERi dagokionez, Basauri-Aranguren-Kantabria ibilbidetik ga-

Respecto a la clase 7, en el ámbito de la C.A.P.V. el transporte de isótopos radiactivos se suministra para diferentes usos:

- Usos medicinales
 - Medicina Nuclear (diagnóstico y terapia)
 - Radioterapia
- Usos industriales (aparatos de medición en papeles, siderurgia, inspección de soldadura industrial, densidad de suelos, etc.)
 - Instalaciones fijas
 - Instalaciones móviles

Los radioisótopos más utilizados son los siguientes:

- Co-60: medición de espesores en acería, nivel de acero en lingoteras, gammágrafos (inspección de soldadura industrial), radioterapia (en desuso, a sustituir por aceleradores lineales de electrones).
- Am-241: medición de densidad y humedad de superficies, control de material de construcción.
- Kr-85: control de medida de gramage del papel.
- Cs-137: medición de espesores de tubos en caliente, medida de densidad y humedad de suelos, espesor de asfaltos, nivel de llenado en lingoteras, control de materiales de construcción
- Ni-63: localización y cuantificación de fugas en depósitos.
- Ir-192: gammágrafos
- Am-241: medida de espesores, de humedad en el control de material de construcción.
- I-131: tratamiento de tiroides
- I-123, Tl-201, Y-90, Sr-89: como trazadores en uso hospitalario.
- H-3, Cr-51, C-14, I-125, Co-57: en investigaciones biológicas.

A lo largo de 1999 han sido registrados más de 2.000 desplazamientos para el conjunto de estos radioisótopos. Se debe tener en cuenta que se trata de pequeñas cantidades incluidas dentro de cápsulas o bultos de tipo homologado, cumpliendo un programa de pruebas riguroso que incluye caída libre, apilamiento, aspersión con agua, punzonado, ensayos térmicos y de inmersión.

2.2.- TRANSPORTE POR FERROCARRIL.

La mayor parte de las mercancías peligrosas se transportan vía RENFE. Concretamente en el año 1.997 fueron 262.020 toneladas las que emplearon este medio, frente a 1.882 toneladas transportadas por ferrocarriles FEVE. En la siguiente tabla se comprueba que el tramo que soportó el mayor tráfico de mercancías peligro-

rraiatu zen zama; Aranguren-Balmaseda ibilbidea, beriz, ez zen salerosgaiok garraiatzeko erabili.

RENFEk Mirandan duen Ekintza Kudeatzailtzak eta Herri Babeseko Zuzendaritza Nagusiak eman dituzte datuok:

Trenbidearen tarte bakoitzak hartu ditu zama tonak

Ibilbidea	Tonak/urteko
Altsasu - Zumarraga	156749
Zumarraga - Beasain	156749
Beasain - Tolosa	156749
Tolosa - Billabona	156749
Billabona - Andoain	156749
Andoain - Hernani	156749
Hernani - Donostia	156749
Donostia - Erreterria	156749
Erreterria - Irun	156749
Miranda - Jundiz	106486
Jundiz - Altsasu	100411
Arrigorriaga - Bilbo	96253
Miranda - Arrigorriaga	96029
Bilbo - Barakaldo	80321
Barakaldo - Santurtzi	41960
Ariz - Aranguren	1881,91
Aranguren - Kantabria	1881,91
Aranguren - Balmaseda	0

Hurrengo orrialdean Erkidegoaren mapa bat agertzen da eta bertan, margo desberdinez azpimarraturik, aipaturiko trenbideek hartzen duten salerosgai zama osoa erakusten da.

sas fue el comprendido entre Alsasua e Irún. En el caso de FEVE, la carga transportada fue conducida por el trayecto Basauri-Aranguren-Cantabria, no utilizándose para el transporte de este tipo de mercancías la línea Aranguren-Balmaseda.

Estos datos son aportados por la Gerencia Operativa de RENFE en Miranda y por la Dirección General de Protección Civil.

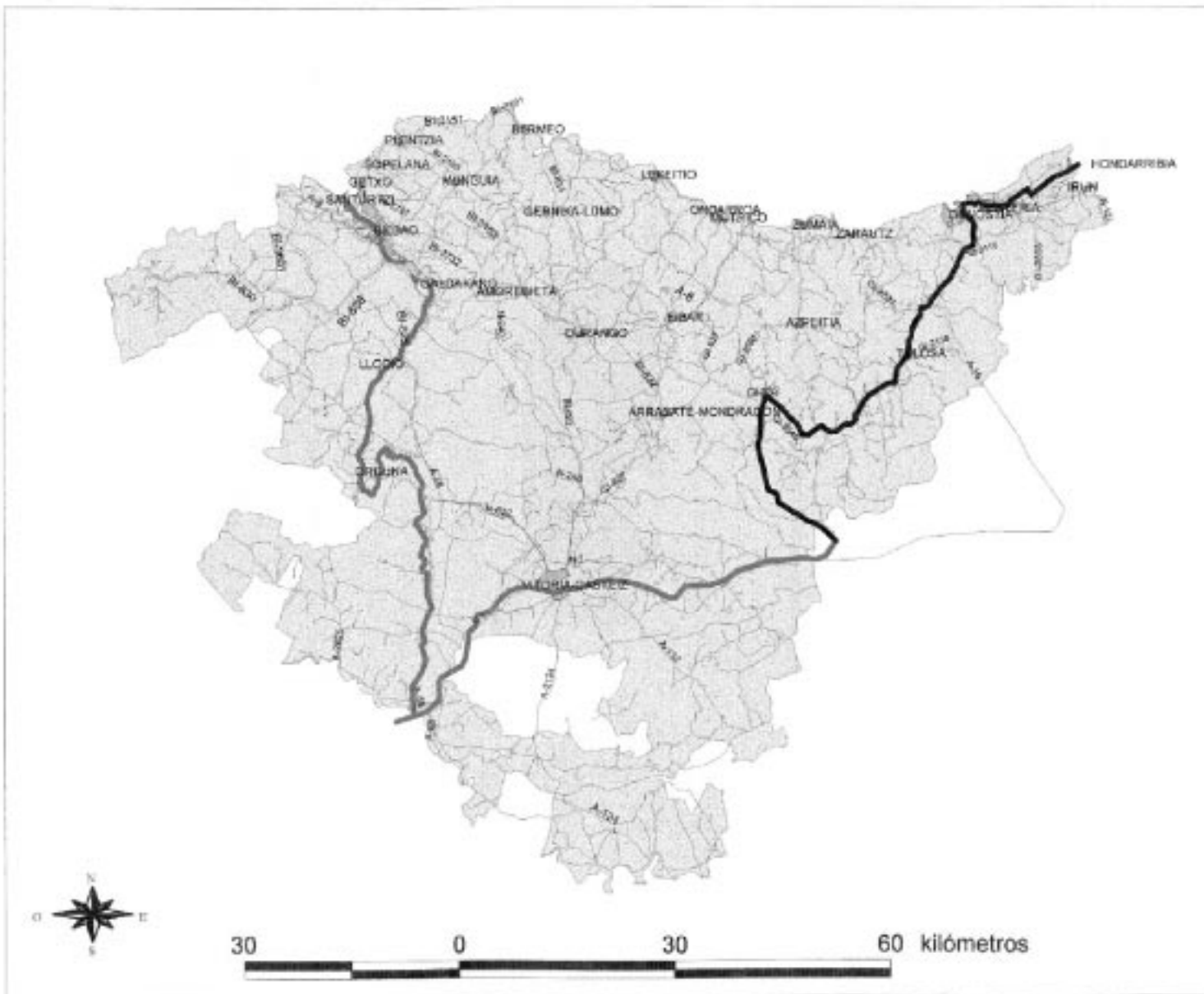
Carga en toneladas soportadas por cada tramo de ferrocarril

Itinerario	Tm/año
Alsasua-Zumárraga	156749
Zumarraga-Beasain	156749
Beasain-Tolosa	156749
Tolosa-Villabona	156749
Villabona-Andoain	156749
Andoain-Hernani	156749
Hernani-Donostia	156749
Donostia-Rentería	156749
Rentería-Irún	156749
Miranda-Júndiz	106486
Júndiz-Alsasua	100411
Arrigorriaga-Bilbao	96253
Miranda-Arrigorriaga	96029
Bilbao-Barakaldo	80321
Barakaldo-Santurtzi	41960
Ariz-Aranguren	1881,91
Aranguren-Cantabria	1881,91
Aranguren-Balmaseda	0

En la siguiente página aparece un mapa de la comunidad donde se muestra en diferentes intervalos de coloración la carga total de MM.PP soportada por cada una de las líneas de ferrocarril mencionadas.

Flujo anual de Total Materias Peligrosas (Tm/año) (Ferrocarril)

EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO



EAEko trenbideen saretik 127 gai arriskutsu desberdin ibili dira 1997an. Gaion izenak azaltzen dira II. eranskinean. Hurrengo tauletan maizen garraiatu diren 20 gaiak zerrendatu ditugu, baita gai guztiak moten arabera sailkatu ere.

Trenbidez maizen garraiatu diren 20 salerosgaiak

Por la red de ferrocarriles de la CAPV han circulado 127 diferentes materias peligrosas durante 1997. La relación de las mismas se puede consultar en el anexo II. En las siguientes tablas se relacionan las 20 materias más transportadas y la agrupación de todas las mercancías por clases.

20 mercancías más transportadas por ferrocarril

Mota	Salerosgaiaren ezaugarriak	Tonak/ 1997. Urtea	%
1086	BINILO KLOORUA	69.036	26,16
1830	AZIDO SULFURIKOA	54.044	20,48
2067	AMONIO NITRATOZ PRESTATURIKO ONGARRIAK	42.165	15,98
2785	4-TIOPENTANAL	14.060	5,33
1824	SODIO HIDROXIDOA (SOLUZIOA)	10.622	4,02
1202	FUEL-OLIOA 2. ZK. (GASOLIOA), DIESELA (GASOLIOA, ETAB.)	10.247	3,88
2215	ANHIDRIDO MALEIKOA	8.506	3,22
1017	KLOOROA	5.900	2,24
1965	HIDROKARBURO GASEOSOEN NAHASKETA	5.862	2,22
1831	OLEUMA (AZIDO SULFURIKO LURRUNGARRIA)	4.971	1,88
1131	SULFURO KARBONOA	4.378	1,66
1495	SODIO KLOORATO (SOLIDOA)	3.947	1,50
1005	AMONIAKOA	2.842	1,08
1052	AZIDO FLUORHIDRIKO ANHIDROA	2.575	0,98
2795	ELEKTROLITO LIKIDO ALKALINOAREN METATZAILA ELEKTRIKOAK	2.395	0,91
2023	EPIKLORHIDRINA	1.619	0,61
2015	EGONKORTURIKO HIDROGENO PEROXIDOA	1.568	0,59
1078	GAS HOZTAILEAK	1.159	0,44
3261	SOLIDO EZ ORGANIKO AZIDOA NEOP	966	0,37
2796	AZIDO SULFURIKOA, %51TIK BEHERAGOKO KONTZENTRAZIOA DUENA // BATERIETARAKO AZIDO ELEKTROLITO	863	0,33
		GUZTIRA	93,88

N.º ONU	Descripción de la mercancía	Ton. año 97	%
1086	CLORURO DE VINILO	69.036	26,16
1830	ACIDO SULFURICO	54.044	20,48
2067	ABONOS A BASE DE NITRATO AMONICO	42.165	15,98
2785	4-TIOPENTANAL	14.060	5,33
1824	HIDROXIDO DE SODIO (DISOLUCION)	10.622	4,02
1202	FUEL OIL N.º2 (GASOLEO). DIESEL (GASOIL, ETC)	10.247	3,88
2215	ANHIDRIDO MALEICO	8.506	3,22
1017	CLORO	5.900	2,24
1965	MEZCLA DE HIDROCARBUROS GASEOSOS	5.862	2,22
1831	OLEUM (ACIDO SULFURICO FUMANTE)	4.971	1,88
1131	SULFURO DE CARBONO	4.378	1,66
1495	CLORATO DE SODIO (SOLIDO)	3.947	1,50
1005	AMONIAKO	2.842	1,08
1052	ACIDO FLUORHIDRICO ANHIDRO	2.575	0,98
2795	ACUMULADORES ELÉCTRICOS DE ELECTROLITO LÍQUIDO ALCALINO	2.395	0,91
2023	EPICLORHIDRINA	1.619	0,61
2015	PEROXIDO DE HIDROGENO ESTABILIZADO (>60%)	1.568	0,59
1078	GASES REFRIGERANTES	1.159	0,44
3261	SOLIDO INORGANICO ACIDO N.E.O.P.	966	0,37
2796	ÁCIDO SULFÚRICO CON MENOS DEL 51% DE ÁCIDO // ELECTROLITO ÁCIDO PARA BATERÍAS	863	0,33
		TOTAL	93,88 %

Kopurua dela-eta honako hauek azpimarratu behar-ko genituzke: binilo kloruroa, 69.036 Tm; azido sulfurikoa, 54.044 Tm; eta amonio nitratoz prestatuturiko ongarriak, 42.165 Tm. III. eranskinean gai hauek mai-zen egiten dituzten ibilbideak eta horiekin zer ikusi-rik duten enpresak agertzen dira.

Aipagarria da, bestalde, trenbidez garraiatzen diren 127 gaietatik 20k bolumen osoaren %94 hartzen du-tela, baita haietako 3k bolumen osoaren %62 hartzen dutela ere.

Trenbidez garraiatzen diren salerosgaiak, RIDen eza-rritako moten arabera

Destacan especialmente productos como el cloruro de vinilo con 69.036 Tm, el ácido sulfúrico (54.044 Tm) y los abonos a base de nitrato amónico (42.165 Tm). En el anexo III se observan los itinerarios más ha-bituales para estas sustancias así como las industrias aso-ciadas.

También es relevante el hecho de que 20 sustancias entre las 127 transportadas alcancen el 94 % del volu-men total transportado por ferrocarril, mientras que 3 de ellas suponen el 62 % del total.

Mercancías transportadas por ferrocarril según cla-ses establecidas en RID

Mota	Salerosgaiaren ezaugarriak	Tonak/ Urteko	%
2	Gasak	87592	33,19
3	Gai likido sukoiak	18685	7,08
4.1	Gai solido sukoiak	1363	0,5
4.2	Berez pitz daitezkeen gaiak	172	0,06
4.3	Urarekin nahastuta gas sukoiak botatzen dituzten gaiak	165	0,06
5.1	Gai erregarriak	48480	18,37
5.2	Peroxido organikoak	16	0,006
6.1	Gai toxikoak	18393	6,97
8	Gai korrosiboak	87774	33,26
9	Hainbat gai eta objektu arriskutsu	1261	0,004

Clase	Descripción	Ton/Año	Porcentaje
2	Gases	87592	33,19
3	Materias líquidas inflamables	18685	7,08
4.1	Materias sólidas inflamables	1363	0,5
4.2	Materias susceptibles de inflamación espontánea	172	0,06
4.3	Materias que, al contacto con el agua, desprenden gases inflamables	165	0,06
5.1	Materias comburentes	48480	18,37
5.2	Peróxidos orgánicos	16	0,006
6.1	Materias tóxicas	18393	6,97
8	Materias corrosivas	87774	33,26
9	Materias y objetos peligrosos diversos	1261	0,004

2.3.- ISTRIPUAK

EAEko lurreko bideetatik, salerosgai arriskutsuak eramanez, 180.000 ibilgailu baino gehiago ibiltzen di-ra urteko. Kopuru handia bada ere, istripu indizea as-koz txikiagoa da gure komunikazio saretik ibiltzen di-ren beste ibilgailu mota batzuenari buruz.

Horrela, 1997 eta 1998. urteetan 113 eta 143 istri-pu gertatu dira, hurrenez hurren, ondoko taulan era-kusten denez. Istripuen %91n, hala ere, garraiatuturiko gaiak ez du kalterik hartu, ezta edukiontziak berak ere; hau da, ibilgailuak ezin du aurrera jarraitu, baina ez du zertan zirkulazioa oztopatu.

2.3.- ACCIDENTABILIDAD

A lo largo de las vías de comunicación terrestres de la CAPV circula un número superior a los 180.000 ve-hículos/año transportando mercancías peligrosas. A pe-sar de este elevado número de vehículos, el índice de accidentabilidad es muy inferior al observado en otros tipos de vehículos que transitan por nuestra red de co-municaciones.

De este modo, durante los años 1997 y 1998 se ha re-gistrado un total de 113 y 143 incidentes respectivamen-te tal y como se puede apreciar en la tabla adjunta. En el 91% de estos incidentes no se ha visto afectada la ma-teria peligrosa transportada ni el contenedor de la mis-ma; es decir, el vehículo no puede continuar la marcha, pero no tiene por qué afectar gravemente al tráfico.

Urtea	EG1/TG1*	EG2/TG2*	EG3/TG3*	EG4/TG4*	EG5/TG5*	GUZTIRA
1997	95/4	3/0	4/7	0/0	0/0	113
1998	128/7	3/0	3/0	2/0	0/0	143
GUZTIRA	234	6	14	2	0	256

*Oharra:

EG1/TG1.– Ibilgailuak ezin jarrai dezake. Edukia eta edukiontzia kalterik gabe.

EG2/TG2.– Kalteak edukiontzian, baina ez da edukia isuri, ezta irten ere.

EG3/TG3.– Kalteak edukiontzian eta edukia isuri edo irten da.

EG4/TG4.– Kalteak edo sua edukiontzian eta edukia garretan irten da.

EG5/TG5.– Edukiak eztanda egin eta edukiontzia txikitu du.

Año	TPC1/TPF1*	TPC2/TPF2*	TPC3/TPF3*	TPC4/TPF4*	TPC5/TPF5*	TOTAL
1997	95/4	3/0	4/7	0/0	0/0	113
1998	128/7	3/0	3/0	2/0	0/0	143
SUMA	234	6	14	2	0	256

*Nota:

TPC1/TPF1.– *El vehículo no puede continuar la marcha. Continente y contenido en perfecto estado.*

TPC2/TPF2.– *Desperfectos en el continente, pero sin fuga ni derrame del contenido*

TPC3/TPF3.– *Desperfectos en el continente y fuga o derrame del contenido.*

TPC4/TPF4.– *Daños o incendio en el continente y fugas con llamas del contenido.*

TPC5/TPF5.– *Explosión del contenido destruyendo el continente.*

Edukiontzia edo garraiatzen zen zamak kalteak izan dituen istripuei dagokienez (2. mailatik 5.era), ondo-ondo taulan erakusten diren datuak azter daitezke.

Para los accidentes en los cuales ha sido afectado bien el contenedor o bien la carga transportada (nivel 2 a 5) se pueden consultar los datos que se ofrecen en la siguiente tabla:

Data	Lurraldea	Errepidea / Geltokia	ONU zk.	Gaia	Mota (1.5)	Pop.	Hustea
97/01/23	Bizkaia	BI-3739	1202	Gasolioa	3	Ez	Ez
97/01/29	Araba	A-68	2929	Likido toxikoa, sukioia, organikoa, e.i.z.	3	Ez	Ez
97/03/02	Bizkaia	N-639	1965	Hidrokarburu gaseoso likidotuen nahasketa	3	Ez	Ez
97/05/12	Araba	A-3012	1978	Propanoa	2	Ez	Ez
97/10/13	Gipuzkoa	N-1	1202	Gasolioa	2	Ez	Ez
97/12/17	Araba	A-3136	1202	Gasolioa	2	Ez	Ez
97/03/20	Gipuzkoa	Irun	2055	Estirenoa	3	Ez	Ez
97/04/09	Bizkaia	Santurtziko portua	2929	Likido toxiko sukoi organikoa, e.i.z.	3	Ez	Ez
97/07/10	Bizkaia	Santurtziko portua	1991	Kloropreno inhibitua	3	Ez	Ez
97/07/27	Bizkaia	Santurtziko portua	1307	Xilenoa	2	Ez	Ez
97/10/08	Bizkaia	Casilla plaza	1202	Gasolioa	3	Ez	Ez
97/10/18	Bizkaia	Burtzeña	1831	Oleuma	3	Ez	Ez
97/11/09	Gipuzkoa	Irun	3092	1-Metoxia-2-propanola	3	Ez	Ez
98/02/10	Araba	Hirigunea	1202	Gasolioa	3	Ez	Ez
98/06/06	Bizkaia	A-8	1202	Gasolioa	4	Ez	Ez
98/07/27	Bizkaia	N-639	1965	Hidrokarburu gaseoso likidotuen nahasketa	2	Ez	Ez
98/09/01	Bizkaia	BI-3794	1203	Gasolina	2	Ez	Ez
98/09/11	Gipuzkoa	GI-627	1965	Hidrokarburu gaseoso likidotuen nahasketa	5	Bai	Bai
98/09/11	Bizkaia	BI-625	1202	Gasolioa - gasolina	2	Ez	Ez
98/09/17	Bizkaia	A-8	1203	Gasolina	3	Ez	Ez
98/12/15	Araba	A-2122	2913	Gai erradiaktiboak, azale-tik kutsaturiko objektuak	3	Ez	Ez

*Pop.– Eragin zion populazioari?

*Hustea.– Populazioz hustu behar izan zen?

Fecha	Territorio	Carretera/Estación	n.º ONU	Producto	Tipo (1-5)	Pob.*	Evac.*
23/01/97	Bizkaia	BI-3739	1202	Gasoil	3	No	No
29/01/97	Araba	A-68	2929	Líquido tóxico, inflamable, orgánico, n.e.p.	3	No	No
02/03/97	Bizkaia	N-639	1965	Mezcla de hidrocarburos gaseosos licuados	3	No	No
12/05/97	Araba	A-3012	1978	Propano	2	No	No
13/10/97	Gipuzkoa	N-1	1202	Gasoil	2	No	No
17/12/97	Araba	A-3136	1202	Gasoil	2	No	No
20/03/97	Gipuzkoa	Irún	2055	Estireno	3	No	No
09/04/97	Bizkaia	Puerto Santurtzi	2929	Líquido tóxico inflamable orgánico, n.e.p.	3	No	No
10/07/97	Bizkaia	Puerto Santurtzi	1991	Cloropreno inhibido	3	No	No
27/07/97	Bizkaia	Puerto Santurtzi	1307	Xilenos	2	No	No
08/10/97	Bizkaia	La Casilla	1202	Gasoil	3	No	No
18/10/97	Bizkaia	Burceña	1831	Oleum	3	No	No
09/11/97	Gipuzkoa	Irún	3092	1-Metoxi-2-propanol	3	No	No
10/02/98	Araba	núcleo urbano	1202	Gasoil	3	No	No
06/06/98	Bizkaia	A-8	1202	Gasoil	4	No	No
27/07/98	Bizkaia	N-639	1965	Mezcla de hidrocarburos gaseosos licuados	2	No	No
01/09/98	Bizkaia	BI-3794	1203	Gasolina	2	No	No
11/09/98	Gipuzkoa	GI-627	1965	Mezcla de hidrocarburos gaseosos licuados	4	Sí	Sí
11/09/98	Bizkaia	BI-625	1202	Gasoil - gasolina	2	No	No
17/09/98	Bizkaia	A-8	1203	Gasolina	3	No	No
15/12/98	Araba	A-2122	2913	Materiales radiactivos, objetos contaminados superficialmente	3	No	No

*Pob. - ¿hubo o no afección a la población?

*Evac. - ¿se procedió o no a evacuar a la población?

3.- ARRISKU HANDIKO ALDEAK

Oro har, salerosgai hauek nahitaz igaro behar dute egokiak ez diren tarteetatik eta, gainera, ezin eskain daitezke tarte horiek erabiltzea saihestuko luketen alternatibak. Izan ere, bi eragilek behartzen dute tarte horiek erabiltzera: EAEn orografia bereziak eta salerosgai arriskutsu horiek sortu edo erabiltzen dituzten enpresak barreiatu egoteak (askotan enpresa horietara heltzeko nahitaz erabili behar dira oinarriko, eskualdeko edo tokiko sareak).

Banan-banan harturik, lurralde bakoitzak bere ezauzgarriak dituela ikus dezakegu:

- Arabak hartzen du salerosgai arriskutsuen trafikorik txikiena EAEn; hala ere, lau bide nagusitan biltzen da: A-68, N-I, N-240 eta N-622

Istripu indizerik handiena bide nagusietara maila apalagoko bideetatik sartzean gertatzen da, hala nola A-625etik A-68ra Laudioko ordainlekuan.

Objektu zaurgarriak dagokienez, batez ere akuiferoei eta lurpeko urei erasaten diete, Urrunagako urtegiaren zaurgarritasuna ahaztu barik, salerosgai ugari igarotzen baitira N-240ko zubitik.

3.- ÁREAS DE ESPECIAL EXPOSICIÓN.

En líneas generales, puede decirse que la especial orografía de gran parte de la CAPV unida a la diseminación de las empresas productoras y consumidoras de mercancías peligrosas (a las que en muchos casos no cabe sino acceder a través de redes básicas, comarcales y locales), provocan que sea inevitable el paso de estas mercancías por tramos de la red poco deseables y que, a la vez, sea prácticamente imposible ofrecer itinerarios alternativos a los ya existentes.

A nivel particular, cada Territorio Histórico presenta sus propias particularidades.

- Araba soporta el menor tráfico de mercancías peligrosas de toda la CAPV, pero se concentra en cuatro vías principales: A-68, N-I, N-240 y N-622.

Los puntos con mayor Índice de Accidentabilidad suelen ser los accesos de a las grandes vías desde carreteras de rango inferior, como el peaje de Llodio desde la A-625 a la A-68.

La afección de los elementos vulnerables se produce básicamente sobre los acuíferos o aguas subterráneas, sin olvidar la vulnerabilidad del embalse de Urrunaga ante el paso de mercancías por el puente de la N-240.

- Bizkaiak hartzen du salerosgai arriskutsuen trafikorik handiena, bai Lurraldeko enpresetan sortu edo erabiltzen direnengatik, bai A-8 eta A-68ren arteko lotura dela-eta Lurraldea igarotzen dutenengatik.

Mugimendu gehien izaten duen aldea, zalantzarik gabe, Nerbioi-Ibaizabalen Ezkerraldea da, Arrontegi zubiaren eta A-68ko sarbidearen artekoa bereziki. Tartez tarte begiratzen badugu, hauxe da zama gehien hartzen duen EAEko bide tarte. Gainera, populazio handiak biltzen dira haren inguruan.

- Gipuzkoa dago Bizkaiak eta Arabak hartzen dituzten kopuruaren artean. Bere inguruari erreparatzen badiogu ezin aipa dezakegu erasan jakirik; izan ere populazioa eta akuiferoak agertzen dira han-hor-hemen alderdirik ahulen gisa.

Agian, Gipuzkoak duen ezaugarriak aipagarriena bide alternatiborik ez izatea da, Lurralde honetako enpresak komunikazio bide bakarra duten Deba, Urola eta Orioko bailaretan kokaturik baitaude.

Trenbidez garraiatzen diren salerosgai arriskutsuek dakarten arriskuari gagozkiolarik, lortu diren datuen arabera, Bilbo eta Santurtziren arteko ibilbidea da kilometroko arrisku indizerik handiena duena, bertan baten baitira istripuak gertatzeko aukera indizerik handienak eta salerosgai arriskutsuen zama handiak.

Azpimarragarria da oso, bestalde, zaurgarritasun indizerik handiena duen tarte arrisku gutxikoa dela, bertan mugitzen den zama Autonomia Erkidegoko txikienetakoa baita: Arizetik Arangurenera doan tarte.

Hori horrela, «EAEn garraiatzen diren salerosgai arriskutsuen joan-etorriari buruzko mapa» delakoak honako iradokizun hauek egiten ditu:

- Penintsulako erdialdetik Frantziara doan trafikoa A-8 eta A-68 autobideetatik eramateko gomendatzen da.
- Donostia - Gasteiz bidea N-Ietik egiteko aukera iradokitzen dugu, Etxegarate mendateko bidea hobetzeko lanak amaitu ostean, bi autobideen arteko BI-625 lotura husteko asmoz.
- A-68 eta A-8ren arteko bide loturaren segurtasunaren egoera hobetzea.
- Eztanda egiteko arriskurik ez duten edo sukoiak ez diren salerosgai arriskutsuak Malmasinetik igarotzea baimentzen duten seinaleak nabarmendu behar dira, harturiko erabaki hori betetzearen alde onak azpimarratuz, horrela bi autobideak lotzen dituen BI-625 errepeidea husten baita.

- Bizkaia presenta el mayor tráfico de mercancías peligrosas, tanto por las que se producen o consumen en las numerosas empresas del Territorio, como las que lo atraviesan aprovechando la conexión entre las autopistas A-8 y A-68.

La zona más conflictiva, sin lugar a dudas, es la Margen Izquierda del Nervión-Ibaizabal, especialmente entre el puente de Rontegi y el acceso a la A-68. En esta zona se conjugan las mayores cargas por tramo de toda la CAPV junto con una fuerte presencia de población en las proximidades.

- Gipuzkoa, con un tonelaje medio entre las cantidades soportadas por Bizkaia y Araba, no presenta un tipo de afección definida al entorno, sino que se conjugan la población y los acuíferos como principales elementos vulnerables.

Quizás la característica más destacada de Gipuzkoa sea la ausencia de itinerarios alternativos, ya que muchas de las empresas de este Territorio se ubican en los valles del Deba, Urola y Oría, que disponen de una única vía de comunicación.

Respecto al riesgo en el transporte de mercancías peligrosas por ferrocarril, los datos obtenidos indican que los trayectos que presentan mayor índice de riesgo por kilómetro son los que van de Bilbao a Santurtzi, ya que éstos incorporan los tramos que conjugan índices elevados de probabilidad de ocurrencia de accidentes con una carga elevada de mercancías peligrosas.

Cabe destacar que el riesgo del tramo que presenta el mayor índice de vulnerabilidad tiene un riesgo global muy bajo, ya que la carga que soporta es de las más bajas de toda la Comunidad Autónoma. Se trata del trayecto que va desde Ariz hasta Aranguren.

Ante esta situación, el estudio 'Mapas de flujo del transporte de mercancías peligrosas en la CAPV' realiza las siguientes sugerencias :

- Se recomienda el desvío de la mercancías en tránsito desde el centro de la península a Francia por las autopistas A-8 y A-68.
- Se sugiere la posibilidad de circular desde Donostia a Vitoria-Gasteiz por la N-I una vez mejorada esta vía a su paso por el puerto de Etxegarate, para liberar el enlace de la carretera BI-625 entre las dos autopistas.
- Mejora de las condiciones de seguridad del enlace viario entre la A-68 y la A-8.
- Se debe apoyar la señalización actual que permite el paso de mercancías peligrosas no explosivas ni inflamables por los túneles de Malmasín, insistiendo en la conveniencia de hacer cumplir esta medida ya adoptada para liberar la carretera BI-625 que enlaza las dos autopistas.

- Egoki deritzogu Donostiatik edo inguru horretatik Irunerantz, Zaragozarantz edo Bartzelonarantz doazen salerosgaiak A-15etik desbidertzeari.
 - Komenigarri deritzo zenbait mendatetan zirkulazio hori debekatzeari, ibilbide alternatiboak erabil daitezkeelakoan. Esaterako, jarraian adierazten diren enklabeak, edota bigarren mailako beste batzuk:
 - Azazetako mendatea Opakuakoaren ordez.
 - A-68 Herrerako mendatearen ordez.
 - Kanpazarreko mendatea Elgetako mendatearen ordez
 - A-68 autobidea Barazar, Urkiola eta Urduñako mendateen ordez.
 - N-I eta A-15 Azpirotz eta Lizarrustiko mendateen ordez.
 - Elurteak edo izozteak gertatzen diren zenbait bide tartetan, salerosgai arriskutsuen zirkulazioa murriztuko luketen seinale birakariak edo arkupe argidunak jartzeko gomendatzen da, hala nola A-68k Araban duen tartean, N-622n, Azazetako mendatean edo A-15ean.
 - Azpimarratu nahi ditugu Errepideen Plan Nagusian azaltzen diren lanak eta Lurraldeetako Plan Sektorialeetakoak, batez ere honako hauei dagokienez:
 - Beste lotune batzuk eraikitzea: BI-632 errepidean, Elorrio eta N-634 errepidearen artean, Matiena zeharkatu barik.
 - Populazionerik nagusietako saihebidetarako.
 - Errepide ibilbide berriak eraikitzea: Debarroako autobidea, Txorierriko lasterbidea (ezinbestekoa A-8 autobideak, Arrontegiren eta A-68ko sARBIDEAREN ARTEKO ARRISKUA ETA BI-625eko lotunekoa saihesteko).
 - Zabaltzeak: Etxegarateko mendatea.
- Lanean aipaturiko neurriak osatzeko beste hauek gomendatzen ditugu:
- Saihebidetarako dituzten herrietan debekatzeko salerosgai arriskutsuak daramatzaten ibilgailuak herri barrutik igarotzea.
 - Autobideari lehentasuna ematea, ibilbide bera duen bide zabaldutako alternatibo bat izan ezean.
 - Debekatzeko ibilgailu astunak aurreratzea ibilbide alternatiborik ez duten tunteletan.
 - Salerosgai arriskutsuen joan-etorriei buruzko datuak aintzat hartzea azpiegiturretan erabili beharreko diruak planifikatzeko.
- Se considera oportuno desviar todos los flujos procedentes de Donostia y alrededores con destino a Pamplona, Zaragoza y Barcelona por la A-15.
 - Se estima conveniente prohibir la circulación por ciertos puertos de montaña, ya que se entiende que existen recorridos alternativos. Tal es el caso de los enclaves que a continuación se citan, sin menoscabo de que puedan añadirse otros de redes más secundarias.
 - El puerto de Azáceta frente al puerto de Opakua.
 - La A-68 frente al puerto de Herrera.
 - El puerto de Kanpazar frente al de Elgeta.
 - La autopista A-68 frente a los puertos de Barazar, Urkiola y Orduña.
 - La N-I y la A-15 frente a los puertos de Azpiroz y Lizarrusti.
 - Se aconseja la colocación de señales giratorias o pórticos luminosos que restrinjan puntualmente la circulación de mercancías peligrosas en ciertos tramos con tendencia a sufrir nevadas y heladas, como la A-68 en su trazado alavés, la N-622, el puerto de Azáceta o la A-15.
 - Se hace hincapié en las principales obras ya contempladas tanto en el Plan General de Carreteras como en los Planes Territoriales Sectoriales, en lo que respecta a:
 - Construcción de nuevos enlaces: BI-632 entre Elorrio y la N-634 sin atravesar Matiena.
 - Circunvalaciones de los principales núcleos de población.
 - Nuevos trazados de carreteras: autopista por el valle del Deba, corredor del Txorierra (vital para liberar el riesgo asociado tanto a los tramos de la A-8 entre Rontegi y el acceso a la A-68 como el riesgo del enlace de la BI-625), etc.
 - Desdoblamientos: puerto de Etxegarate.
- Como medidas complementarias a las que se detallan en el trabajo se recomiendan las siguientes:
- La restricción al paso de vehículos con mercancías peligrosas por los núcleos urbanos de aquellas localidades con circunvalaciones.
 - La elección de la autopista frente a cualquier otra vía no desdoblada que sea paralela o alternativa.
 - La prohibición de adelantamiento a vehículos pesados en túneles sin trayectos alternativos.
 - La consideración de los valores obtenidos en el análisis del flujo de mercancías peligrosas en la planificación de las inversiones en materia de infraestructuras.

Bide murriztu batetik igarotzea ezinbestekoa dena, baimen bereziak eman behar dira. Baimen horiek ezarritako murrizketa errespetatzeko ezintasuna arrazoitu behar dute.

Adierazi diren bide seinaleak seinalizatzeko egitasmo bezala garatu behar dira. Erabili beharreko eskalak, bestalde, seinale horien neurriak eta materialak zein kokalekua zehazteko aukera eman behar du.

Euskal Autonomia Erkidegoko bide sareko gainerako tartetan hartu behar diren berariazko neurriak Garraioak eta Herri Obrak Sailak egin duen «EAEn garraiatzen diren salerosgai arriskutsuen joan-etorriari buruzko mapa» delakoan begira daitezke, IV. Liburukian, hain zuzen ere: Bideratze plana.

3.1.- ONDORIOAK.

Istripu baten ondorioak istripuan zerikusirik izan duten hainbat alderdiri lotuta daude, hala nola gaiari, kopuruari, gaiaren egoerari (presio, tenperatura, hermetikotasun), inguruaren zaurgarritasunari (populazioa, lurzorua, inguru hidrikoa) eta eguraldiari. Kalte handia eragin dezaketen gertaera arriskutsuen handitasunari dagokionez, Sektore Kimikorako Plan Bereziak Egiteko eta Homologatzeko Oinarriko Gidabidean agertzen diren atalase balioak aukera daitezke.

– Ondorio horiek balioesteko, Larrialdiei Aurregiteko Zuzendaritzak argitaratu dituen «Gai arriskutsuekin gertatzen diren istripuetan esku hartzeko fitxak» erabili ahal izango dira kontsulta tresna bezala. Fitxok paperean eta CD-ROMen argitaratu dira (agiri honi CD-ROM euskarrian argitaratuko fitxak gehitu zaizkio -V. eranskina-)

Fitxotan, gaiak, ihes edo isurtzen denean edo sutea edo eztanda gertatzeko arriskua dagoenean, zelan jokatzen duen erakusten da, baita kalteak murrizteko zer nolako neurriak hartu behar diren ere. Era berean, gaiari loturiko arriskuak ere azter daitezke, gaiaren lurrunkortasuna, lurrunek dentsitatearen arabera duten jokabide edota zenbait gairekin duten jokabidea, hala nola urarekin, airearekin, argiarekin, hezetasunarekin, zama elektrostatiakoarekin, erregaiekin edota deskonposatze termikoarekin. Hori horrela, istripuarekin zerikusia duen gaiak toxikotasun edo lurrunkortasun maila altua duen kasuetan, babes distantziak proposatzen dira, isurtzearen handitasunaren arabera. Edozelan ere, populazioa eta parte hartzen duten bitartekoak babesteko erabil daitezkeen neurriei buruzko orientabideak dira.

Beharrezkoa izanez gero, honako fitxok ere erabil daitezke:

- Errepidez garraiatutako salerosgai arriskutsuekin gertaturiko istripuek sortutako larritasunezko egoeretan parte hartu behar duten zerbitzuen jokabiderako fitxak, 1999ko irailaren 21ko aginduaren bidez onartuak (1999ko urriaren 8ko BOE).

Los casos concretos de transportistas cuyo paso por una vía restringida sea inevitable, deberían resolverse mediante la expedición de permisos especiales basados en la justificación de la imposibilidad de respetar las restricciones impuestas.

Las medidas de señalización que se han indicado deberán ser desarrolladas a un nivel de proyecto de señalización, en una escala que permita concretar tanto sus características dimensionales y de materiales como su óptima ubicación en cada caso concreto.

El resto de medidas específicas para los diferentes tramos de la red viaria vasca se pueden consultar en el estudio 'Mapas de flujo del transporte de mercancías peligrosas en la CAPV', realizado por el Dpto. de Transportes y Obras Públicas, concretamente en el Volumen IV: Plan de Encaminamientos.

3.1.- CONSECUENCIAS.

Las consecuencias de un incidente serán función de la naturaleza de la materia implicada, la cantidad, condiciones en que se encuentra (presión, temperatura, estanqueidad), vulnerabilidad del entorno (población, suelo, medio hídrico) y condiciones meteorológicas. Entre las magnitudes de los fenómenos peligrosos capaces de producir daño, se pueden elegir los valores umbrales definidos en la Directriz Básica para la Elaboración y Homologación de los Planes Especiales del Sector Químico.

Con el fin de evaluar dichas consecuencias, se podrá utilizar como herramienta de consulta las 'Fichas de intervención ante accidentes con materias peligrosas' editadas por la Dirección de Atención de Emergencias. Estas fichas se encuentran publicadas en soporte papel y CD-ROM, incluyéndose en este documento las fichas en formato CD-ROM como anexo V.

En estas fichas se describe el comportamiento del producto en caso de fuga o derrame y ante el riesgo de incendio o explosión, así como las medidas encaminadas a mitigar los daños. Asimismo, se pueden consultar los peligros asociados al producto, su volatilidad, el comportamiento de los vapores según su densidad, comportamiento ante el agua, el aire, la luz, la humedad, materias incompatibles, carga electrostática, productos de combustión y/o descomposición térmica. Así pues, en el caso de que el producto implicado posea un nivel de toxicidad y de volatilidad elevados se proponen distancias de protección en función de la magnitud del derrame y que en cualquier caso son un marco orientativo de cara a la aplicación de medidas de protección a la población y a los medios intervinientes.

En caso de ser necesario también se puede recurrir a otras fichas como son:

- Fichas de intervención para la actuación de los servicios operativos en situaciones de emergencia provocadas por accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera, aprobadas por Orden de 21 de septiembre de 1999 (publicadas en B.O.E. de 8 de octubre de 1999).

- «Salerosgai arriskutsuak garraiatzeko segurtasun fitxa». Larrialdiei Aurregiteko Zuzendaritzak argitaratua, 1996.
- «Larritasunezko egoeretan erantzuteko gida iparramerikarra, 1996». US Department of Transportation-ek argitaratua (DOT fitxak).
- «Salerosgai arriskutsuekin gertaturiko istripuetan parte hartzeko fitxak». Herri Babeserako Zuzendaritzak argitaratua. RENFE, 1991.

Inguru hidrikoari eragindako eraspenari dagokionez, azaleko urak eta lur azpiko urak bereizi behar ditugu.

Lehenengoei dagokienez, EAeko urguneei buruzko zerrendan erregistraturiko azaleko ur hartunea eta ureztatzeko urmaelak ditugu. Hartune hauei urrun gertaturiko isurketek ere eragin diezaieketeenez, baldin eta hartunearen goiko uretan gertatzen bada, VI. eranskinean 1:150.000 eskalako mapa bat agertzen da, azaleko hartuneak eta ureztatzeko urmaelak erakusten dituen. Gero, hartune bakoitzaren ezaugarri garrantzitsuenak adierazten dira: udalerria, erabilera, jabea, etab. Urtegiei dagokienez, berdin erabil daitezke argibideak (VI. eranskina), lehen adierazitako hartuneetako batzuk urtegiei loturik daudela ahaztu barik.

Lur azpiko urei dagokienez, unitate hidrogeologikoetan elkartzen dira akuiferoak eta horrela definitzen dira: akuifero multzo bat, independenteak edo erlazionatuak, biltzen duen geografia eremua dira, eta ikeritzeko edo baliabidea kudeatzeko unitate praktikoa osatzen dute. Kutsadurari buruz duten zaurgarritasuna hainbat arrazoik sortua dator, hala nola inguruan kutsadurak mugitzeko dituen baldintzek, zoruaren irazkortasunak, isuriaren kokalekuak, aldapa izateak, eta abarrek. Alderdi horiek kontuan hartuta, lur azpiko uren zaurgarritasunari buruzko mapa bat egin dute. Bertan zaurgarritasun maila desberdinak egokitzen dira: oso handia, handia, ertaina, txikia, oso txikia, hutsa. Mapa hori Ingurugiro Sailburuordetzak egindako «EAeko ingurugiroari buruzko kartografia sistema» delakoan begira daiteke, CD-ROM euskarrian.

Gai kutsatzaileek zoruan eragin ditzaketen ondorioak murrizteko, isuri den gaia geldiarazi behar da eta berehala kendu, nola ponpatuz hala zurgatuz. Ekintza hori atzeratuko balitz, isuri den gaia estali beharko genuke (baldin eta solidoa bada), plastiko edo bateragarri den gai bat erabiliz, gai kutsatzailea zabal ez dadin edo euriak iraztea azkartu ez dezan. Azkenik, kutsatu den lurra kendu egin behar da eta hondakin toxikoak eta arriskutsuak aztertu beharko ditu enpresa kudeatzaile baimendun batek. VII. eranskinean Ingurugiro Sailburuordetzako Ingurugiroaren Kalitatearen Zuzendaritzako Hondakin Toxiko eta Arriskutsuen zerbitzuak enpresa horiei buruz egin duen zerrenda agertzen da.

- «Ficha de seguridad para el transporte de mercancías peligrosas». Dirección de Atención de Emergencias, 1996.
- «Guía Norteamericana de respuesta en caso de emergencia 1996». U.S. Department of Transportation (Fichas DOT).
- «Fichas de intervención en caso de accidente con mercancías peligrosas». Dirección de Protección Civil. RENFE, 1991

En cuanto a la afección sobre el medio hídrico cabe distinguir entre contaminación a aguas superficiales, y contaminación a aguas subterráneas.

Entre las primeras se incluyen las captaciones de agua superficial y las balsas de regadío registradas en el inventario de puntos de agua de la CAPV. Dado que la afección a una de estas captaciones puede originarse por vertidos a distancias considerables si estos se originan aguas arriba de la captación, se ofrece en el anexo VI un mapa a escala 1:150.000 donde se ubican las captaciones superficiales y las balsas de regadío. Posteriormente, se indican en forma de tabla los datos más relevantes de cada captación, tales como municipio, uso, titular, etc. En cuanto a los embalses, la información se puede consultar del mismo modo (anexo VI), considerando además, que algunas de las captaciones descritas anteriormente están asociadas a los embalses.

Respecto a las aguas subterráneas, los acuíferos se agrupan en unidades hidrogeológicas, definidas como área geográfica que incluye un conjunto de acuíferos, independientes o interrelacionados, y que constituye una unidad práctica de investigación y de gestión del recurso. Su vulnerabilidad a la contaminación es función de la movilidad del contaminante en condiciones ambientales, la permeabilidad del terreno, posición del vertido, pendiente, etc. Considerando estos factores ha sido elaborado un mapa de vulnerabilidad de aguas subterráneas que asigna diferentes niveles de vulnerabilidad (muy alta, alta, media, baja, muy baja y nula). Este mapa puede ser consultado en el 'Sistema de cartografía ambiental de la C.A.P.V.' elaborado por la Viceconsejería de Medio Ambiente, en soporte CD-ROM.

Con el fin de minimizar el alcance de los contaminantes en suelos, se debe contener el producto derramado y proceder a la inmediata retirada del producto, bien por bombeo o bien por absorción. En caso de que esta operación se retrase, debe cubrirse el material derramado (si es sólido) con un plástico u otro material compatible para evitar la dispersión del producto o que la lluvia acelere su infiltración en el suelo. Por último, la tierra contaminada debe ser retirada y tratada por una empresa gestora de residuos tóxicos y peligrosos autorizada. En el anexo VII aparece un listado de dichas empresas proporcionada por el Servicio de Residuos Tóxicos y Peligrosos de la Dirección de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente.

4.- PLANAREN EGITURA ETA ANTOLAKUNTZA.

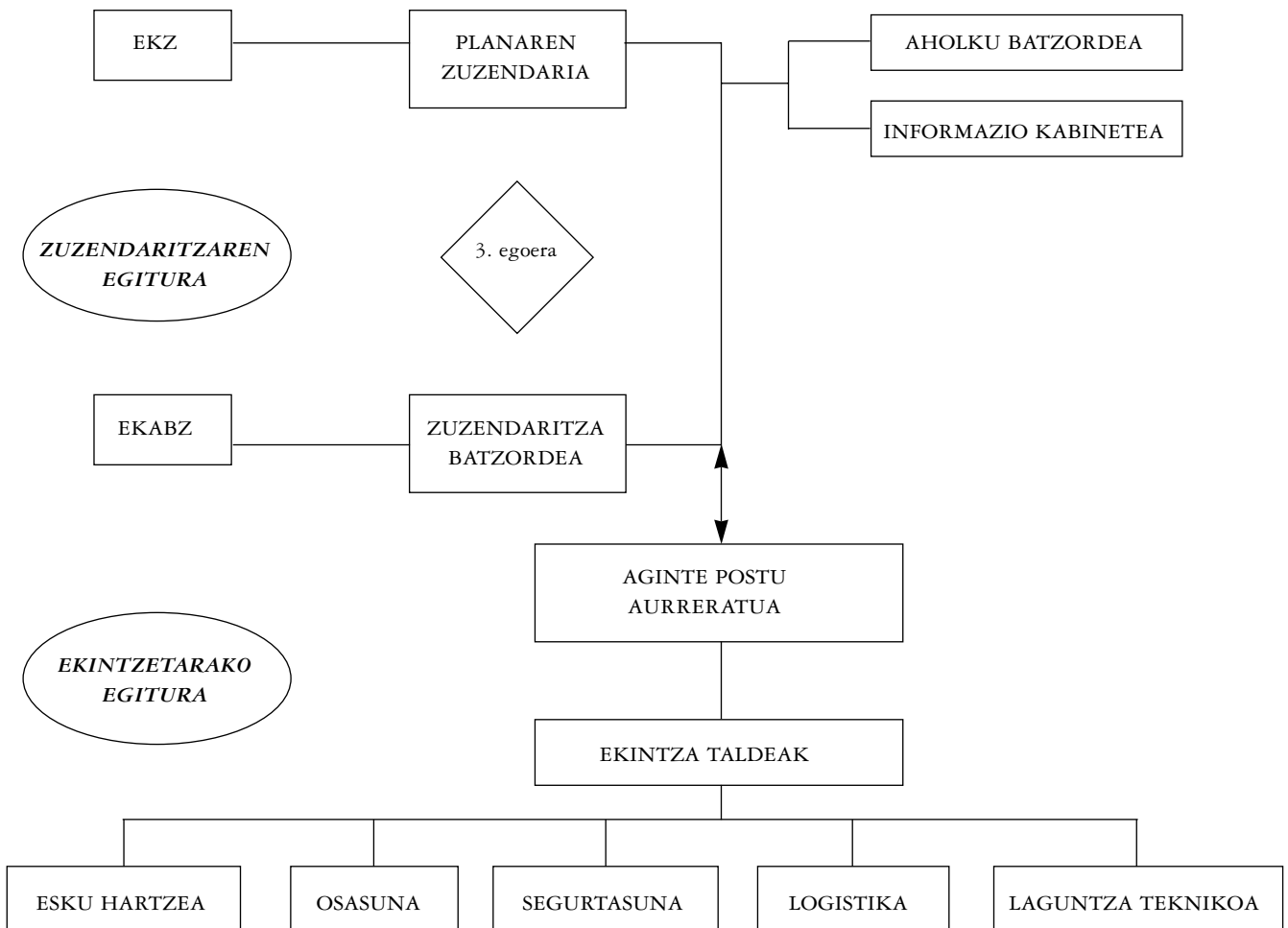
Plan hau antolakuntza baliabide orokorra da, errepidez eta trenbidez garraiatzen diren salerosgai arriskutsuekiko istripu arriskuari erantzun ahal izateko. Helburu horretarako jarduteko arau eta prozedura multzo bat egituratu da, larrialdi horietan harrapatu gelditzen diren pertsoneri, horien ondasunei eta guztion ondareari ahalik eta babesik handiena emateko.

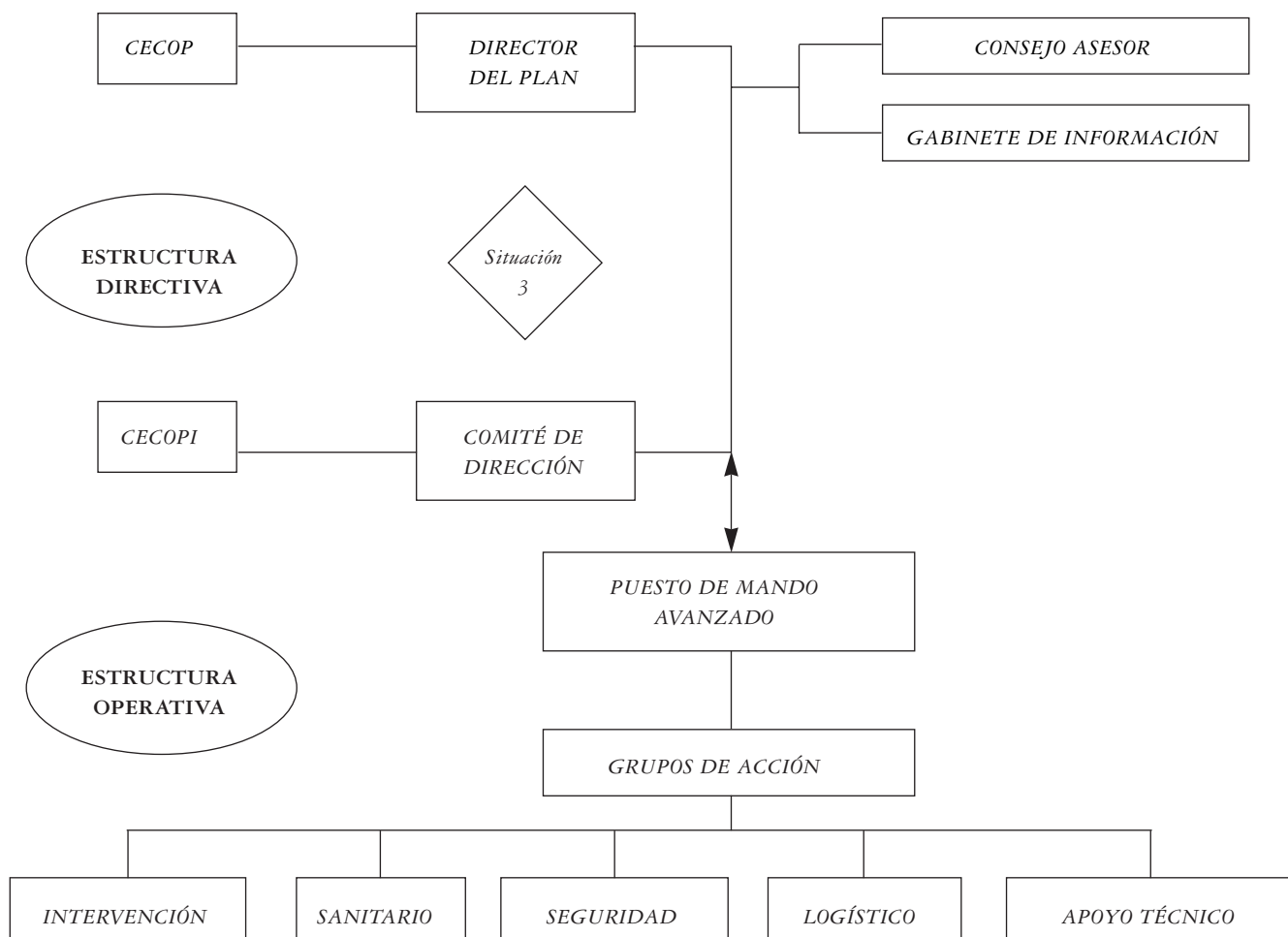
Plan honen zuzendaritza eta ekintzetarako egitura Euskadiko Herri Babeseko Planak (LABI) ezarritakoan oinarritzen dira, honako egituraren arabera:

4.- ESTRUCTURA Y ORGANIZACIÓN DEL PLAN.

Este Plan constituye el instrumento organizativo general de respuesta ante el riesgo de accidentes en el transporte de mercancías peligrosas por carretera y ferrocarril. Para ello se configura como un conjunto de normas y procedimientos de actuación con la finalidad de obtener la máxima protección para las personas, sus bienes y el patrimonio colectivo afectado por dichas emergencias.

La estructura de dirección y operativa del presente Plan responde a lo establecido en el Plan Territorial de Protección Civil de Euskadi (LABI), con el siguiente esquema estructural:





4.1.- ZUZENDARIA.

Herrizaingo sailburua da Errepidez eta Trenbidez Garraiatzen diren Salerosgai Arriskutsuekiko Istripu Arriskuari buruzko Euskal Autonomia Erkidegoko Herri Babeseko Planaren zuzendaria eta koordinatzailea, Plana indarrean jartzen den larritasuneko egoera guztietan, Larrialdiak Kudeatzeko Legearen (LKL) 21. artikulua ezarritakoari kalterik eragin gabe.

Plan Berezi honen Zuzendaritzak Aholku Batzorde baten laguntza izango du; beste alde batetik, zuzendaritza zuzendariak egikarituko du, Larrialdiak Kudeatzeko Legearen 19. artikulua ematen dizkion eskurantzza eta ahalekin, dekretaturiko larrialdiaren larritasunaren heinean.

Planaren zuzendariaren funtsezko eginkizunak honako hauek dira:

- Aholku Batzordeko kideak, ekintza taldeetako arduradunak eta aginte postu aurreratuetako arduradunak izendatzea,
- Aholku batzordea, garrantziaren arabera osorik edo atal bat, eta informazio kabinetea biltzeko deia egitea,

4.1.- DIRECTOR.

Corresponde al Consejero de Interior la dirección única y coordinación del presente Plan de Protección Civil ante el Riesgo de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril de la Comunidad Autónoma del País Vasco en todas las situaciones de gravedad en las que el Plan sea activado, sin perjuicio de lo dispuesto en el art. 21 de la LGE.

La Dirección de este Plan Especial estará asistida por un Consejo Asesor y será ejercida por el Director con las atribuciones y poderes que le otorga el artículo 19 de la LGE, proporcionadamente a la gravedad de la emergencia decretada.

Las funciones a desarrollar por el Director del Plan son las siguientes:

- nombrar a los miembros del Consejo Asesor, a los responsables de los Grupos de Acción y a los responsables del puesto de mando avanzado,
- convocar al Consejo Asesor en su totalidad o parcialmente según importancia, y al Gabinete de Información,

c) Plana abiaraztea eta haren aplikazio formal erabakitzea,

d) Plan honetan ezartzen diren larrialdi egoerak aldarrikatzea,

e) Egoera bakoitzean antolaketa egiturako zein zati abiarazi behar den erabakitzea,

f) Pertsonen eta ondasunen kalteak sor diezazkiekeen gertakariak eta bide sarearen ohiko funtzionamenduen aldatze larria zein agintariri jakinarazi behar zaizkien zehaztea,

g) Aholku batzordearen laguntzaz, une bakoitzean larrialdiei aurre egiteko egokienak diren jarduerak agintzea eta biztanleak, ingurugiroa, ondasunak eta larrialdian parte hartzen duten pertsonak babesteko neurriak eta ibilgailuen trafikoa errazteko neurriak aplikatzea,

h) Larrialdiarekin zerikusia duten pertsona publiko zein pribatuen jarduera guztiak koordinatzea,

i) Sailburuak berak edo, eskuordetuta, haren agenteek, agindu orokor edo zehatzak ematea; eta behar izanez gero, neurri hertsakorak ere bai, egoeraren heineko neurriak betiere,

j) Bai Planaren Zuzendaritzak propio aurreikusten dituen komunikabideen bitartez, bai gizarte komunikabideen bitartez larrialdiak dirauen bitartean biztanleari eman beharreko informazioa zehaztea eta koordinatzea,

k) Errepidez eta Trenbidez Garraiatutako Salerosgai Arriskutsuekiko Istripuei buruzko Estatuko Planarekiko lotura eta informazioa bermatzea,

l) Planaren ezarpena, eraginkortasuna eta eguneratzea ziurtatzea,

m) Larrialdiaren amaiera eta normaltasunerako itzulerara erabakitzea. Horrek Plana geldiaraztea dakar, eta larrialdian erabilitako bitarteko eta baliabideak desmobilizatzea, helburuak lortu eta gero.

Herrizaingo Sailburuaren zuzendaritzari eman behar zaio lehentasuna, edozein lurralde agintari publikoren eta Autonomia Erkidegoko gainerako planen zuzendari eta koordinatzaileen zuzentze funtzioen gainetik. Gainera, zuzendaritza horri dagokio gainerako agintarien eta planen zuzendarien eskumenen betetze lanak koordinatzea.

Aurreko paragrafoan ezarritakoari kalterik eragin gabe, premia handiko egoeretan, Herrizaingo Sailburuak edo Larrialdiei Aurregiteko Zuzendariak ere abiarazi ahal izango dute plana, eta ahalik eta arinen jakinaraziko diote Herrizaingo Sailari.

4.2.- ZUZENDARITZAKO BATZORDEA.

3. egoeran zehazturiko inguruabarrak gertatzen direnean eta Planaren Zuzendariak horretara eskatzen duenean, Zuzendaritzako Batzordea eratuko da; bera-

c) declarar la activación y la aplicación formal del Plan,

d) declarar las situaciones de emergencia establecidas en este Plan,

e) determinar la parte de la estructura organizativa que se activa en cada una de las situaciones,

f) determinar, en cada caso, las autoridades a las que es necesario notificar la existencia de sucesos que puedan producir daños a las personas y bienes, así como alteración grave del normal funcionamiento de la red vial,

g) ordenar en cada momento, con asesoramiento del Consejo Asesor, las actuaciones más convenientes para hacer frente a la emergencia y la aplicación de las medidas de protección a la población, patrimonio colectivo, a los bienes y al personal que interviene en la emergencia, así como medidas encaminadas a conseguir mayor fluidez en el tráfico rodado,

h) coordinar todas las actividades de las personas públicas y privadas implicadas en la resolución del accidente,

i) dictar, por sí o por delegación sus agentes, órdenes generales o particulares, disponiendo incluso de cualquier tipo de medidas coactivas proporcionales a la situación de necesidad,

j) determinar y coordinar la información a la población durante la emergencia a través de los medios de comunicación social y otros medios a disposición de la Dirección del Plan,

k) garantizar la información y el enlace con el Plan Estatal de Accidentes en el Transporte de Mercancías Peligrosas por Carretera y Ferrocarril,

l) asegurar la implantación, el mantenimiento de la eficacia y actualización del Plan.

m) declarar el fin de la situación de emergencia y vuelta a la normalidad, con la desactivación del Plan y la consiguiente desmovilización de los medios y recursos empleados durante la emergencia, una vez cumplidos sus objetivos,

La dirección del Consejero de Interior prevalece sobre el ejercicio de las funciones directivas de cualquier autoridad pública territorial u otros directores o coordinadores de planes en la Comunidad Autónoma, e implica la coordinación del ejercicio de las competencias del resto de autoridades y de directores de planes.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, en casos excepcionales de urgencia máxima, la activación del presente Plan podrá realizarse por el Viceconsejero de Interior o el Director de Atención de Emergencias, dando cuenta con la mayor inmediatez posible al Consejero de Interior.

4.2.- COMITÉ DE DIRECCIÓN.

Cuando concurren las circunstancias que definen la situación 3 y en las situaciones en que el Director del Plan lo solicite, se constituirá el Comité de Dirección,

ren osakideak hauexek izango dira: Herrizaingo sailburuaren ordezkaria eta Barne Ministroaren ordezkaria.

4.3.– AHOLKU BATZORDEA.

Aldarrikaturiko egoeraren arabera, Planaren Zuzendariak, aholkua izateko eta gorabeheren egoerak eta larrialdiaren bilakaera aztertzeko, Aholku Batzordea bilduko du.

Batzorde honetako kideak honako hauek izango dira:

- a) Herrizaingo Saila
 - Herrizaingo sailburuordea,
 - Segurtasun sailburuordea,
 - Larrialdiei Aurregiteko zuzendaria,
 - Trafiko zuzendaria.
- b) Industria, Merkataritza eta Turismo Saila
 - Industria Administrazioarako zuzendaria
- c) Osasun Saila
 - Osasun Publikorako zuzendaria
 - Larrialdietarako Osakidetzako zuzendaria
- d) Garraio eta Herrilan Saila
 - Garraio zuzendaria
 - Uren zuzendaria
- e) Lurralde Antolamendu, Etxebizitza eta Ingurugiro Saila
 - Ingurugiroaren Kalitatearen zuzendaria
- f) Zerikusia duten Aldundiak
 - Lehendakartzako Diputatua (Arabako Ahaldun Nagusiaren Idazkari Nagusia, gorabehera Lurralde Historiko horretan gertatzen bada).
 - Herrilanen eta garraioen ardura duen Diputatua.
- g) Zerikusia duten Udalak
 - Alkateak
- h) Estatuaren Administrazioa
 - Gobernuak Lurralde Historiko bakoitzean duen ordezkariordea.
- i) Ekintza Taldeen buruak eta Herrizaingo Sailburuak deitzen dituen beste guztiak, Euskal Autonomia Erkidegoko Herri Babeseko Batzordeko kideak edota beste batzuk, baldin eta bertan egotea beharrezkotzat jotzen bada. Larrialdian zerikusia duen gaia 7. motatakoa denean (erradioaktiboa), Segurtasun Nuklearrerako Kontseiluaren ordezkari batek parte hartzeko eskatuko da.

4.4.– INFORMAZIO KABINETEA.

Informazio kabinetea zuzenean planaren zuzendari-tzaren menpean dago eta Ekintzak Koordinatzeko Zen-

integrado por el representante del Consejero de Interior y el representante del Ministerio del Interior.

4.3.– CONSEJO ASESOR.

En función de la situación declarada, el Director del Plan, para su asesoramiento, análisis de las situaciones incidentales y de la evolución de la emergencia, reúne al Consejo Asesor.

Está constituido por las siguientes personas y autoridades:

- a) Departamento de Interior
 - Viceconsejero de Interior.
 - Viceconsejero de Seguridad.
 - Director de Atención de Emergencias.
 - Director de Tráfico.
- b) Departamento de Industria, Comercio y Turismo
 - Director de Administración Industrial.
- c) Departamento de Sanidad
 - Director de Salud Pública.
 - Director de Emergencias de Osakidetza.
- d) Departamento de Transportes y Obras Públicas
 - Director de Transporte.
 - Director de Aguas.
- e) Departamento de Ordenación del Territorio, Vivienda y Medio Ambiente
 - Director de Calidad Ambiental.
- f) Diputaciones afectadas
 - Diputado de Presidencia (Secretario General del Diputado General de Alava si la emergencia se da en ese Territorio Histórico).
 - Diputado competente en materia de obras públicas y transporte.
- g) Ayuntamientos afectados
 - Alcaldes.
- h) Administración del Estado
 - Subdelegado de Gobierno de cada Territorio Histórico.
- i) Jefes de los Grupos de Acción y aquellos que sean convocados por el Consejero de Interior, como los miembros de la Comisión de Protección Civil de Euskadi u otros cuya presencia se estime necesaria. En caso de que la materia implicada en la emergencia pertenezca a la clase 7 (radiactivas), se requerirá la participación de un representante del Consejo de Seguridad Nuclear.

4.4.– GABINETE DE INFORMACIÓN.

El Gabinete de información depende directamente de la Dirección del Plan y estará ubicado en el CECOP,

troan (EKZ) egongo da kokaturik. Kabinete horrek bakarrik izango du informazio ofiziala emateko baimena, eta bere eginkizunak honakoak izango dira:

- a) Istripuari eta bilakaerari buruzko informazioa jasotzea,
- b) Zuzendariak emandako aginduak, manuak eta gomendioak komunikabideen bidez hedatzea,
- c) Larrialdiari buruzko informazio orokorra zentralizatzea, koordinatzea eta prestatzea, eta gizarte komunikabideen esku jartzea,
- d) Larrialdiari buruzko informazioa ematea hori eskatzen duten erakundeei,
- e) Kalteak izan dituzten herritarren senideei informazio pertsonala ematea.

Informazio bulegoaren erantzukizuna Herrizaingoa Saileko Sailburuaren Kabineteko zuzendariak du bere gain.

4.5.– EKZ (Ekintzak Koordinatzeko Zentroa)

4.5.1.– Definizioa eta eginkizunak

Ekintzak koordinatzeko zentroan (EKZ) Planari dagozkion ekintza guztiak zuzendu eta koordinatzen dira. Planaren zuzendariaren aginte postua da, eta hori dela eta, beharrezko gaitasuna eta tresneria izan behar ditu, ondorengoetarako: informazioa, komunikatu, koordinatu eta zentralizatzeko, hain zuzen ere larrialdiaren egoera zein den jakiteko, eta hartu beharreko neurriei buruzko erabakien berri emateko. Era berean, planaren zuzendaria zuzendaritza edo kontrol lanetan diharduten beste zentro batzuekin zuzeneko harremanak izan beharko ditu.

Era berean, Ekintzak Koordinatzeko Zentroaren azpiegiturak egokia izan beharko du beste eginkizun hauetarako:

- a) Informazio zentro iraunkorra izatea; horretarako, EKZk bere esku eduki behar dituzte hidrometeorologiari buruzko datuak jasotzeko terminalak eta gai arriskutsuei eta horiek sortzen dituzten lekuei buruzko informazioa, bai eta komunikazio bideen egoerari buruzko informazioa ere, arrisku egoera etengabe balioestekorik izan dezaten.
- b) Ekintzak jaso eta igortzeko zentroa izatea, eta beharrezkoak diren informazioko eta datu baseko sistema guztiak kudeatzen dituzten zentroak izatea.
- c) Zuzendariari laguntzea erabakiak hartzerakoan eta aginduak jakinarazi nahiz gauzatzeko bidean. Horretarako, larrialdiari buruz jasotako informazioa prozesatu egiten dute.
- d) Gobernuaren Ordezkaritzari jakinarazpena igortzea (eredua Plan honen X. eranskinean ikus daiteke).

4.5.2.– EKBZren sorrera (Ekintzen Koordinazio Baturako Zentroa)

siendo el único autorizado para emitir información oficial. Sus funciones son las siguientes:

- a) recoger información sobre el accidente y su evolución,
- b) difundir las órdenes, consignas y recomendaciones dictadas por el Director a través de los medios de comunicación,
- c) centralizar, coordinar y preparar la información general sobre la emergencia y facilitarla a los medios de comunicación social,
- d) informar de la emergencia a los organismos que lo soliciten,
- e) suministrar información personal a los familiares de los ciudadanos personalmente afectados.

La responsabilidad del Gabinete de Información recae en el Director del Gabinete del Consejero del Departamento de Interior.

4.5.– CECOP (Centro de Coordinación Operativa).

4.5.1.– Definición y funciones.

El centro de coordinación operativa (CECOP) es el centro o lugar donde se realiza la dirección y coordinación de todas las operaciones propias de este Plan. Constituye el puesto de mando del Director del Plan, y para ello debe disponer de la capacidad y el equipamiento precisos para ejercer las funciones de comunicación, coordinación y centralización de la información a fin de evaluar la situación de emergencia y transmitir las decisiones a aplicar, así como para mantener en contacto directo al Director del Plan con otros centros de dirección o control.

La infraestructura del centro de coordinación operativa debe ser apropiada para que se ejerzan en el mismo las siguientes funciones:

- a) Servir como centro permanente de información; a tal fin el CECOP debe disponer de terminales de recepción de datos sobre hidrometeorología, así como información sobre materias peligrosas y establecimientos donde se manipulan, información sobre el estado de las vías de comunicación, que permitan la valoración continuada del estado de riesgo.
- b) Servir como centro receptor y emisor de las actuaciones y de gestión de todos los sistemas de información y bases de datos necesarios.
- c) Servir como instrumento de auxilio al Director en el proceso de toma de decisiones y en el traslado y materialización de órdenes, procediendo para ello al procesamiento de la información recibida en relación a la emergencia.
- d) Remitir a Delegación del Gobierno la notificación cuyo modelo se puede consultar en el Anexo X del presente Plan.

4.5.2.– Constitución en CECOPI

Behar izanez gero Ekintzak Koordinatzeko Zentroa (EKZ) Ekintzen Koordinazio Bateraturako Zentro (EKBZ) bilaka daiteke, bertara Estatuko administrazio-ko buruak biltzen direlarik, bai larrialdiak zuzendu eta koordinatzeko, bai ardura eskuordetzeko, erkidegoz gaindiko interesa aldarrikatzen den kasuetan.

EKZ kokatzen den toki berean kokatuko da Ekintzen Koordinazio Bateraturako Zentroa, eta Planaren Zuzendariak eskatu bezain laster hasiko da dagozkion lanak egiten edota erkidegoz gaindiko interesa aldarrikatzen den guztietan.

EKBZn Zuzendaritza Batzordea, Aholku Batzordea eta Informazio Kabinetea kokatzen dira.

4.5.3.– Kokalekua

Herrizaingo Saileko Larrialdiak Koordinatzeko Zentroetan (SOS Deiak) kokatuko da EKBZ, eta haien azpiegitura erabiliko da dagokion lurraldean gertatzen diren larrialdiak koordinatzeko.

Larrialdia zein den kontuan izanik, zuzendariaren iritziz larrialdiak kudeatzeko egokiena den EKBZn bilduko da planaren zuzendaria eta zuzendaritzako egitura. Zentro hori SOS-DEIAK-en instalazioetan eratzten ez bada, EKBZk beste zuzendaritza zentzoei informazioa helarazteko sistemetako lotune eta luzapenak izan behar ditu, Planaren zuzendariak zentro horietatik jarduerak zuzendu eta koordinatu ahal izan ditzan.

4.6.– AGINTE POSTU AURRERATUA

Larrialdiaren izaera eta larritasuna nolakoa den ikusita, Plan honen zuzendariak aginte postu aurreratu bat (APA) ezarri ahal izango du. Hortik Ekintza Taldeek larrialdia gertatu den tokian egindako lanak koordinatuko dira. Ekintza Taldeetako buruak eta helburuak lortzeko ezinbestekoak diren beste erakundeetako buru edo arduradunek osatzen dituzte APAk.

Aginte Postu Aurreratuaren helburua da larrialdiaren tokian esku hartzen duten bitartekoen eta baliabideen jarduerak zuzentzea eta koordinatzea, planaren zuzendariak emandako jarraibideen arabera.

Plan honen zuzendariak zehazten duena izango da APAren zuzendaria. Besterik adierazi ezean, istripuaren berri ematean abiarazi den ekintza taktikaren zuzendariak beteko du funtzio hori.

4.7.– EKINTZA TALDEAK.

Larrialdiaren hasieratik bertatik esku hartzen duten zerbitzu eta pertsonen multzoei deritze ekintza taldeak. Hau da, larrialdia dela-eta plan honetan ezarritako babes jarduerak, parte hartzea, sorospen jarduerak edota konponketak elkarlanean betetzen dituztenei.

En caso necesario el CECOP se constituirá en CECOPI mediante la incorporación de los mandos de la administración estatal, tanto para la dirección y coordinación de la emergencia, como para la transferencia de responsabilidades en los casos en que se declare el interés suprapautonómico.

El CECOPI, en principio, se ubicará en el mismo lugar que el CECOP y comenzará a funcionar como tal en el momento en que así sea solicitado por el Director del Plan o en cualquier caso siempre que el accidente sea declarado emergencia de interés suprapautonómico.

En el CECOPI se sitúa el Comité de Dirección junto al Consejo Asesor y el Gabinete de Información.

4.5.3.– Ubicación.

El CECOP estará ubicado en los Centros de Coordinación de Emergencias (SOS-Deiak) del Departamento de Interior, utilizándose la infraestructura de los mismos para coordinar las emergencias que se puedan producir en el correspondiente Territorio.

El Director del Plan y su estructura de dirección se reunirá en el Centro de Coordinación de Emergencias que resultase, a juicio del Director, más adecuado a la emergencia. En caso de no constituirse físicamente en las instalaciones de SOS-DEIAK, el CECOP deberá disponer de los enlaces y las prolongaciones de los sistemas de información a otros centros directivos, desde los cuales pueda dirigir y coordinar las operaciones el Director del Plan.

4.6.– PUESTO DE MANDO AVANZADO.

Según la naturaleza y gravedad de la emergencia, el Director de este Plan podrá establecer el puesto de mando avanzado (P.M.A.), desde donde se coordinan in situ los trabajos de los Grupos de Acción en el lugar de la emergencia, formado por los jefes o responsables de los Grupos de Acción y de aquellos organismos o entidades cuyas actuaciones sean decisivas para la consecución de los objetivos.

Tienen como fin dirigir y coordinar las actuaciones de los medios y recursos intervinientes en el lugar de la emergencia conforme a las instrucciones del Director del Plan, para lo cual remitirán a éste información exhaustiva sobre la evolución del accidente.

La dirección del P.M.A. corresponderá a quien determine el Director del presente Plan. En principio, esta función recae en el director de la táctica operativa activada en el momento de comunicación del accidente.

4.7.– GRUPOS DE ACCIÓN.

Se consideran Grupos de Acción al conjunto de servicios y personas que intervienen en el lugar de la emergencia y ejecutan las actuaciones de protección, intervención, socorro, análisis y reparadoras previstas en este Plan de forma coordinada frente a la emergencia.

Euskal Autonomia Erkidegoko Herri Babeseko Lurralde Planean oharrematen diren larrialdi mota guztietan jarduten duten ohiko ekintza zerbitzuak dira Ekintza Taldeak antolatzeko oinarria.

Edozein administratziotako langileek nahiz zuzenean istripuaren tokian esku hartzen duten herritarrek lan egingo dute Plan honetan eratzten diren Ekintza Taldeetan.

Bost ekintza talde aurreikusten dira:

4.7.1.- Esku hartzeko taldea

Talde honen egitekoa da larrialdiaren ondorioak ezabatze, gutxitzeko edo kontrolatzeko hartzen diren neurriak betetzea, larrialdi hori sortarazten duten kausen aurka zuzenean borrokatuz eta baita larrialdiaren garapena edo hedapena errazten duten egitateei eraginez ere.

Honako eginkizunak ditu:

a) Ezbeharraren ondorioak nahiz arriskuaren kausa kontrolatzea, murriztea edo neutralizatzea.

b) Biztanleria babesteko neurriak hartzeko beste taldeekin elkarlanean aritzea.

c) Zerikusia duen gaia lekualdatzeko lanak egitea, lekualdatzeko beharra ikusten denean, eta hori egiten den bitartean aurrea hartzeko beharrezkotzat jotzen diren neurriak hartzea.

d) Istriputik eratorritako arriskuak ezagutu eta balioestea.

e) Esku hartzeko eremuaren mugak proposatzea.

f) Larrialdiak kontrolpean izan ostean, arrisku ezkuak zaintzea.

g) Komunikazioen azpiegituran behar diren oinarriko segurtasun baldintzak berriz ezartzea.

h) APAko zuzendariaren bidez, Planaren Zuzendaritzari egin beharreko eragiketen arriskuaren, kalteen eta bideragarritasunaren berri ematea.

Honako zerbitzu hauek osatzen dute Esku Hartzeko Taldea, baldin eta Talde horrentzat zehaztu diren oinarriko eginkizun batzuk egiten badituzte:

a) Sua Itzaltzeko eta Salbamendurako Zerbitzuak, eta IV. eranskinen inbentarioan agertzen diren baliabideak izango dituzte.

b) Zerikusia duen gaia garraiatzen duen enpresa, sortu duen enpresa edo gai hori hartu behar duen enpresa.

c) FEIQUE, RENFE eta Herri Babeserako Zuzendaritza Nagusiaren artean loturiko hitzarmenetan zehazten diren enpresa laguntzaileak.

d) Beste enpresa garraiolari batzuk.VIII. eranskinean begira daitezke baliabideak.

Constituyen la base para la organización de los Grupos de Acción los servicios operativos ordinarios comunes a todos los tipos de emergencias que contempla el Plan Territorial de Protección Civil de Euskadi.

Los servicios y personal de cualquier administración, así como los ciudadanos en general que operen directamente en la zona del incidente actuarán integrados en los Grupos de Acción que se estructuran en el presente Plan.

Se prevén cinco Grupos de Acción:

4.7.1.- Grupo de Intervención.

Ejecuta las medidas de intervención que tienen por objeto eliminar, reducir y/o controlar los efectos del accidente, combatiendo directamente la causa que la produce, y evitando la evolución desfavorable o propagación de los mismos.

Sus funciones son:

a) Controlar, reducir o neutralizar los efectos del siniestro y la causa del riesgo.

b) Colaborar con los otros Grupos para la adopción de medidas de protección a la población.

c) Realizar las tareas de trasvase del producto implicado, en caso de que dicho trasvase sea aconsejable, adoptando medidas de prevención durante la realización de éste.

d) Reconocer y evaluar los riesgos asociados.

e) Proponer la determinación del área de intervención.

f) Vigilar los riesgos latentes una vez controlada la emergencia.

g) Restablecer las condiciones básicas de seguridad en la infraestructura de comunicación.

h) Informar a la Dirección del Plan a través del director del P.M.A. sobre el riesgo, los daños y la viabilidad de las operaciones a realizar.

El Grupo de Intervención está compuesto por los siguientes servicios siempre que realicen algunas de las funciones básicas definidas para este Grupo:

a) Servicios de Extinción de Incendios y Salvamento, que contarán con los medios que se reflejan en el inventario del anexo IV.

b) La empresa transportista, la empresa expedidora o receptora del producto implicado.

c) Empresas colaboradoras a través de los compromisos asumidos entre FEIQUE, RENFE y la Dirección General de Protección Civil.

d) Otras empresas transportistas. Se pueden consultar recursos en anexo VIII.

e) Hondakin Toxiko eta Arriskutsuen Kudeatzailerak, VII. eranskinean zerrendaturikoak.

f) Tona kopuru handietarako garabi zerbitzuek ere parte hartuko dute Ekintza Taldean.

g) Mirandako Ekintza Kudeatzailearen Bulegoaren Herri Babeserako eta Zirkulazioko Segurtasunerako Zerbitzua, IV. eranskinean zehazturiko bitartekoak dauzkana.

h) Foru Aldundietako Herrilaren zerbitzuak, Autobideak eta garbiketara industrialak.

4.7.2.- Osasun Taldea

Talde honen eragina da salerosgai arriskutsuekin gertaturiko istripu batek harrapatutakoei osasun laguntza ematea, harik eta ospitale batera iristen diren arte; halaber, osasun publikoko babes neurriak eta aurreneurriak betetzea dagokio.

Bere eginkizunak honako hauek dira:

a) Esku hartzeko eremuan zauritu direnei premiazko osasun laguntza ematea.

b) Zaurituak sailkatu, egonkortu eta istripu eremutik ateratzea, baldin eta horren beharrean badaude.

c) Zaurituak erietxeetara eramateko garraioa koordinatzea eta zaurituak jasotzeko erietxeek duten azpiegitura antolatzea.

d) Hildakoak identifikatzea, aginpidea duten agintari judizial eta polizialekin batera jardunez, eta beste biktimak eta zaurituak ere identifikatzea.

e) Sorospen eremua eta baseak zehaztea, Logistika Taldearekin batera.

f) Larrialdiaren eraginez sorturiko osasun baldintzak zein diren neurtzea eta kontrolatzea. Larrialdia kontrolpean eduki eta gero, Osasun publikoari eragiten duten arrisku ezkutuek zaintzea.

g) Jazo litezkeen gertaera arriskutsuen eraginaren menpe populazioak iragan dezakeen denbora laburtzeko behar diren neurriak proposatzea.

h) Eraginik izan duen populazioa behar diren babesgaiez edota gai terapeutikoez hornitzea.

i) Planaren zuzendaritzari egoera errealari buruzko informazioa ematea APAren zuzendariaren bidez.

Ondoko hauek osatzen dute Osasun Taldea:

a) Jarduera eremuan jardungo dutela ziurtatzen duten osasun laguntzako zerbitzuek, Osakidetzakoez gain adosturiko beste erakunde batzuetakoak ere bai.

b) Istripua izan duten pertsonak eramateko osasun zerbitzuek, Osakidetzakoez, Gurutze Gorrikoek, DYAKoek nahiz enpresa pribatuetakoek, baldin eta biktima asko garraiatzea ziurtatzen badute.

c) Eusko Jaurlaritzako Osasun Saileko herri osasuneko zerbitzuak.

4.7.3.- Segurtasun Taldea

e) Gestores de Residuos Tóxicos y Peligrosos relacionados en anejo VII.

f) Servicios de grúas de gran tonelaje formarán parte de este Grupo de Acción.

g) Servicios de RENFE de Protección Civil, de Seguridad en la Circulación y de Seguridad Corporativa de la Gerencia Operativa de Miranda de Ebro, que cuentan con los medios especificados en el ANEXO IV.

h) Servicios de Obras Públicas de las Diputaciones Forales, Autopistas y de limpiezas industriales.

4.7.2.- Grupo Sanitario.

Este Grupo presta asistencia sanitaria a los afectados por un accidente en el que haya implicadas mercancías peligrosas estabilizándolos hasta la llegada a un centro hospitalario, así como las medidas de protección y prevención en el ámbito de la salud pública.

Sus funciones son:

a) Prestar asistencia sanitaria de urgencia a los heridos producidos en la zona de intervención.

b) Proceder a la clasificación, estabilización y evacuación de aquellos heridos que así lo requieran.

c) Coordinar el traslado de accidentados a los Centros Hospitalarios receptores y organización de la infraestructura de recepción hospitalaria.

d) Colaborar en la identificación de cadáveres en colaboración con las autoridades judiciales y policiales competentes, así como identificación de otras víctimas y afectados.

e) Determinar las áreas de socorro y base, en colaboración con el Grupo Logístico.

f) Evaluación y control de las condiciones sanitarias en las zonas potencialmente afectadas por el accidente. Vigilancia sobre los riesgos latentes que afecten a la salud pública, una vez controlada la emergencia.

g) Proponer medidas orientadas a la disminución de la exposición de la población a los fenómenos peligrosos que puedan producirse.

h) Suministro de los elementos de protección y/o terapéuticos necesarios a la población afectada.

i) Informar de la situación real a la Dirección del Plan a través del director del P.M.A.

El Grupo Sanitario está compuesto por:

a) Servicios de asistencia sanitaria procedentes de Osakidetza y otras organizaciones convenidas, que aseguren su actuación en la zona de operaciones.

b) Servicios de evacuación sanitaria de accidentados procedentes de Osakidetza, Cruz Roja, DYA y empresas privadas, que aseguren el transporte sanitario de un elevado número de víctimas.

c) Dirección de Salud Pública del Departamento de Sanidad del Gobierno Vasco.

4.7.3.- Grupo de Seguridad.

Talde hau herritarren segurtasuna bermatzeaz arduratzen da, arrisku edo hondamendiko eremuetan, baita trafikoa zuzentzeaz eta biktimak identifikatzen laguntzeaz ere.

Honako eginkizun hauek ditu:

- a) Herritarren segurtasuna bermatzea.
- b) Larrialdiko eremuetarako sarrera kontrolatu eta murriztea.
- c) Trafikoa zuzentzea, larrialdiko jarduerak eta eragiketak errazteko, eta trafikoa desbideratzea, ibilgailuak pila ez daitezen eta, ahal den neurrian, bide sarean eragin negatiborik egon ez dadin.
- d) Informazio Kabineteak emandako informazioak istripuak harrapatu duen populazioari helaraztea.
- e) Arriskupean dauden pertsonak berehala ateratzea istripu eremutik.
- f) Aginpideen arabera, hildakoak eta biktimak identifikatzea.
- g) Ondasunak babestea, gizartearen aurkako ekintzetatik.
- h) Esku Hartzeko Taldeari laguntzea biktimen erreskate eta salbamenduan.
- i) Biztanleriarentzako abisuak iragartzen laguntzea.
- j) Ekintza Taldeetako kideak istripu aldeetara eramatea.
- k) Planaren zuzendaritzari txostenak ematea, APAren zuzendariaren bidez.

l) Bere ardura diren gainontzeko zereginak.

Segurtasun Taldea Ertzaintzako eta Udaltzaingoetako baliabideez osatuko da.

4.7.4.- Logistikako Taldea

Talde honen zeregina da ekintza taldeen jarduerarako beharrezkoak diren tresna eta hornigaiak biltzea, eta gertakariaren bilakaeraren ondorioz sortzen diren gainontzeko beharrak asetzea. Bere eginkizunak honako hauek dira:

- a) Esku Hartzeko Taldeak lanerako behar diren tresnez hornitzen direla kudeatzea. Esku Hartzeko Taldeak edo Laguntza Teknikoko Taldeak zehazten du zein Esku Hartzeko Talde hornitzen den.
- b) Esku Hartzeko beharrak neurtzen laguntzea, baita biztanleriari laguntzeko behar diren tresnak eta hornigaiak zehaztea ere.
- c) Larrialdiko aterpetxea, haren hornikuntza eta biztanleriarentzako garraioa antolatzea, eta istripu eremutik populazioa ateratzea beharrezkoa denean, bilguneak kudeatzea.
- d) Planaren Zuzendaritzari egindako kudeaketan eta lanen berri ematea, APAren zuzendariaren bidez.

Este Grupo es el encargado de garantizar la seguridad ciudadana en las zonas de riesgo, así como regular el tráfico y colaborar en la identificación de las víctimas.

Sus funciones son:

- a) Garantizar la seguridad ciudadana.
- b) Control y restricción de accesos a la zona de emergencia.
- c) Regular el tráfico para facilitar las operaciones de emergencia y actuación, así como desviación del mismo para evitar grandes aglomeraciones y evitar en lo posible el impacto negativo sobre la red vial.
- d) Transmitir las informaciones emanadas del Gabinete de Información a la población afectada.
- e) Colaborar en la evacuación urgente y alejamiento de las personas en peligro.
- f) Proceder, en función de sus competencias, a la identificación de cadáveres y víctimas.
- g) Proteger los bienes ante posibles actos antisociales.
- h) Apoyar al Grupo de Intervención en el rescate y salvamento de víctimas.
- i) Apoyar la difusión de avisos a la población.
- j) Conducción de los integrantes de los Grupos de Acción a las zonas indicadas.
- k) Emitir informes a la Dirección del Plan a través del director del P.M.A.
- l) Cualesquiera otras de su competencia.

Este Grupo se constituirá con los medios propios de la Ertzaintza y los procedentes de las Policías Locales.

4.7.4.- Grupo Logístico.

Este Grupo tiene como función la provisión de todos los equipamientos y suministros necesarios para el desarrollo de las actividades de los Grupos de Acción y aquellas otras que sean consecuencia de la evolución del suceso. Sus funciones se concretan en los siguientes apartados:

- a) Gestionar la incorporación de los equipos especiales de trabajo al Grupo de Intervención que determine el propio Grupo de Intervención o el Grupo de Apoyo Técnico.
- b) Colaborar en la evaluación de necesidades para las intervenciones y para determinar los equipamientos y suministros necesarios para atender a la población.
- c) Gestionar el albergue de emergencia, sus abastecimientos y el transporte a la población afectada, así como los puntos de reunión, en caso de ser necesaria una evacuación.
- d) Información a la Dirección del Plan a través del director del P.M.A. de los resultados de las gestiones y tareas realizadas.

Talde hau osatzen duten taldeak SOS-Deiak Larrialdiak Koordinatzeko Zentroetan ari direnak dira, baina beste talde batzuk ere erantsiko zaizkio, bai Eusko Jaur-laritzako Saitetakoak, bai garraioez, herrilanez, komunikazioez, eta abarrez arduratzen diren beste erakunde edo instituzio batzuetakoak.

4.7.5.- Laguntza Teknikoko Taldea

Talde hau Planaren zuzendaritzaren esanetara dagoen tresna bat da. Talde honen eginkizuna aholkularitza teknikoa ematea da, istripuaren ustezko bilakaerari buruz, kalteen nondik norakoaz eta haien eragileak kontrolatzeko edo ondorioak murrizteko ezarri behar diren neurri zuzentzaile eta konpontzailei buruz; halaber, kalteturik dauden funtsezko zerbitzuak birgaitzeko aholkularitza ematea.

Horretarako, hauek dira bere eginkizunak:

a) Istripuaren ahalezko ondorioak ebaluatzea: hodei toxikoa eratzea eta zabaltzea, atmosfera lehergarriak, osasunari edo ingurugiroari eragin ahal zaizkion kalteak.

b) Istripuarekin zerikusia duten gai arriskutsuen izaera, ezaugarri edota erabiltzeko erei buruzko aholkuak ematea.

c) Aipaturiko neurriak erabiltzeko behar diren lan tresnei eta hornigaiei buruzko aholkuak ematea.

d) Larrialdiaren eta bere eraginen jarraipen teknikoa egitea.

e) Planaren zuzendaritzari lorturiko emaitzen eta larrialdia ebaluatzean sortzen diren beharren berri ematea, APAren zuzendariaren bidez.

Honako hauek egongo dira Laguntza Teknikoko Taldean:

Larrialdiei Aurregiteko zuzendaritza.

a) Ingurugiro Sailburuordetzako Ingurugiroaren Kalitatearen zuzendaritza.

b) Garraio eta Herrilan Saileko Uren zuzendaritza.

c) Segurtasun Nuklearerako Kontseilua, baldin eta istripuak 7. mailako gaiekin zerikusia badu (erradioaktiboak).

d) Industria Administrazioarako zuzendaritza.

e) Trafiko zuzendaritza.

f) Osasun Publikorako zuzendaritza.

g) Salerosgai Arriskutsuak garraiatzen dituzten enpresen segurtasun sailburuak, bidali edo jaso behar duen enpresa, istripuan zerikusia duten gaiak erabili edo sortzen dituzten enpresak, beste garraio enpresa batzuk eta tona kopuru handietarako garabi zerbitzuak. VIII. eranskinean horiekin harremanetan jartzeko era adierazten da, bai eta salerosgai arriskutsuak garraia-

La composición de este Grupo se nutre de los equipos integrados en los Centros de Coordinación de Emergencias SOS-Deiak, incorporando otros equipos procedentes de otros Departamentos del Gobierno Vasco u otros entes e instituciones encargadas de áreas como transportes, obras públicas, comunicaciones, etc.

4.7.5.- Grupo de Apoyo Técnico.

Este Grupo es un órgano instrumental a disposición de la Dirección del Plan cuyo fin es asesorar técnicamente sobre la posible evolución del escenario accidental, el alcance de sus afecciones, las medidas correctoras y de reparación, controlar la causa que los produce o aminorar sus consecuencias, así como para la rehabilitación de los servicios esenciales afectados.

A tal fin le corresponden las siguientes actuaciones:

a) Evaluar las potenciales consecuencias del accidente: formación y propagación de nube tóxica, atmósferas explosivas, efectos sobre la salud o el medio ambiente.

b) Asesorar acerca de la naturaleza, características y modo de manipulación de las materias peligrosas implicadas.

c) Asesorar sobre los equipos especiales de trabajo y equipamiento necesarios para la aplicación de estas medidas.

d) Efectuar el seguimiento técnico de la emergencia y de sus acciones.

e) Informar a la Dirección del Plan a través del director del P.M.A. de los resultados obtenidos y de las necesidades que se presenten en la evolución de la emergencia.

Este Grupo estará compuesto por:

a) Dirección de Atención de Emergencias.

b) Dirección de Calidad Ambiental de la Viceconsejería de Medio Ambiente.

c) Dirección de Aguas del Departamento de Transportes y Obras Públicas.

d) Consejo de Seguridad Nuclear, en caso de que el accidente implique materias de la categoría 7 - radiactivas.

e) Dirección de Administración Industrial.

f) Dirección de Tráfico.

g) Dirección de Salud Pública.

h) Los consejeros de seguridad de las empresas de transporte de MM.PP, la empresa expedidora o receptora, industrias en cuyas instalaciones se manipulan o fabrican las sustancias involucradas en el accidente, otras empresas transportistas y los servicios de grúas de gran tonelaje. En el anexo VIII se refleja el modo de contacto, así como los recursos más adecuados con que

tzen dituzten EAeko eta inguruetakoen enpresek dauzkatzen baliabiderik egokienak ere. IX. eranskinean SAMCAR, RENFEren bidez Garraiatzen diren Salerosgai Arriskutsuekin gertatzen diren Istripuetarako El-karganako Laguntza Sistema, begiratu daiteke. Hor aholkua eman dezaketenen enpresen zerrenda dago, gai kimikoen arabera antolatuta. Istripua gertatu den eremuan gelditu diren hondakinei dagokienez, hondakin toxikoak eta arriskutsuak erabiltzeko kudeatzaile baimendunen bidez egingo da. VII. eranskinean dago kudeatzaileen zerrenda.

5.- JARDUTEKO ERA.

5.1.- ISTRIPUA IRAGARRI

Salerosgai arriskutsuak garraiatzean gertatzen diren istripuei buruzko informazioa Ekintzak Koordinatze-ko Zentroari (SOS-DEIAK) adieraziko zaio. Honako datuok jaso beharko dira:

Gertaera non jazo den

- Gertaera mota (ezin aurrera jarraitu, edukiontzia hautsi da, irauli egin da, ihesa izan du, isuri egin da, sutea, eztanda).

- Zerikusia duten salerosgai arriskutsuei eta edukiontzari buruzko datuak (gai mota, identifikazioa, kopurua, edukiera, edukiontzi mota).

- Biktimarik dagoen (sintomatologia).

- Eguraldia edo gertaeraren ondorioak balioesteko eta arintzeko balio duten bestelako gorabeherak.

- Inguruan dauden elementu zaurgarriak: biztanleguneak, ubideak, komunikazio bideak, isurbideak...

Istripuak salerosgai arriskutsuak daramatzen Armadako ibilgailuren bat harrapatzen badu, Gobernuaren Ordezkaritzari eta gertalekutik hurbilen dagon Armadetako edozein agintari militarri adieraziko zaie.

Istripuari buruzko datuak jasotzeari dagokionez, X. eranskinean agertzen den eredu arautua erabiliko da. Eredu horrek bi mota ditu, errepidez zein trenbidez garraiatutako salerosgaiak diren.

5.2.- JARDUERA MAILAK

5.2.1.- Istripuaren larritasuna balioztatzea

Ondorengo atalean adierazten diren egoerak edo jardura mailak ezartzeko erabiliko dugu balioeste hau. Bi erreferentzia erabiliko dira. Batetik, istripuak zer nolako ondorioak eragin dizkien pertsonen, ondasunen eta ingurugiroaren, eta, bestetik, istripuaren gorabeherak direla-eta ustez gerta daitezkeenak, gaia eta istripu mota.

Honako gorabehera hauei erreparatu beharko zaie:

- Garraio mota.

- Garraiatzen diren salerosgaien izaera eta arrisku maila.

cuentan las compañías de transporte de MM.PP más importantes con bases en la C.A.P.V. y proximidades. En anexo IX se puede consultar el SAMCAR, Sistema de Ayuda Mutua para caso de Accidente en el Transporte de MM.PP en RENFE donde se ofrece un listado de empresas ordenadas por productos químicos sobre los cuales pueden asesorar. En cuanto a la retirada de los residuos que permanezcan en el escenario del accidente, ésta se hará a través de gestores autorizados de residuos tóxicos y peligrosos. Se ofrece un listado de dichos gestores en el anexo VII.

5.- OPERATIVIDAD.

5.1.- NOTIFICACIÓN DE ACCIDENTES.

La comunicación de información relativa a accidentes en los transportes de mercancías peligrosas se efectuará al Centro de Coordinación Operativa (SOS-DEIAK) y los datos a recabar serán los siguientes:

Localización del suceso.

- Tipo de suceso (no puede seguir marcha, rotura contenedor, vuelco, fuga, derrame, incendio, explosión)

- Datos sobre las mercancías peligrosas implicadas y sobre el contenedor (clase de materia, identificación, cantidad, capacidad, tipo de contenedor)

- Existencia de víctimas (sintomatología).

- Condiciones meteorológicas y circunstancias que sirvan para valorar los efectos del suceso, así como su eficaz mitigación.

- Proximidad de elementos vulnerables: núcleos habitados, cauces de agua, vías de comunicación, sumideros ...

Cuando el accidente afecte a un vehículo de las Fuerzas Armadas que transporte mercancías peligrosas, se informará al Delegado de Gobierno y a la autoridad militar de cualquiera de los tres Ejércitos más próxima al lugar del suceso.

Respecto a la recogida de datos sobre el accidente, se utilizará el modelo normalizado que figura en el anexo X. Dicho modelo tiene dos modalidades, según se trate de transporte por carretera o por ferrocarril.

5.2.- NIVELES DE ACTUACIÓN.

5.2.1.- Valoración de la gravedad del accidente.

Esta valoración servirá para establecer las situaciones o niveles de actuación que se definen en el siguiente apartado. Se realizará en función de los efectos producidos por el accidente sobre personas, bienes y el medio ambiente y aquellos que se prevean según las circunstancias que concurren en el accidente, las características del producto implicado y tipo de accidente.

Las circunstancias a considerar son las siguientes:

- Medio del transporte.

- Naturaleza y peligrosidad de la mercancía transportada.

- Garraiatutako salerosgaien kopurua
- Edukiontzia mota, edukiontzia-egoera eta ustez gerta dakiokeena.
- Bata bestearen segidako efektua gertatzeko aukerak.
- Istripuaren gertalekua, bidearen egoera eta trafikoaren dentsitatea.
- Populazioa, eraikinak edo inguruan dauden beste elementu zaurgarriak.
- Ingurugiroa.
- Eguraldia.
- Bidean auto ilara luzeak sortzeko posibilitaterik dagoen.

Istripuak ibilgailuak, edukiontzia eta edukia izan dituzten kalteen arabera sailkatzen dira:

- 1. mota. Istripua edo matxura dela-eta, garraioak ezin du aurrera jarraitu; hala ere, salerosgai arriskutsuen edukiontzia ondo dago eta ez da irauli, ezta errailetik irten ere.
- 2. mota. Istripuaren ondorioz, edukiontzia kalteak izan ditu edo irauli edo errailetik irten da; edukia, baina, ez da edukiontzitik irten edo isuri.
- 3. mota. Istripuaren ondorioz, edukiontzia kalteak izan ditu eta edukia edukiontzitik irten edo isuri da.
- 4. mota. Edukiontzia kalteak edo sua du, eta edukia irten da garretan.
- 5. mota. Edukia eztanda egin du eta txikitu egin du edukiontzia.

Lehen aipaturiko egoeren arabera eta istripu motaren arabera zehaztuko dira esku hartzeko eremuak eta alerta eremuak, populazioari, ondasunei edo inguruari eman beharreko arretari erreparaturik.

Horiek horrela, zeri deritzo esku hartzeko eremua? Bada, istripuaren ondorioek pertsonen, ondasunen edo ingurugiroari eragindako edo ustez eragin diezazkiekeen kalteak hartzen duten eremuari, baldin eta kalteak berehala babes neurriak erabiltzera behartzen badute. Eta noiz sortzen da alerta eremua? Bada, istripuaren ondorioek, nahiz eta biztanleriarentzat agerian egon, populazio horri informazioa ematea besterik eskatzen ez dutenean. Eremu horretan, baina, baliteke babes neurri bereziak behar dituzten pertsona taldeak egotea, pertsona horien egoera bereziki zaurgarria dena (talde kritikoak).

APAren zuzendariak egingo du balioesteko proposamena.

5.2.2.– Jarduera mailak (larritasuneko aldiak edo egoerak)

- Cantidad de mercancía transportada.
- Tipo, estado y previsible comportamiento del continente.
- Posibilidad de efecto en cadena.
- Lugar del accidente, estado de la vía y densidad de tráfico.
- Población, edificaciones y otros elementos vulnerables circundantes.
- Entorno medioambiental.
- Condiciones meteorológicas.
- Previsión de fuertes retenciones en la red vial.

La clasificación de los accidentes se realiza atendiendo a los desperfectos sufridos por el vehículo, el continente y el contenido.

- Tipo 1. Avería o accidente en el que el vehículo o convoy de transporte no puede continuar la marcha, pero el continente de las materias peligrosas transportadas está en perfecto estado y no se ha producido vuelco o descarrilamiento.
- Tipo 2. Como consecuencia de un accidente el continente ha sufrido desperfectos o se ha producido vuelco o descarrilamiento, pero no existe fuga o derrame del contenido.
- Tipo 3. Como consecuencia de un accidente el continente ha sufrido desperfectos y existe fuga o derrame del contenido.
- Tipo 4. Existen daños o incendio en el continente y fugas con llamas del contenido.
- Tipo 5. Explosión del contenido destruyendo el continente.

En función de las circunstancias señaladas anteriormente y el tipo de accidente se determinarán las zonas de intervención y alerta según las necesidades de atención a la población, los bienes o el medio ambiente.

Así pues, se define la zona de intervención como aquella en la que las consecuencias del accidente han producido o se prevé pueden producir a las personas, bienes y el medio ambiente, daños que requieran la aplicación inmediata de medidas de protección. Por otra parte, se considerará zona de alerta aquella en la que las consecuencias del accidente, aunque puedan producirse aspectos perceptibles para la población, no requieren más medidas de intervención que la de información a aquélla, salvo para ciertos grupos de personas cuyo estado puede hacerlas especialmente vulnerables (grupos críticos) y que puedan requerir medidas de protección específicas.

La propuesta de valoración será realizada por el director del P.M.A.

5.2.2.– Niveles de actuación (fases o situaciones de la emergencia)

Batetik, istripuaren ezaugarriak eta horrek eragindako edo ustez eragin ditzakeen ondorioak direla-eta esku hartzeko sortzen diren beharren arabera, eta, bestetik, esku hartzeko dauden baliabideen arabera, jarraian adierazten diren larritasunezko egoeretako bat ezarriko da.

0 egoera. Eskura diren baliabideez kontrola daitezkeen istripuei dagokie. Egoera horretan, baita aurreikus daitekeen bilakaerarik txarrenean ere, ez dago arriskurik pertsonentzat (esku hartzeko lanetan ari direnez kanpora), ez ingurugirorako, ez istripua gertatu den lekuaz kanpoko ondasunetarako. Larrialdiei Aurregiteko Zuzendaritzak horretarako propio eratu dituen ekintza taktiken bidez koordinatuko dira egoera mota hauek.

Ekintza taktika hauek Larrialdiei Aurre Egiteko Legeak larrialdi ez tamalgarrien kudeaketari buruzko III. Kapituluari oharrekin dituen jardura protokoloak dira. Horren irizpideak 26. artikuluan azaltzen dira.

Ekintza taktika bakoitza plan sinoptiko bat da, istripuaren faktore baldintzatzaileak eta egoera (euriak, haizea, hezetasuna, ...) adierazten dituenak. Faktore horien arabera, beraz, zerbitzu batzuek parte har dezaten aurreikusten da (Plan Bereziko Ekintza Taldeak) edo horiek jakinaren gainean jartzea. Gainera, faktoreen arabera, taktika horrek bideratu behar duen istripuaz arduratzen diren pertsonen eta agintarien ere jakinarazi behar zaie.

5.2.1 atalean (Istripuaren larritasuna balioztatzea) 1-5 motatakoak bezala deskribatu direnak dira salerosgai arriskutsuekin ustez gerta daitezkeen istripu tipifikatuak, Plan berezi hau indarrean ipini aurretik ekintza taktika bat garatzea eragin dezaketena, alegia. Hortaz, EG edo TG izena emango zaie (errepidez edo trenbidez garraiatzen den, hurrenez hurren), 1etik 5era bitarteko zenbaki batekin batera (5.2.1. idatz-zatian egin dako deskribapenari jarraiki).

Indarrean jarritako taktikaren zuzendariak, istripuaren larritasuna ikusita eta ohiko bideak erabilita, Herriazaino Saileko agintari eskumendunari adieraziko dio bere balioztatzea, agintariak ekintza egoera aldarrika dezan.

1. egoera. Gertaturiko istripuak eskura dituzten baliabideez kontrola badaitezke ere, behar-beharrezkoa da istripuaren eraginez arriskupean dauden edo egon litezkeen pertsonak, ondasunak edo ingurugiroa babesteko neurriak erabiltzea. Eusko Jaurlaritzako Herriazaino Sailburuari dagokio egoera hau aldarrikatzea, eta horrela egiteak Plan hau indarrean jartzea dakar.

En función de las necesidades de intervención derivadas de las características del accidente y de sus consecuencias ya producidas o previsibles, y de los medios de intervención disponibles, se establecerá alguna de las situaciones de emergencia siguientes:

Situación 0.— Referida a aquellos accidentes que pueden ser controlados por los medios disponibles y que, aún en su evolución más desfavorable, no suponen peligro para personas no relacionadas con las labores de intervención, ni riesgo severo para el medio ambiente, ni para bienes distintos a la propia red viaria en la que se ha producido el accidente. Este tipo de situaciones serán coordinadas a través de las tácticas operativas que para el efecto ha confeccionado la Dirección de Atención de Emergencias.

Estas tácticas operativas son los protocolos de actuación que la Ley de Gestión de Emergencias contempla en su capítulo III sobre la gestión de las emergencias no calamitosas, cuyos criterios básicos de elaboración y aplicación son recogidos en su artículo 26.

Cada una de estas tácticas operativas es un plan sinóptico en el que se recogen los diferentes factores condicionantes del accidente y su situación (lluvias, viento, humedad, ...). En función de estos factores queda preestablecida la actuación de un conjunto de servicios (Grupos de Acción del Plan Especial) o su preaviso, así como los avisos a las personas y autoridades implicadas con el supuesto accidental al que la táctica pretende dar respuesta.

Los supuestos accidentales tipificados en el contexto de los accidentes con mercancías peligrosas, susceptibles de desarrollar táctica operativa como actuación previa a la posible activación formal del presente Plan Especial, son los que se han descrito en apartado 5.2.1. (Valoración de la gravedad del accidente) como de tipo 1 a 5. Así pues, el nombre que recibirán serán TPC ó TPF (según que la modalidad del transporte sea por carretera o ferrocarril, respectivamente) seguido de un número que irá de 1 a 5 según la descripción del apartado 5.2.1.

El director de la táctica operativa activada, en función de la gravedad del accidente y a través de los canales establecidos, pondrá en conocimiento de la autoridad competente del Dpto de Interior su valoración para que éste declare la situación operativa.

Situación 1.— Referida a aquellos accidentes que pudiendo ser controlados con los medios de intervención disponibles, requieren de la puesta en práctica de medidas para la protección de las personas, bienes o el medio ambiente que estén o que puedan verse amenazados por los efectos derivados del accidente. La declaración de la situación le corresponde al Consejero de Interior de Gobierno Vasco, y ello supone la activación de este Plan.

2. egoera. Istripu hauetan Plan honetan aurreikusen ez diren baliabideak erabili behar dira istripuaren ondorioak kontrolatzeko edota pertsonak, ondasunak edo ingurugiroa babesteko neurriak ezartzeko. Baliabideok Estatuko Planaren antolakuntzak ipini behar ditu.

3. egoera. Salerosgai arriskutsuak garraiatzean gertatzen diren istripu hauetan, nazio interesari eragiten diotela erabaki ostean, Barne Ministroak aldarrikatu behar du egoera hau. Egoera honetan Herrizaingo Sailburuak izendatuko du Estatuko administrazioko agintariarekin batera Zuzendaritza Batzordea osatuko duen agintaria. EKZ EKBZ bilakatzen da. Egoera hau sortu duten faktoreak desagertutakoan, 2. egoera edo normaltasuna aldarrika daiteke.

5.2.3.– Egoera bakoitzari buruzko aldarrikapen formal

Salerosgai arriskutsuekin istripua gertatu ostean 1. egoerako edo goragoko egoerako gorabeherak gertatzen direnean, Plan Berezi hau indarrean jartzeko aldarrikapen formal egingo da.

Larrialdia 0 egoerakotzat jotzen bada, ez da plan hau indarrean jarriko eta dagokion ekintza taktika erabiliz egingo zaio aurre.

5.3.– EKINTZAK.

5.3.1.– Istripua kontrolatu eta neutralizatzea

Istripuak kaltetutako edo kaltetu daitezkeen eremuetan izan dezakeen eragina murrizteko asmoz, Planaren Zuzendaritzak agindutako neurriak eta ekintzak beteko dituzte Ekintza Taldeek, betiere istripuaren larritasuna urritzeko. Ekintzon bidez, bada, istripuarekin zerikusia duten gaiak egonkortu edo eutsi nahi da gaiok isuri direnean edo isurtzeko arriskua dagoenean. Ekintzok fisikoak edo kimikoak izan daitezke:

- a) Harea, sepiolitak, etab. erabiliz zurgatzea.
- b) Estaltzea, behin-behineko neurri gisa, euriak eraman eta zorueta iragazi ez daitezen.
- c) Urtzea, arriskua segurtasun maila egokietara jaisteko.
- d) Eustea, ezpondak edo hesiak erabiliz.
- e) Barreiatzea, gas sukoiaren edo toxikoen pilaketa urritzeko.
- f) Edukiontzia txikiak handiagoak diren beste batzuetan paketatzea.
- g) Tapoiak edo adabakiak erabiltzea, pitzadura edo arraildurak ixteko.
- h) Haizatzea, presioa jaisteko eta edukiontzian gerta litekeen eztanda saihesteko.
- i) Lurrina kentzea, isuri likido egonkor baten gainean bitsa ezarri.

Situación 2.– Referida a aquellos accidentes que para su control o la puesta en práctica de las necesarias medidas de protección de las personas, los bienes o el medio ambiente se prevé el concurso de medios de intervención no asignados a este Plan, a proporcionar por la organización del Plan estatal.

Situación 3.– Referida a aquellos accidentes en el transporte de mercancías peligrosas que habiéndose considerado que está implicado el interés nacional así sean declarados por el Ministro de Interior. En esta situación el Consejero de Interior designará la autoridad que, junto a la correspondiente por parte de la Administración estatal, constituya el Comité de Dirección. El CECOP se constituye en CECOPI. Cuando los factores desencadenantes de esta situación desaparezcan, puede declararse el nivel 2 o la vuelta a la normalidad.

5.2.3.– Declaración formal de cada situación.

Cuando concurren las circunstancias que determinan la situación 1 o superiores de emergencia por accidente de mercancías peligrosas, se procederá a la declaración formal de la aplicación de este Plan Especial.

En el caso de que la emergencia sea clasificada como de situación 0, no supondrá la activación formal del presente Plan haciéndose frente a la misma a través de la activación de la correspondiente táctica operativa.

5.3.– ACCIONES OPERATIVAS.

5.3.1.– Control y neutralización del accidente.

Con el fin de minimizar el alcance del accidente en las zonas afectadas o potencialmente afectadas, los Grupos de Acción ejecutarán medidas y acciones, instruidas a través de la Dirección del Plan tendentes a disminuir la severidad del accidente. Estas actuaciones son tendentes a estabilizar y contener las sustancias implicadas en caso de que se haya producido un derrame o éste pueda producirse. Dichas operaciones pueden ser de carácter físico o químico:

- a) Absorción mediante arenas, sepiolitas, etc.
- b) Cubrición, como medida temporal para evitar la infiltración en suelos por arrastre de lluvias.
- c) Dilución, disminuyendo así el riesgo a niveles seguros.
- d) Retención mediante diques y barreras.
- e) Dispersión para disminuir concentración de gases inflamables y/o tóxicos.
- f) Sobreempaquetamiento de envases pequeños en otros más grandes.
- g) Tapones y parches para obturar el paso a través de grietas o fisuras.
- h) Venteo, con el fin de despresurizar y evitar el estallido del continente.
- i) Supresión de vapor mediante espumas sobre un vertido líquido estático.

j) Erretze kontrolatua, eztanda egin dezaketan atmosferak eratu ez daitezten.

k) Sakabanatzea, itsaso eta ibaietara isuri diren gaien eragiten dieten eragileen bidez.

l) Jelatzea, neutralizatzea, polimerizatzea eta gotortzea: salerosgai arriskutsu batzuen berezko arriskua murrizteko neurriak.

5.3.2. Populazioa babestea

Biztanleak babesteko neurriak bitara biltzen dira: biztanleak alde aurretik prestatzea, nork bere burua babesteko hartu behar dituen neurriak buruz edo, beraiei gaztigua eman edo neurri horiek abian jartzea, baldin eta alde aurretiko neurri gisa erabakitzen bada, biztanleak leku batera bildu behar direla edo beraiek dauden lekutik atera behar direla, larrialdiak txarrera jotzen badu.

Planak ondoko neurri hauek hartzen ditu, biztanleak babesteko:

- Nork bere burua babesteko neurriak: biztanleek eurek gauza ditzaketan neurri errazak dira.

- Leku batera biltzea: neurri hau biztanleak euren bizilekuetan, barrunbe edo bizitegi hurbiletan babestea da, noiz eta neurria hartuko dela iragartzen den unean.

- Urrutiratu eta babestea: biztanleak leku arrisku-tsuetatik leku ziurretara eroatea da; oro har, leku horiek ez daude urrutira, eta bakoitza, bere bitartekoak erabiliz, aldatzen da leku batetik bestera.

- Sarrerak kontrolatu eta ukituriko aldeetan ordena zaintzea.

- Edateko uren erabilera eta bainatzeko uretako sarrerak kontrolatzea, inguruko urak kutsatu direnean.

- Ebakuazioa: arrisku handieneko aldean dauden biztanleak handik urrutira dauden aldeetara eroatea da.

- Osasun laguntza: kaltetuak mailakatzea, kontrolatzea eta istripua gertatu den lekutik ateratzea, lehen mailako eta premiazko laguntza emateko, baita osasun publikoa kontrolatzea.

- Larrialdiko aterpea eta hornitzea.

5.3.3.– Populazioari informazioa ematea

Zabalkunde kanpainak eta biztanleei informazioa emateko kanpainak egiten dira Plan honek jorratzen duen arriskuari buruz; horiek ez ezik, plan bereziaren eragiketen barruan, lehenetsuneko ekintza da gaztigatzea. Gaztigu eta informazio horiek alarma mezuen eta jarraibideen bidez zabaltzen dira, eta populazioa babesteko oinarritzko neurriak dira, benetako eta osoko informazioak ez izateak dakarren babesik eza saihesten baita.

j) Combustión controlada, para evitar la formación de atmósferas explosivas.

k) Dispersión mediante agentes de superficie activa en vertidos a mar y ríos.

l) Gelación, neutralización, polimerización y solidificación: medidas tendentes a reducir el riesgo intrínseco de algunas mercancías peligrosas.

5.3.2.– Protección a la población.

Las medidas de protección para la población se concretan en la preparación previa de la misma mediante información sobre medidas de autoprotección, o bien, su aviso o puesta en marcha en caso de que preventivamente se decida el confinamiento o evacuación ante una posible evolución negativa de la emergencia.

Las medidas de protección a la población que contempla el Plan son las siguientes:

- Medidas de autoprotección personal: son aquellas medidas sencillas que puedan ser llevadas a cabo por la propia población.

- Confinamiento: esta medida consiste en el refugio de la población en sus propios domicilios, recintos o habitáculos próximos en el momento de adoptarse la adopción de la medida.

- Alejamiento y refugio: consiste en el traslado de la población desde posiciones expuestas a lugares seguros, generalmente poco distantes y utilizando sus propios medios.

- Control de accesos y mantenimiento del orden en las áreas afectadas.

- Control del uso de aguas de consumo y del acceso a aguas de baño en caso de contaminación de aguas en sus proximidades.

- Evacuación: consiste en el traslado de la población que se encuentra en la zona de mayor riesgo hacia zonas alejadas de la misma.

- Asistencia sanitaria: clasificación, control y evacuación de damnificados para asistencia primaria y urgente, así como el control de la salud pública.

- Albergue y abastecimiento de emergencia.

5.3.3.– Información a la población.

Con independencia de las campañas de divulgación e información a la población que se realicen sobre el riesgo objeto de este Plan, la operatividad de este Plan Especial contempla como acción prioritaria los avisos a la población. Estos avisos e información mediante mensajes de alarma y recomendaciones a seguir, constituye una medida de protección a la población fundamental, evitando la desprotección que implica la falta de una información veraz y completa.

Biztanleei emango zaien informazioa, edozelan ere, planaren zuzendaritzak emango du; izan ere, zuzendaritza horrek emango ditu Informazio Kabineteak hedatu beharreko mezuak, behin, Kontseilu aholkulariaren bitartez, larrialdiaren gaineko informazioa gertatu eta iragazita.

Gaztiguak emateko sistema horien helburua biztanleei informazioa ematea da, kasuan-kasuan komenigarriena den jarduerari buruz eta hartu behar diren babes neurri nagusiak ezartzeari buruz: norik bere burua babestea, leku batera biltzea, urrutiratzea, istripu lekutik jendea ateraraztea.

Biztanleei gaztiguak emateko planean ezarrita dauden sistemak hauexek dira:

a) Larrialdietarako Udal Planen bidezko zuzeneko gaztiguak

Tokian tokiko megafoniaz egingo dira; megafonia hori finkoa edo higikorra izan daiteke, eta Segurtasun Taldeko kideek emango dituzte gaztiguak. Gaztigu horiek bide ematen dute biztanleei informazioa zuzenean emateko, berehalaxe ezarri behar diren babes neurrien gaienean.

b) Gaztiguak, gizarte komunikabideen bitartez.

Adierazi den bezala, hedatu behar diren mezuak gizarte komunikabideei Informazio Kabineteak ematen dizkie. Komunikabideok planaren zuzendariaren erakunde laguntzaileak dira eta, Herri Babesari buruzko legeriaren arabera, nahitaez eman behar dute laguntzuna, mezu horiek hedatuz.

Ildo horretatik, Larrialdiei Aurregiteko Bideak (LABI), bere barruan Plan Berezi hau duenak, telebista eta irrati hedapeneko sozietate emakidadunekin protokolo, egiuneak edota hitzarmenak sustatzen ditu. Horiek, bada, bermatzen dute biztanleei eman beharreko mezu eta gaztiguak gehiago hedatzea.

Beste organo edo erakunde batzuen bitartezko gaztiguak. Organo eta erakundeek, informazioa hedatzeko dituzten komunikabideen bidez, hedatuko dute planaren zuzendaritzak, Informazio Kabinetearen bidez, ematen duen informazioa.

5.4.- BITARTEKO ETA BALIABIDEEN KATALOGOA.

Plan berezi honen arabera, giza osagaiak eta osagai materialak, eta azken hauen barruan edozein jite edo titular dutenak, dira higi daitezkeen bitarteko eta baliabideak. Gainera, edozein arrisku edo ezbeharretan erabil daitezke.

Norbanakoen titulartasunari dagozkion bitarteko eta baliabideak higiarazi eta erabiltzeko, LKLren 20. artikuluko irizpideen arabera, eta herritarrek larrialdiko egoeretan dituzten eginbeharrak arautzen dituen legee-

La información que se transmite a la población emanará, en todo caso, de la Dirección del Plan que tras valorar y cribar la información existente de la emergencia, mediante su Consejo Asesor, emitirá los mensajes a difundir por el Gabinete de Información.

Estos sistemas de avisos tienen por finalidad informar sobre la actuación más conveniente en cada caso y sobre la aplicación de las principales acciones de protección que se deben adoptar: medidas de autoprotección, confinamiento, alejamiento, evacuación.

Los sistemas de avisos a la población que contempla el Plan son:

a) Avisos directos a través de los Planes de Emergencia Municipales.

Se realizan normalmente por megafonía local fija o móvil a través de los componentes del Grupo de Seguridad. Estos avisos permiten informar directamente a la población sobre las medidas de protección de aplicación más inminente.

b) Avisos a través de los medios de comunicación social.

Como ya se ha indicado, los mensajes a difundir son facilitados a los medios de comunicación social por el Gabinete de Información. Estos medios son entidades colaboradoras con el Director del Plan que, de conformidad con la legislación de Protección Civil, tienen la obligación de colaborar en la difusión de los mencionados mensajes.

En este sentido, el Plan de Protección Civil (LABI), en el que se integra el presente Plan Especial, promueve los protocolos, convenios o acuerdos con las principales sociedades concesionarias de televisión y/o radiodifusión, lo que garantiza la mayor difusión de los mensajes y avisos a la población.

Información a través de otros organismos e instituciones.

Los diferentes organismos e instituciones remitirán a través de sus canales de difusión la información emanada de la Dirección del Plan a través de su Gabinete de Información.

5.4.- CATÁLOGO DE MEDIOS Y RECURSOS.

Son medios y recursos movilizables en el presente Plan Especial los elementos humanos y materiales, y de éstos últimos los de cualquier naturaleza o titularidad, susceptibles de ser utilizados en casos de situación de riesgo o calamidad.

La movilización y utilización de medios y recursos de titularidad privada se efectuará según los criterios del artículo 20 de la L.G.E. y de conformidad con lo dispuesto en la legislación reguladora de los deberes ciu-

tan xedatutakoarekin bat etorritz (urtarrilaren 21eko 2/1985 Legearen II. kapitulua).

LABIk badu bere bitarteko eta baliabideen katalogoa; eta katalogo horretan Euskal Autonomia Erkidegoko udal eta foru administrazio guztiek sortu eta iraurarazitako bitarteko eta baliabide guztiak sartzen dira, bai eta LABIri atxikitzen zaizkion gainerako administrazioen bitartekoak eta baliabideak ere. Larrialdiei Aurregiteko Zuzendaritzari dagokio katalogo hori etengabe eguneratua izatea.

Esku Hartzeko Taldean dauden zerbitzuek ematen dituztenak dira 5.3.1. atalean adierazitako ekintzak burutzeko behar diren bitarteko bereziak:

- Sua Itzaltzeko eta Salbamendurako Zerbitzuak, eta IV. eranskineko inbentarioan agertzen diren baliabideak izango dituzte.
- Salerosgai arriskutsuak garraiatzen dituzten enpresak. VIII. eranskinean azaltzen dira enpresa hauetako batzuen baliabideak.
- Istripuan zerikusia duen gaia sortu duen enpresa edo gai hori hartu behar duen enpresa.
- FEIQUEn eta RENFEren (SAMCAR) artean eta FEIQUEn eta Herri Babeserako Zuzendaritza Nagusiaren artean loturiko hitzarmenetan zehazten diren enpresa laguntzaileak. Hauek laguntza maila desberdinak eskaintzen dituzte, hala nola aholkularitza teknikoa edo istripuaren gertalekura baliabideak eramatea.
- Hondakin Toxiko eta Arriskutsuen Kudeatzaileak
- Tona kopuru handietarako garabiak.
- Foru Aldundietako Herrilaren zerbitzuak.
- Garbiketa industrialetarako enpresak.
- Autobideetako zerbitzuak

6.- SALEROSGAI ARRISKUTSUEKIN GERTATURIKO ISTRIPUEI BURUZKO TOKIKO JARDUERA PLANAK

Euskal Autonomia Erkidegoko plan berezi honen ustez, komeni da udalerrri edota toki erakundeetako organo eskudunek salerosgai arriskutsuekin gertaturiko istripuetan jarduteko plan bereziak gertatu eta onestea (LKLen 17.2 art.). Hori horrela, ildo gidatzaile batzuk eman dira herri babesa udalerrietan antolatzeko. Ildo gidatzaileok alde aurretiko neurri eta esku hartzeari begira daude, gerta litezkeen istripuen aurrean; edozein ere, behar den beste malgutasun izango da interpretazio eta jarduerari begira, inguruabarrek kasuan-kasuan hartaraturik; eta behar den beste malgutasun zainduko da Euskal Autonomia Erkidegoak indarrean jarritzen duen plan bereziaren jardute eta zuzendaritzaren egituran ere.

Modu horretara, kapitulu hau oinarritzko gidabidea da udal eta toki erakundeentzat, baldin eta, istripuak izateko arrisku aldeetan egoteagatik, arrisku horri au-

dadanos ante situaciones de emergencia (Capítulo II de la Ley 2/1985, de 21 de enero).

El LABI dispone de su propio catálogo de medios y recursos, en el cual se integran todos los catálogos de medios y recursos creados y mantenidos por las diferentes administraciones locales o forales de la CAPV, así como los medios y recursos de otras administraciones que se adscriban al mismo. Corresponde a la D.A.E., mantenerlo permanentemente actualizado.

Los medios específicos a utilizar para efectuar las operaciones descritas en el apartado 5.3.1. serán los que aporten los diferentes servicios integrados en el Grupo de Intervención:

- Servicios de Extinción de Incendios y Salvamento, que contarán con los medios que se reflejan en el inventario del anexo IV.
- Empresas transportistas de mercancías peligrosas. En el anexo VIII se encuentran recogidos los recursos de algunas de estas empresas.
- Empresa suministradora o manipuladora de la sustancia implicada en el accidente.
- Empresas colaboradoras que a través de los compromisos firmados entre FEIQUE y RENFE (SAMCAR) y entre FEIQUE y la Dirección General de Protección Civil, ofrecen diversos niveles de ayuda que van desde el asesoramiento técnico a la aportación de recursos al lugar del accidente.
- Gestores de Residuos Tóxicos y Peligrosos.
- Grúas de gran tonelaje.
- Servicios de Obras Públicas de las Diputaciones Forales.
- Compañías de limpiezas industriales.
- Servicios de Autopistas.

6.- PLANES DE ACTUACIÓN DE ÁMBITO LOCAL FRENTE A ACCIDENTES CON MERCANCÍAS PELIGROSAS

El presente Plan Especial de la CAPV estima conveniente prever que los órganos competentes de los municipios o entidades locales, elaboren y aprueben planes de actuación específicos para el riesgo de accidentes con mercancías peligrosas (art. 17.2 de la LGE), por lo que se facilitan algunas directrices para la organización municipal de la Protección Civil orientadas a la prevención e intervención ante posibles accidentes, sin perjuicio de la necesaria elasticidad de interpretación y de actuación que las circunstancias en cada caso requieran, así como de la estructura operativa y directiva que el propio Plan Especial de Comunidad active.

Así, el presente capítulo constituye una guía básica para los Ayuntamientos y Entidades locales que por su situación en zonas de potencial riesgo de accidentes con

re egiteko plana egin nahi badute; horrezaz gainera, oinarrizko eginkizunak eta edukia zehaztuko dira.

6.1.- TOKIAN TOKIKO JARDUERA PLANAREN OINARRIZKO XEDE ETA EGINKIZUNAK

Salerosgai arriskutsuak garraiatzearen arriskua dela eta prestatzen den tokian tokiko jarduera planaren oinarrizko xedea hauxe da: istripuak gerta daitezkeen aldeetako udalek eta biztanleek, gidabide gisa, larrialdi horiei aurre egiteko gailu bat, mehatxupeko biztanleria babesteko gai dena eta, ahal den neurrian, ondasunei eta funtsezko zerbitzuei eragin diezazkiekeen kalteak saihestu edo murrizteko balio duena. Planak, betiere, Plan Bereziaren antolakuntzan erabat sarturik dauden tokiko bitarteko eta baliabideen arabera jokatuko behar du.

Salerosgai arriskutsuak garraiatzean sor daitezkeen larrialdietako egoerak direla-eta tokian-tokian dauden planek, funtsean, jarduera batzuk garatu behar dituzte; hain zuzen ere, honako hauek:

- 1) Lurraldearen katalogazioa egitea, lurraldeak berak jasaten dituen arriskuen eta zaurgarrien identifikazioaren arabera.
- 2) Tokian tokiko antolaketa eragiturak eratzeko, hala betearazteko, nola eragiteko; bai eta prozedurak eratzeko, toki eremuan, salerosgai arriskutsuak garraiatzean sor daitezkeen larrialdietan esku hartzeko.
- 3) Istripu lekutik jendea ateratzeko, osasun laguntza emateko edota defentsetarako erabil daitezkeen udalaren zein norbanakoen baliabide eta bitartekoen zerrenda eguneratua prestatzea.

6.2.- EUSKADIKO ERREPIDEZ ETA TRENBIDEZ GARRAIATZEN DIREN SALEROSGAI ARRISKUTSUEKIN GERTA DAITEZKEEN ISTRIPUEI AURRE EGITEKO PLAN BEREZIAREN ETA TOKIKO PLANEN ARTEKO LOTURA

Salerosgai arriskutsuak garraiatzean gerta daitezkeen istripuak direla-eta tokian-tokian jarduteko plana abian jarritakoan, planaren zuzendaritzak plana abian jarri dela adieraziko dio Plan Bereziaren zuzendariari eta hori jakinarenean gainean dagoela egiaztatuko du. Adierazpen hori SOS-DEIAK zentroen bidez egingo da. Era berean, ekintzen egoera eta garapenaren nondik norakoak ere adieraziko zaizkio, bai eta larrialdia dela-eta zer-nolako aurreikuspena eta aldaketak egiten diren eta ustez noiz amaituko den ere.

Bereziki, SOS-DEIAK zentroen bidez, norberak erantzuna emateko duen gaitasuna behar adinakoa ez dela aurreikusi edo egiaztatu dela jakinarazi behar dituzte, edota falta dituzten baliabideak behar dituztela edo baliabide horiek euren lurraldeaz kanpora ere jardun behar dutela. Edozelan ere, SOS-DEIAK zentroen bidez bideratuko dira planaren titularrak falta dituen bitartekoak eta baliabideak mugitzeko eskaerak.

Salerosgai arriskutsuak garraiatzean gerta daitezkeen istripuak direla-eta Plan berezia indarrean jarrita eta 2.

mercancías peligrosas, deseen realizar el plan de actuación ante este riesgo, especificándose sus funciones básicas y contenido.

6.1.- OBJETO Y FUNCIONES BÁSICAS DEL PLAN DE ACTUACIÓN LOCAL.

El objeto básico del plan de actuación local por riesgo en el transporte de mercancías peligrosas es que los ayuntamientos y la población de los municipios radicados en zonas potencialmente afectadas, se guen por un dispositivo de actuación ante estas emergencias con capacidad de proteger a la población amenazada y, en lo posible, evitar y al menos reducir los daños que puedan producir a los bienes y servicios esenciales, de acuerdo con los medios y recursos locales disponibles plenamente integrados en la organización del Plan Especial.

Las actuaciones fundamentales que debe desarrollar el Plan Local ante las situaciones de emergencia por mercancías peligrosas son las siguientes:

- 1) Catalogación del territorio, de acuerdo con los riesgos que soporta e identificación de vulnerables.
- 2) Configuración de la estructura organizativa local, tanto ejecutiva como operativa, así como los procedimientos para la intervención en las emergencias por este riesgo en su ámbito local.
- 3) Disponer de una relación actualizada de los recursos y medios, municipales o privados, de los que se puede disponer para la evacuación, asistencia sanitaria, defensas, etc.

6.2.- INTERRELACIÓN DE LOS PLANES DE ACTUACIÓN LOCAL Y EL PLAN ESPECIAL ANTE EL RIESGO DE ACCIDENTES EN EL TRANSPORTE DE MM.PP POR CARRETERA Y FERROCARRIL DE EUSKADI

Ante la puesta en marcha de un plan de actuación local frente a accidentes en el transporte de MM.PP la dirección del mismo notificará y verificará que dicha activación es conocida por el Director del presente Plan Especial, comunicándola a través de los centros SOS-Deiak. Se informará asimismo de la situación y desarrollo de las operaciones, confirmación de previsiones y alteraciones de la gravedad de la emergencia y la finalización de la misma.

Especialmente deben comunicar inmediatamente a través de SOS-Deiak la previsión o comprobación de la propia insuficiencia de capacidad de respuesta, la necesidad perentoria de recursos no disponibles, o un alcance más allá de su territorio de los mismos. En todo caso, las solicitudes de movilización de medios y recursos no dependientes del titular del plan, se efectuarán a través de SOS-Deiak.

La activación del Plan Especial ante accidentes en el transporte de MMPP de Euskadi y declarada la situa-

egoera aldarrikatuta, Tokiko Jarduera Plan horiek errekoan txertatuko liraterke, eta berez jarriko liraterke abian (ordura arte jarri ez badira).

Plan Berezia indarrean jarrita, EKZ/EKBZk berehalaxe jakinaraziko die istripuaren eraginpean dauden udalei Erkidegoko edota Estatuko agintariak alerta egoerari, alarma egoerari edo plan indarrean jartzeari eta horren amaierari buruz egindako edozein adierazpen edo komunikazio formal. Era berean, berehalaxe jakinaraziko die eragin diezaiekeen edozein arriskua ere.

6.3.- JARDUERA PLANA EZARRI ETA IRAUNARAZTEA

Udalbatzek, zeinek bere agintepeko arloan, onartuko dituzte salerosgai arriskutsuak garraiatzean sor daitezkeen istripuak direla-eta egiten diren Esku Hartzeko Udal Planak. Hauek Larrialdietarako Udal Planean txertatuko dira.

Jarduera Plan guztiak eguneratu eta berrikusi egingo dira, euren eragingarritasuna ziurtatzeko. Istripu itxurak eta ariketak egingo dira planen eragingarritasun hori egiaztatzeko eta, beti istripu bat gertatu eta larrialdia amaitu ostean, ikasitakoaz edota lorturiko esperientziaz baliatzeko.

7.- PLANA EZARRI ETA IRAUNARAZTEA

Herri Babeserako Euskal Batzordeak Plana onartu eta Herri Babeserako Espainiako Batzordeak homologatu ostean, Herri Babeserako Euskadiko Planaren Zuzendaritzak (LABI) plan hau plan orokorrera biltzeko eta, beraz, plana ezarri eta iraunarazteko behar diren jarduerak bideratuko ditu.

Larrialdiei Aurregiteko Zuzendaritzak ezartzeko eta iraunarazteko jardueren urteko plangintza ezarriko du. Hots, azpiegituz hornitzea, zabalkuntza eta istripu itxurak, salerosgai arriskutsuei buruzko informazioak aldian-aldian eguneratu eta berraztertzea.

7.1.- EZARTZEA

Plan hau lanean jarriko dela ziurtatzeko, honako ekintza osagarri hauek burutu behar dira:

- Aholku Batzordeko kideak eta Informazio Kabineteke kideak izendapena eguneratuta edukitzea, bai eta non dauden jakiteko sistemak ere.

- Ekintza Taldeak osatzen dituzten agintarien (eta haien ordezkoen), kideen eta bitartekoen izendapena gaurkoturik edukitzea, bai eta non dauden jakiteko sistemak ere.

- Esku hartzen duten guztiek Plana ezagutzen dutela ziurtatzea, nork bere betekizunak behar bezala bete ditzan.

- Esku Hartzeko Taldeak erabil ditzakeen baliabideen inbentarioa gaurkotzea.

ción 2 de emergencia, supondrá la integración de estos Planes de Actuación Local, y su activación automática caso de que no lo estuviesen.

Activado el Plan Especial, por su parte se notificará a través del CECOP/CECOPI de forma inmediata a los municipios afectados cualquier declaración o comunicación formal de las autoridades autonómicas o estatales relativas a situaciones de alerta, alarma o activación del plan y sus finalizaciones, así como de cualquier circunstancia de riesgo que les pueda afectar.

6.3.- IMPLANTACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PLAN DE ACTUACIÓN.

Los Planes de Actuación Municipal y de otras entidades locales por accidentes en el transporte de MMPP serán aprobados por los órganos de las respectivas corporaciones en cada caso competentes. Serán integrados dentro del Plan de Emergencia Municipal.

Todo Plan de Actuación deberá ser objeto de actualizaciones y revisiones que aseguren su eficacia, cuya comprobación se efectuará mediante la realización de simulacros y ejercicios y, en todo caso, después de la emergencia por accidentes de acuerdo con las experiencias obtenidas.

7.- IMPLANTACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL PLAN.

Una vez aprobado este Plan por la Comisión Vasca de Protección Civil y homologado por la Comisión Nacional de Protección Civil, la Dirección del Plan de Protección Civil de Euskadi (LABI) promoverá las actuaciones necesarias para la integración del presente Plan, comprendiendo así su implantación y mantenimiento posterior.

La Dirección de Atención de Emergencias, establecerá una planificación anual de las actividades de su implantación y mantenimiento que deban desarrollarse, tales como dotación de infraestructuras, divulgación y simulacros, actualización y revisión periódica de información sobre materias peligrosas y su transporte.

7.1.- IMPLANTACIÓN.

Para asegurar la puesta en marcha del presente Plan es necesario que se lleven a cabo las siguientes actividades complementarias:

- Mantener permanentemente actualizada la designación de los componentes del Consejo Asesor y Gabinete de Información y modo de localización de los mismos.

- Mantener permanentemente actualizada la designación de los mandos (y sus sustitutos), componentes y medios que constituyen los Grupos de Acción y los sistemas para su movilización.

- Asegurar el conocimiento del Plan por parte de todos los intervinientes en la medida necesaria para que realicen correctamente sus cometidos.

- Actualizar el inventario de medios específicos disponibles por el Grupo de Intervención.

– Laguntza Teknikorako Taldearen eginkizunak burutzeko behar diren baliabideak balioestea.

– Ezarritako ereduaren eraginkortasuna, parte hartzaileen prestakuntza eta baliabideak gertu daudela egiaztatzea, Zuzendariak beharrezkotzat jotzen dituen istripu itxurak eginez.

– Esku hartzen duten erakunde eta elkarteekin protokoloak, egiuneak eta hitzarmenak lotzea, norberaren eginkizunak behar bezala argitzeko eta baliabideak edota laguntza teknikoa esleitzeko.

Planean nolabaiteko erantzukizuna duten pertsonen prestakuntza plana ezagutuz hasten da, plan osoaren edo zati baten berri emanaz, bakoitzak dituen eskumenen arabera.

7.1.1.– Plan Bereziaren azpiegitura egiaztatzea

Oinarrizko azpiegituren funtzionalitatea izan badela eta egokia badela egiaztatuko da, beraiek jardun ezaten; beren beregi, ondokoak egiaztatuko dira:

– Transmisio sarea: zerbitzuen arteko komunikazio sistemak.

– EKZri, Informazio Kabineteari eta Ekintza Taldeei behar beste baliabidez hornitzea.

– Biztanleei gaztiguak emateko sistemak (ordena indarren eta, bereziki, udaltzaingoen eta Ekintza Taldeen hornigaiak).

7.2.– IRAUNARAZTEA.

Plana behin ezarri eta gero, eta indarrean dirauen artean, planaren zuzendariak planaren erabateko eragin-garritasuna bermatzeko neurriak hartuko ditu, bai eta plana gaurkotzeko eta egokitzeko ere.

7.2.1.– Eguneratzea eta berriz aztertzea.

Planaren balio tekniko eta operatiboa aldi-aldi berriz aztertu eta eguneratuko da, mantentzeko egitarau baten arabera. Horrela, Herri Babeserako Euskadiko Lurralde Planari dagokion urteko berrikustea egitean, Plan Berezi honen berrikustea ere egingo da.

Horretarako, errepidez eta trenbidez garraiatzen diren salerosgai arriskutsuekin gertatzen diren istripuei buruzko datuak jasotzeko eredu normalizatuak, Plan honen 4.2. idatz-zatian adierazten denak, jasotako informazioaz baliatuko da (X. eranskina).

Era berean, errepidez eta trenbidez garraiatzen diren salerosgai arriskutsuen joan-etorrien mapa eguneragarria izango da. Eguneratze horri begira salerosgai arriskutsuen zirkulazioan gertatu diren aldaketak ondoriozta daitezke, baita istripuotan sarrien agertzen diren gaiak ere.

V. eranskina osatzen duten esku hartzeko fitxerik gokienez, osatu egin behar dira salerosgai hauek garraiatzen dituztenen joan-etorria egin eta eguneratuta koan nabaritzen diren salerosgai arriskutsuak gehituz.

– Evaluar los medios necesarios para llevar a cabo las tareas propias del Grupo de Apoyo Técnico.

– Comprobar la eficacia del modelo implantado, el adiestramiento del personal y la disponibilidad de medios, mediante la realización de los simulacros que el Director considere necesarios.

– Establecimiento de los protocolos, convenios, acuerdos necesarios con los organismos y entidades participantes, tanto para clarificar actuaciones como para la asignación de medios y/o asistencia técnica.

La formación de las personas con responsabilidades en el Plan se inicia con el conocimiento del Plan por los mismos, mediante su difusión, total o parcial, adecuada a las acciones que a cada uno le competen.

7.1.1.– Verificación de la infraestructura del Plan Especial

Se verificará la existencia e idoneidad de funcionalidad de las infraestructuras básicas para su funcionamiento, y en especial:

– red de transmisiones: sistemas de comunicación entre servicios

– dotación de medios necesarios al CECOP, Gabinete de Información y Grupos de Acción

– sistemas de avisos a la población (dotación a las fuerzas de orden y en especial a las policías locales y Grupos de Acción)

7.2.– MANTENIMIENTO

Una vez implantado el Plan, y a lo largo de su vigencia, el Director de este Plan ha de tomar las medidas encaminadas a la plena operatividad de los procedimientos de actuación, así como su actualización y adecuación a modificaciones futuras.

7.2.1.– Actualización y revisión.

La vigencia técnica y operativa del presente Plan será revisada y actualizada periódicamente con arreglo a un programa de mantenimiento. De esta forma, en la revisión anual del Plan Territorial de Protección Civil de Euskadi se incluirá la del presente Plan Especial.

Para llevar a cabo esta tarea se contará con la información recabada a través del modelo normalizado de recogida de datos sobre accidentes en transporte de MM.PP por carretera y ferrocarril (anexo X) mencionados en el apartado 4.2. del presente Plan.

Asimismo, será susceptible de actualización el mapa de flujo de transporte de MM.PP tanto por carretera como por ferrocarril, a partir del cual se pueden deducir las variaciones ocurridas en el tráfico de MM.PP, así como los productos que con más frecuencia se van a ver implicados en este tipo de accidentes.

En cuanto a las fichas de intervención que componen el anexo V, cabe destacar la necesidad de ampliación con aquellas mercancías peligrosas que son detectadas al elaborar y actualizar el mapa de flujo de transporte de estas mercancías.

IV, VII, VIII eta IX. eranskinak ere eguneratu behar dira, plan hau erabili behar izatekotan erabili beharreko bitarteko eta baliabideei buruzko datuei dagokienez, hain zuzen ere. Ezohiko berrikustek izango dira arauen aldaketek, plan berriak antolatzeak edo istripuekin lan egitean hartutako esperientziak eragindakoak.

7.2.2.– Istripu itxurak

Istripu itxurak egiteko egitarau bat burutuko da, Planaren egitura istripuek sorturiko egoerarako behar bezala egokitzen diren zehazteko. Hori eginda, antzemandako hutsuneak zuzendu ahal izango dira.

Istripu itxurak egiteko egitarau honek Plana bere osotasunean edo zati batean lanean jartzea erabakiko du. Hori eginda, eragin egokirik ez duten alderdiak aldatu edo hobetuko dira.

7.2.3.– Etengabeko prestakuntza

Honekin zerikusirik duten langileen prestakuntza ezartzearen aldia egiteko araututa dago eta etengabeko eginkizuna izan behar du, behin eta berriz aztertzen den agiri bizi batekin ari baikara.

Trebakuntza ariketak etengabeko prestakuntzaren zatiak dira, eta Plan honi esleitu zaizkion baliabide eta bitartekoak edota planetik kanpokoak zatika mugiaraztean daute. Horrela, Ekintza Taldeek benetako larrialdi batean erabili behar dituzten baliabide eta bitartekoak ezagutzeko aukera izango dute.

Parte hartu behar duten zerbitzuen arduradunak, ariketa egitarau bati jarraiki, ariketa bat prestatuko du, zerbitzuko kideek benetako istripuetan erabili behar dituzten baliabide eta bitarteko guztiak edota behar dituztenak erabil ditzaten.

Ariketa egin ostean, ekintzen eraginkortasuna eta Ekintza Taldeko kideek jasotako esperientzia, iritzi eta iradokizunak balioetsiko dira, Planaren eraginkortasuna hobetzeko asmoz.

7.2.4.– Istripuek eragindako larrialdiei buruzko estatistikak

Istripu mota honek sorturiko larrialdien estatistika-aren bidez, gehien nabarmentzen diren datuak jaso eta aztertu nahi da: gertalekua; istripuan zerikusia izan duten gai arriskutsuen ezaugarriak; larrialdi egoera sailkatzea eta biztanleei, ondasunei eta ingurugiroari eragindako ondorioak sailkatzea. Horri esker, Plan honen antolakuntza eta eraginkortasuna hobetzeko jarraibideak ezarriko dira eta aurrea hartzeko ekintzak eta neurriak funtsatuko dira.

Larrialdiei Aurregiteko Zuzendaritzak egingo ditu estatistikok, XI. eranskinan agertzen diren ereduetan jasotako datuei jarraiki, bai errepideetan gertaturiko istripuetan, bai trenbideetan jazotakoetan. Horretako, Eusko Jaurlaritzako Herrizaingo Saileko Trafiko Zuzendaritzaren eta RENFEren laguntza izango du Larrial-

Los anexos IV, VII, VIII y IX también serán objeto de actualización en cuanto que los datos que contienen se refieren a los medios y recursos a utilizar en caso de aplicación del presente Plan. Como revisiones extraordinarias serán las derivadas de cambios normativos o en la organización, de nuevos y experiencias adquiridas en el tratamiento de este tipo de accidentes.

7.2.2.– Simulacros.

Se llevará a cabo un programa de simulacros con el fin de determinar el grado de adecuación de la estructura del Plan a las necesidades impuestas por el escenario accidental. De este modo, podrán ser corregidas las carencias detectadas.

Este programa de simulacros podrá incluir activaciones parciales o totales del propio Plan, tras los cuales se procederá a modificar o mejorar aquellos aspectos que demuestren no ser eficaces.

7.2.3.– Formación permanente.

La formación del personal implicado, contemplada en la fase de implantación, debe ser una labor continuada ya que se trata de un documento vivo sujeto a constantes revisiones.

Los ejercicios de adiestramiento forman parte de la formación permanente y consisten en la movilización parcial de los recursos y medios asignados o no al Plan, a fin de familiarizar a los diferentes Grupos de Acción con los equipos y técnicas que deberán utilizar en caso de una emergencia real.

El responsable de los servicios actuantes debe preparar, de acuerdo con un programa de actividades, un ejercicio en el que los miembros del servicio deberán usar todos o parte de los recursos y medios necesarios en casos reales.

Tras el ejercicio se evaluará la eficacia de las actuaciones con el intercambio de experiencias, impresiones y sugerencias de todos los miembros del Grupo de Acción, a fin de mejorar la operatividad del Plan.

7.2.4.– Estadística de emergencias producidas por accidentes.

La estadística de las emergencias producidas por este tipo de accidentes tiene por objeto el registro y análisis de los datos más relevantes, como son la localización del suceso, las características de las mercancías peligrosas involucradas, la clasificación de la situación de emergencia y las consecuencias para la población, los bienes y el medio ambiente. Ello servirá para establecer pautas de perfeccionamiento en la organización y operatividad de este Plan y fundamentar actividades y medidas de carácter preventivo.

Estas estadísticas serán confeccionadas por la Dirección de Atención de Emergencias a partir de los datos recogidos en los modelos que aparecen en el anexo XI, tanto para los accidentes producidos en carretera como ferrocarril. Se contará para ello con la colaboración de la Dirección de Tráfico del Departamento de Interior

diei Aurregiteko Zuzendaritzak, RENFERi dagokionez Mirandako Ekintzen Kudeatzailetzaren bidez, istripuak errepideetan edo trenbideetan gertatu direnean, hurrenez hurren.

Agiri honen 2.3. atalean (Istripuak) begira daitezke salerosgai arriskutsuak garraiatzean jazotako istripuei buruzko kopururik adierazgarrienak.

Larrialdiei Aurregiteko Zuzendaritzak, gainera, bere lurraldean gertatu diren istripuak direla-eta jazotako larrialdiei buruzko datuak adierazi beharko dizkio Gobernuaren Ordezkaritzari urtero. Horretarako XI. eranskinean agertzen den estatistika aldizkaria erabiliko da.

del Gobierno Vasco y de RENFE a través de la Gerencia Operativa de Miranda, según se trate de transporte por carretera o por ferrocarril.

En el apartado 2.3 (Accidentabilidad) de este documento pueden consultarse las cifras más significativas en lo que se refiere a incidentes en el transporte de mercancías peligrosas.

La Dirección de Atención de Emergencias deberá, asimismo, comunicar anualmente a la Delegación de Gobierno los datos correspondientes a cada una de las emergencias producidas por los accidentes ocurridos en su territorio, utilizando el boletín estadístico cuyo formato se incluye en el anexo XI.