

PROGRAMA OPERATIVO PARA LA VIALIDAD INVERNAL DURANTE LA CAMPAÑA 2016 – 2017





INDICE

- 1. ACTIVACION DE ESTADOS DE VIALIDAD INVERNAL**
 - 1.1. PERIODO DE VIGENCIA
 - 1.2. METODOLOGIA
 - 1.3. DEFINICIONES
 - 1.3.1. PERIODO PREVENTIVO
 - 1.3.2. PERIODO DE EMERGENCIAS

 - 2. INTERVENCION EN ÉPOCA DE VIALIDAD INVERNAL**
 - 2.1. TIPOS DE INTERVENCIÓN
 - A) PERIODO PREVENTIVO
 - A.1. Activación
 - A.2. Medios materiales y humanos en período preventivo
 - A.2.1. *Medios materiales*
 - A.2.2. *Medios humanos*
 - B) PERIODO DE EMERGENCIA
 - B.1. Activación
 - B.2. Medios materiales y humanos en período de emergencia
 - B.2.1. *Medios materiales*
 - B.2.2. *Medios humanos*
 - 2.2. PERSONAL CUALIFICADO.
 - 2.3. RETÉN.
 - 2.3.1. DEFINICIÓN.
 - 2.3.2. ORGANIZACIÓN DE TURNOS.
 - 2.3.3. ÁMBITOS DE ACTIVIDAD DEL RETÉN.
 - 2.3.4. ORGANIZACIÓN Y DESARROLLO DEL RETÉN.
 - 2.3.5. JUSTIFICACIÓN DEL RETÉN.
 - 2.3.6. COMPOSICIÓN DEL RETÉN.
 - Retén básico
 - Retén normal
 - Retén reforzado

 - 3. COORDINACIÓN**
 - 3.1. COORDINACIÓN DE SERVICIOS, RECURSOS Y MEDIOS
 - 3.2. COORDINACIÓN ENTRE INSTITUCIONES
Coordinación entre instituciones Interprovinciales

 - 4. PRIORIDADES**
 - 4.1. TRAMOS DE CARRETERAS PRIORIDAD I
 - 4.2. TRAMOS DE CARRETERAS PRIORIDAD II
 - 4.3. TRAMOS DE CARRETERAS PRIORIDAD III
-



- ANEXO I: ESQUEMA DE ORGANIGRAMA FUNCIONAL
- ANEXO II: MAPA DE PRIORIDADES
- ANEXO III: PANELES LUMINOSOS DE PUERTOS
- ANEXO IV: ESTACIONES METEOROLOGICAS EN CARRETERA
- ANEXO V: PUNTOS DE ALMACENAJE DE FUNDENTES
- ANEXO VI: GLOSARIO DE SIGLAS



1. ACTIVACION DE ESTADOS DE VIALIDAD INVERNAL

1.1. PERIODO DE VIGENCIA

El Programa Operativo para la Vialidad invernal de la Campaña 2016 – 2017 será de aplicación ante cualquier situación de meteorología adversa relacionada con hielo y nieve en la red de Carreteras del Territorio Histórico de Álava.

Dará comienzo el día 15 de noviembre de 2016 y finalizará el día 15 de abril de 2017. Con carácter excepcional, será válido fuera de estas fechas cuando se produzcan situaciones de meteorología adversa relacionadas con hielo y nieve, en tanto en cuanto no se produzca la aprobación de un nuevo programa operativo.

1.2. METODOLOGIA

El Programa Operativo de Vialidad invernal (POVI), campaña 2016 – 2017 se coordina y complementa con el Plan de Vialidad Invernal aprobado por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

En consecuencia se establecen como interlocutores, entre los distintos organismos que intervienen en el mencionado Plan de Vialidad, a la Dirección de Atención de Emergencias a través del Centro de Coordinación de Emergencias SOS-Deiak, el Órgano de Coordinación de la Comunidad Autónoma del País Vasco y a los Órganos de Coordinación Territoriales o Mesas Técnicas.

La Dirección de Atención de Emergencias actuará asimismo, como transmisor de información en lo referente a "previsiones meteorológicas" con una antelación al menos de 24 horas. La recepción de los datos se realizará en el número de fax 945 18 20 97 y/o en el correo electrónico ccc@alava.net del Centro de Control de Carreteras (CCC).

Cuando en estos partes o comunicados concurren circunstancias para activar la vialidad invernal, tanto de carácter preventivo como de emergencia, el Responsable de comunicación del CCC ejecutará el "Procedimiento Operativo de Comunicación" (POC), avisando telefónicamente al RVI o a cualquiera de los responsables que en su momento se marque en el POC, tanto en horario laboral, como fuera de él.

En dicho CCC se podrá disponer asimismo de otras informaciones meteorológicas provenientes de la Agencia Vasca de Meteorología (Euskalmet) y de la Agencia Estatal de Meteorología (Aemet) u otros organismos, en función de las cuales, podrán activarse o desactivarse los periodos preventivo y de emergencia descritos en el presente Programa Operativo.

1.3. DEFINICIONES

Se establecen dos tipos genéricos de intervenciones:

1.3.1. PERIODO PREVENTIVO

Se define como periodo preventivo al conjunto de las acciones a adoptar para adecuar la circulación por la red viaria cuando se prevean heladas en cualquier punto de la red o



precipitaciones de nieve en cotas inferiores a 1.000 metros y superiores a 700 metros, independientemente de la intensidad de las precipitaciones o espesor de nieve prevista.

1.3.2. PERIODO DE EMERGENCIAS

Se definen como periodo de emergencias, las actuaciones en la red viaria cuando se prevean precipitaciones de nieve en cotas inferiores a 700 metros, independientemente del espesor de nieve prevista.



2. INTERVENCIÓN EN ÉPOCA DE VIALIDAD INVERNAL

2.1. TIPOS DE INTERVENCIÓN

A) PERIODO PREVENTIVO

A.1. Activación

El período preventivo se activará cuando las predicciones meteorológicas prevean heladas en cualquier cota o nevadas en cotas inferiores a 1.000 metros y superiores a 700 metros.

Será el RVI, bajo la indicación, en su caso, de los superiores jerárquicos, la única persona que active o desactive el periodo preventivo derivado de las condiciones meteorológicas, o por otras causas.

A.2. Medios materiales y humanos en período preventivo

A.2.1. Medios materiales

En función de las necesidades, se dispondrá de los vehículos:

- de la DFA.
- de las empresas adjudicatarias de los contratos de conservación.
- de los contratados por las Cuadrillas del territorio que tengan Convenio con DFA para actuar en Vialidad Invernal

La relación de medios se realiza en el Anexo III.

A.2.2. Medios humanos

Los conductores de los equipos pertenecientes a la DFA necesarios y sus relevos correspondientes se citarán por el orden de turnos en que figuran en el Anexo VI para la primera citación, reclamándose para la siguiente intervención, el primer equipo que no haya intervenido en la primera.

Los acompañantes se citarán por orden alfabético según el listado que aparece en el Anexo II.

Intervendrá asimismo, el personal de las empresas adjudicatarias del contrato de Conservación Integral de Carreteras y de las Cuadrillas del Territorio con Convenio vigente.

Los turnos de trabajo se establecen cada 8 horas, iniciándose el primer turno de trabajo cuando se den las predicciones meteorológicas que lo hagan necesario.

El turno de trabajo en período preventivo finalizará en cuanto las predicciones meteorológicas indiquen que puede darse por finalizado, sin que sea necesario esperar a la finalización del turno de trabajo.

Cuando el turno se produzca fuera de la jornada laboral ordinaria, se intentará que en lo posible no sea inferior a cuatro horas. Si no se tiene previsto la entrada de un nuevo turno por las circunstancias climáticas, el último turno se podrá ampliar hasta un máximo de 4 horas.



Para limitar en la medida de lo posible jornadas laborales excesivamente largas, cuando se produzca un nombramiento de turnos de trabajo, se deberá descansar las siete horas anteriores al comienzo del mismo.

Cuando por causas excepcionales, no hubiera sido posible nombrar los turnos de trabajo con la suficiente antelación, se deberá descansar necesariamente las dos horas anteriores al comienzo del mismo.

B) PERIODO DE EMERGENCIA

B.1. Activación

Este período se activará cuando se den las circunstancias descritas en el apartado 1.3.2, es decir, previsiones meteorológicas fehacientes que indiquen nieve por debajo de 700 metros, independientemente del espesor de nieve previsto.

Será el RVI, bajo las indicaciones, en su caso, de los superiores jerárquicos, quien active o desactive el período de emergencia.

B.2. Medios materiales y humanos en período de emergencia

B.2.1. Medios materiales

Se dispondrá de todos los medios materiales:

- de DFA,
- pertenecientes a las empresas adjudicatarias del contrato de Conservación Integral
- contratados por las Cuadrillas del territorio que tengan Convenio con DFA para actuar en Vialidad Invernal.
- otras empresas contratadas por la DFA que dispongan de máquinas quitanieves

La relación de medios se realiza en el Anexo III.

B.2.2. Medios humanos

Como personal actuarán las personas relacionadas en el Anexo II - Relación de personal y el personal integrante del CCC.

Intervendrá asimismo, el personal de las empresas adjudicatarias del contrato de Conservación Integral de Carreteras y de las Cuadrillas del Territorio con Convenio vigente.

Para cubrir debidamente los puestos de conductores y de los acompañantes precisos para operar con la maquinaria disponible, se recurrirá a las empresas adjudicatarias de la Conservación Integral de Carreteras.

Si pese a ello no se hubiese podido cubrir los puestos de conductores se podrá recurrir a la contratación de personal exterior.

Los turnos de trabajo se establecen cada 8 horas, iniciándose el primer turno de trabajo cuando se den las predicciones meteorológicas que lo hagan necesario.



El turno de trabajo en período de emergencia finalizará en cuanto las predicciones meteorológicas indiquen que puede darse por finalizado, sin que sea necesario esperar a la finalización del citado turno.

Cuando el turno se produzca fuera de la jornada laboral ordinaria, se intentará que en lo posible no sea inferior a cuatro horas. Si no se tiene previsto la entrada de un nuevo turno por las circunstancias climáticas, el último turno se podrá ampliar hasta un máximo de 4 horas.

Para limitar en la medida de lo posible jornadas laborables excesivamente largas, cuando se produzca un nombramiento de turnos de trabajo, se deberá descansar las siete horas anteriores al comienzo del mismo.

Cuando por causas excepcionales, no hubiera sido posible nombrar los turnos de trabajo con la suficiente antelación, se deberá descansar necesariamente las dos horas anteriores al comienzo del mismo.

2.2. PERSONAL CUALIFICADO.

El Jefe de la Sección de Conservación y Vialidad se constituye como responsable directo del grupo de empleados cualificados adscritos al programa operativo de la vialidad invernal y responsable de la organización de la Vialidad Invernal.

A su mando estarán los coordinadores generales (puestos de coordinación vial) constituidos por el Técnico de la Sección de Conservación y Vialidad, el sobrestante y dos controladores que se determinarán en cada campaña de vialidad invernal, según organigrama de Anexo I.

El RVI dispone de los empleados cualificados y maquinaria para actuar en vialidad invernal que estén adscritos al POVI, dentro o fuera del horario laboral, pertenecientes a los siguientes Servicios:

- Dirección de Infraestructuras Viarias y Movilidad:
 - Servicio de Carreteras.
- Dirección de Medio Ambiente y Urbanismo:
 - Servicio de Aguas.
 - Servicio de Montes.
- Dirección de Servicios Generales:
 - Servicio de Laboratorio General.
 - Servicio del Parque Móvil.
- Dirección de Agricultura:
 - Servicio de Ganadería

La prestación de las operaciones propias de los empleados cualificados para actuar y asegurar la vialidad invernal es de carácter obligatorio para todos los componentes del programa operativo.

En el Anexo II se relaciona las personas que están adscritas a la vialidad invernal, tanto en horario laboral como fuera del mismo.

De igual forma dispondrá del personal adscrito a los contratos de conservación y de aquellos que fuese necesario contratar por parte de esta Diputación para completar los equipos cuando las circunstancias así lo exijan.

2.3. RETÉN.



2.3.1. DEFINICIÓN.

Es la situación de disponibilidad del personal cualificado con objeto de asegurar la vialidad invernal fuera del horario laboral, cuando no se den las circunstancias descritas en los apartados A) y B), es decir, de periodo preventivo y periodo de emergencia.

2.3.2. ORGANIZACIÓN DE TURNOS.

Los turnos del personal de Diputación se han establecido, según Anexo IV para garantizar las intervenciones fuera de la jornada laboral, bien durante las 24 horas, o bien en días festivos, de acuerdo con la organización de retenes aprobada por el Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad de la Diputación, en el correspondiente Plan de Retenes para la Vialidad Invernal.

2.3.3. ÁMBITOS DE ACTIVIDAD DEL RETÉN.

Las labores a desarrollar por el retén consisten en las propias para garantizar la vialidad y seguridad del tráfico en la Red Foral de Carreteras cuando se produzcan fenómenos de nieve o hielo en época invernal, la cual abarca entre el 15 de noviembre de 2016 y el 15 de abril de 2017, o en circunstancias excepcionales cuando el RVI considere necesario.

Estas labores tienen carácter de intervención inmediata y limitada a la capacidad del retén.

La actuación se atenderá a las prioridades señaladas en el punto 4 de este Programa Operativo.

2.3.4. ORGANIZACIÓN Y DESARROLLO DEL RETÉN.

Estará afecto a este Servicio el personal de las empresas adjudicatarias del contrato de Conservación Integral de Carreteras y de la DFA que se adjunta en el Anexo II, según los turnos asignados en el Anexo IV.

En el supuesto que el trabajador de la DFA nominado para retén, por causas personales, no pudiese efectuar este servicio deberá, bajo su responsabilidad, buscarse el sustituto, poniéndolo en conocimiento del responsable del Plan con anterioridad al inicio del retén.

Siempre que sea posible, la comunicación al personal que integra el retén será realizada con una anticipación mínima de 24 horas de la entrada en funcionamiento del mismo.

Los retenes se compondrán de módulos de 8 horas, siendo el tiempo máximo de retén 64 horas (8 módulos), siempre que ello sea posible.

Cuando las circunstancias meteorológicas lo exijan y sea necesario dar relevo al personal del retén, el resto del personal afectado por el Plan de Vialidad será avisado, con la suficiente anticipación y a horas, dentro de lo posible, que no resulten intempestivas (antes de las 24 horas o posterior a las 7 horas), debiendo realizar los turnos de servicio posteriores al del retén. El orden de llamada se realizará conforme a los turnos establecidos en el Anexo IV, comenzando por el turno siguiente al que le corresponda el retén.

De cara a optimizar el servicio, se podrán habilitar complementariamente a los turnos de retén, listas de personal voluntario del relacionado en el Anexo II.

Las horas que deban efectuarse por esta causa son obligatorias, correspondiendo a tal efecto, el derecho a la compensación económica u horaria.



De conformidad con el contenido de este Acuerdo y a la vista de los recursos materiales dispuestos para retenes así como al riesgo meteorológico, el RVI activará el retén.

El Coordinador General es el encargado de avisar a los componentes del retén, una vez activado el mismo. La organización y control del retén correrá a cargo de aquél bajo la supervisión del RVI.

El RVI ordena la situación de retén de aquellos equipos formados por conductor y ayudante, o sólo conductor y demás personal que se estime necesario para atender la previsión de vialidad invernal durante las horas extralaborales, por tanto comienza desde el momento del cese de la jornada laboral hasta el comienzo de la siguiente.

Tal como se ha definido con anterioridad, los empleados que forman el retén se encuentran "disponibles" en el lugar que ellos mismos señalen, localizables desde el CCC a través del teléfono y preferiblemente por el sistema de teléfonos móviles pertenecientes a Diputación Foral de Álava (que se les entregará en el momento de ser nombrados por el retén), con un tiempo de respuesta inferior a 40 minutos para personarse en el CCC.

Una vez producida la alarma, el/los equipo/s que constituye/n el retén entran en acción operativa bajo el control de un coordinador general y con el visto bueno del RVI, manteniendo comunicación directa con ellos a través de un emisor-receptor que facilite la transmisión de órdenes e información. La evolución de la situación en campo, determinará la disposición de un palista y mecánicos en el Parque Móvil, si llegase el caso, para proceder a la carga de sal de los equipos y a las reparaciones que precisen.

Cuando el retén se encuentra en situación operativa y siempre que el RVI lo considere necesario, el CCC estará atendido para recepción, tratamiento y transmisión de la información que se produzca en la red de carreteras transmitida a través del coordinador general o coordinadores de campo.

El plazo para la entrada en acción del retén, y por tanto su cese como tal, no será superior a 40 minutos desde que se produce la alarma. La entrada en acción supone el comienzo de la actividad laboral en "horas extras" de acuerdo con las condiciones de empleo vigentes en la DFA.

2.3.5. JUSTIFICACIÓN DEL RETÉN.

El primer día hábil a la realización del retén, se remitirá al Departamento de Fomento del Empleo, Comercio y Turismo y de Administración Foral la relación nominal de sus componentes, así como la duración del mismo y en su caso hora de interrupción, por prestación del servicio y retorno, si así procediese, a la situación de retén, a partir del programa de gestión de recursos de Vialidad Invernal (Nieves).

La compensación económica por retén será la fijada por el Departamento de Fomento del Empleo, Comercio y Turismo y de Administración Foral. Si se iniciase la prestación del servicio, tendrían la consideración de horas extraordinarias, las efectivamente realizadas, abonándose como retén el/los módulo/s transcurrido/s (en todo o en parte) hasta ese momento.

En el supuesto que efectuado el servicio extraordinario hubiese que retornar a disposición, por haber desaparecido las causas de prestación del servicio pero no el riesgo de una posible nueva intervención, se abonaría el retén a partir del nuevo módulo que se iniciase.

2.3.6. COMPOSICIÓN DEL RETÉN.

En función de la previsión de hielo o nieve se establecen tres tipos de retén.

- Retén básico
- Retén normal



- Retén reforzado

Retén básico

Se constituirá este retén cuando se prevea nevadas o heladas en carreteras o tramos de éstas integradas dentro de las prioridades II y III.

Estará constituido por

- 1 Coordinador general.
- 1 Coordinador de campo.
- Camiones con el personal necesario pertenecientes a las empresas adjudicatarias de la Conservación Integral de la Red Foral de carreteras.

Retén normal

Se constituirá este retén cuando se prevea nieve con poca precipitación o heladas débiles que afecten a la prioridad I.

Estará constituido por:

- 1 Coordinador general.
- 1 Coordinador de campo.
- 2 Camiones con el personal necesario pertenecientes a la DFA
- Camiones con el personal necesario pertenecientes a las empresas adjudicatarias de la Conservación Integral de la Red Foral de carreteras.

Retén reforzado

Se constituirá este retén cuando se prevé nieve por debajo de 700 metros con mayor intensidad de precipitación y duración y que afecten a la prioridad I.

Estará constituido por:

- 1 Coordinador general.
- 1 Coordinador de campo.
- Más de 2 Camiones con el personal necesario pertenecientes a la DFA
- Camiones con el personal necesario pertenecientes a las empresas adjudicatarias de la Conservación Integral de la Red Foral de carreteras.
- 2 mecánicos del Parque Móvil, en caso que así lo estime el RVI.
- 1 operador del CCC, en caso que así lo estime el RVI.

En el caso de que así lo estime el RVI, y en función de las necesidades, la composición de cualquiera de los retenes definidos anteriormente podrá variar, pudiendo incrementarse el número de efectivos asignados al retén cuando las circunstancias así lo exijan.



3. COORDINACIÓN

3.1. COORDINACIÓN DE SERVICIOS, RECURSOS Y MEDIOS

Se faculta a la Sección de Conservación y Vialidad, a través de los responsables directos, de llevar a efecto el Programa Operativo de Vialidad Invernal, para disponer de forma automática y directa de todos los equipos y personal de las diferentes Direcciones de esta Diputación adscritos a este Programa y que se relacionan en los Anexos II y III, de los medios humanos y materiales adscritos a los contratos de conservación integral y de los contratados por las diferentes Cuadrillas de Álava.

Dada la complejidad del sistema y las variadas actuaciones que hay que llevar a cabo para poner a punto los equipos y su personal, tanto preparatorias (revisión de naves e instalaciones, maquinaria, fundentes, personal, organización, etc.), como de las actuaciones propias de los equipos (tratamientos preventivos, curativos, limpieza de nieve, conservación y limpieza de los propios equipos, etc.), hace totalmente necesario la dependencia de todo el personal y equipos relacionados con la Vialidad Invernal, de los responsables directos del Programa Operativo, no pudiendo prefijar el tiempo real de su empleo dentro de la campaña invernal que comprendería los meses de noviembre a abril, ambos incluidos, o en circunstancias excepcionales, cuando el RVI considere necesario.

3.2. COORDINACIÓN ENTRE INSTITUCIONES

Según el Plan de Vialidad Invernal 2016 - 2017, o el último aprobado por Gobierno Vasco, la comunicación entre instituciones se realizará a través de los órganos de Coordinación Territorial o Mesas Técnicas y del Órgano de Coordinación de la Comunidad Autónoma del País Vasco y los Puestos de Coordinación Vial.

El CCC, en fase de emergencia, y cuando fuese posible en fase preventiva, activará la página web (<http://www.araba.eus/CarreterasTransportes/default.asp>), actualizable cada 15 minutos, con el estado de las carreteras. Dicha página podrá ser consultada y chequeada por SOS-Deiak para comprobar el estado de las carreteras, y si se observara cualquier diferencia, podrá comunicarse, vía teléfono, con el CCC (teléfono 945 21 72 72).

Coordinación entre instituciones Interprovinciales

Desde la Dirección de Infraestructuras Viarias y Movilidad se realizarán las actuaciones necesarias dirigidas a la cooperación y coordinación en materia de limpieza de carreteras con los diversos Organismos e Instituciones que puedan verse implicadas ante una situación de hielo y nieve:

- Diputación Foral de Bizkaia
- Diputación Foral de Gipuzkoa
- Gobierno de Navarra
- Ministerio de Fomento en Burgos y La Rioja
- Comunidad Autónoma de Castilla y León
- Comunidad Autónoma de La Rioja
- Autopista AP-1 Burgos



- Autopista AP-1 San Sebastián
- Autopista AP-68 Vasco-Aragonesa

Hasta la fecha los acuerdos alcanzados son los siguientes:

- En Álava, la responsable del mantenimiento de la vialidad invernal de todas las carreteras de su territorio es la DFA, salvo los tramos definidos en los siguientes apartados.
 - La Diputación Foral de Bizkaia se responsabiliza de la vialidad invernal en la N-240 desde el límite de provincia hasta Legutio. La DFA limpiará la A-623 hasta el inicio de la variante de Otxandio.
 - La vialidad invernal de la A-627 entre límite de provincia y Urbina corresponderá a la Diputación Foral de Guipúzcoa.

Para la mejor utilización de los recursos públicos y privados disponibles, se fomentará la participación de todas las Administraciones Públicas, especialmente las locales, así como demás Agentes Sociales, mediante la fórmula de Convenios de Cooperación.

Los Convenios de Cooperación suscritos en materia de limpieza de nieve son los siguientes:

- Convenio entre la DFA y la Cuadrilla de Ayala.
- Convenio entre la DFA y la Cuadrilla de Añana.
- Convenio entre la DFA y la Cuadrilla de Campezo - Montaña Alavesa.
- Convenio entre la DFA y la Cuadrilla de Laguardia - Roja Alavesa.
- Convenio entre la DFA y la Cuadrilla de Llanada Alavesa.
- Convenio entre la DFA y la Cuadrilla de Zuia.
- Convenio entre la DFA y el Servicio de Prevención y Extinción de Incendios de Ayala / Aiala.
- Convenio de colaboración entre la empresa concesionaria de la Autopista Vasco Aragonesa y DFA para tratamientos preventivos en materia de vialidad invernal en la carretera N-622 de Vitoria-Gasteiz a Altube.



4. PRIORIDADES

4.1. TRAMOS DE CARRETERAS PRIORIDAD I:

Se procurará garantizar la circulación en estas carreteras durante las 24 horas del día, incluso domingos y festivos.

Relación de carreteras incluidas en la prioridad I:

AP-1 (*)	Etxabarri Límite TH de Gipuzkoa	
A-1	Madrid - Irún (ambas calzadas)	139,98 Km
	Enlaces con vías de prioridad I	
N-102	Vitoria-Gasteiz hasta enlace Aríñez (ambas calzadas)	10,74 Km
N-104	Vitoria-Gasteiz a N-I en la Venta del Patio	9,47 Km
N-124	Vitoria-Gasteiz a Logroño por Haro	14,38 Km
N-240	Vitoria-Gasteiz a Legutio (ambas calzadas)	28,96 Km
N-622	Vitoria-Gasteiz a Bilbao por autopista AP-68 (ambas calzadas)	38,70 Km
	Enlaces con vías de prioridad I	
N-624	Acceso al Aeropuerto de Foronda (ambas calzadas)	6,46 Km
A-132	Elorriaga al límite del TH con Navarra.	37,88 Km
A-2120	Zambrana a Miranda de Ebro	1,18 Km
A-2134	A-I en Escalmendi a N-104 en Arkaute	3,61 Km

KILÓMETROS TOTALES DE LA PRIORIDAD I 291,36 Km

(*) Autopista gestionada por Vías de Álava SA

4.2. TRAMOS DE CARRETERAS PRIORIDAD II

En las carreteras incluidas dentro de la prioridad II, no se garantiza un servicio permanente. Se procurará garantizar que estén abiertas de 8:00 h a 18:00 h, incluso domingos y festivos, siempre que esté correctamente atendida la prioridad I.

Relación de carreteras incluidas en la prioridad II:

A-124	Briñas – Logroño	27,76 Km
A-623	Vitoria-Gasteiz a Durango hasta Otxandio	6,04 Km
A-624	Alto el Santo – Urquillo – Amurrio	19,75 Km
A-625	Areta – Amurrio - Tertanga	23,57 Km
A-2124	Entre Gardelegui y Alto Puerto Vitoria, Puerto Herrera	6,44 Km
A-2128	Puerto de Opakua	31,06 Km
A-2522	Urquillo - límite de Bizkaia	6,26 Km



KILÓMETROS TOTALES DE LA PRIORIDAD II 120,88 Km

4.3. TRAMOS DE CARRETERAS PRIORIDAD III:

En las carreteras incluidas en esta prioridad se procurará mantenerlas abiertas de 8:00 h a 18:00 h, incluso domingos y festivos, siempre que sea compatible con la Prioridad anterior (prioridad II).

A esta prioridad corresponde el resto de carreteras de la Red Foral no incluidas dentro de las prioridades I y II.

Resumen de kilómetros perteneciente a esta prioridad:

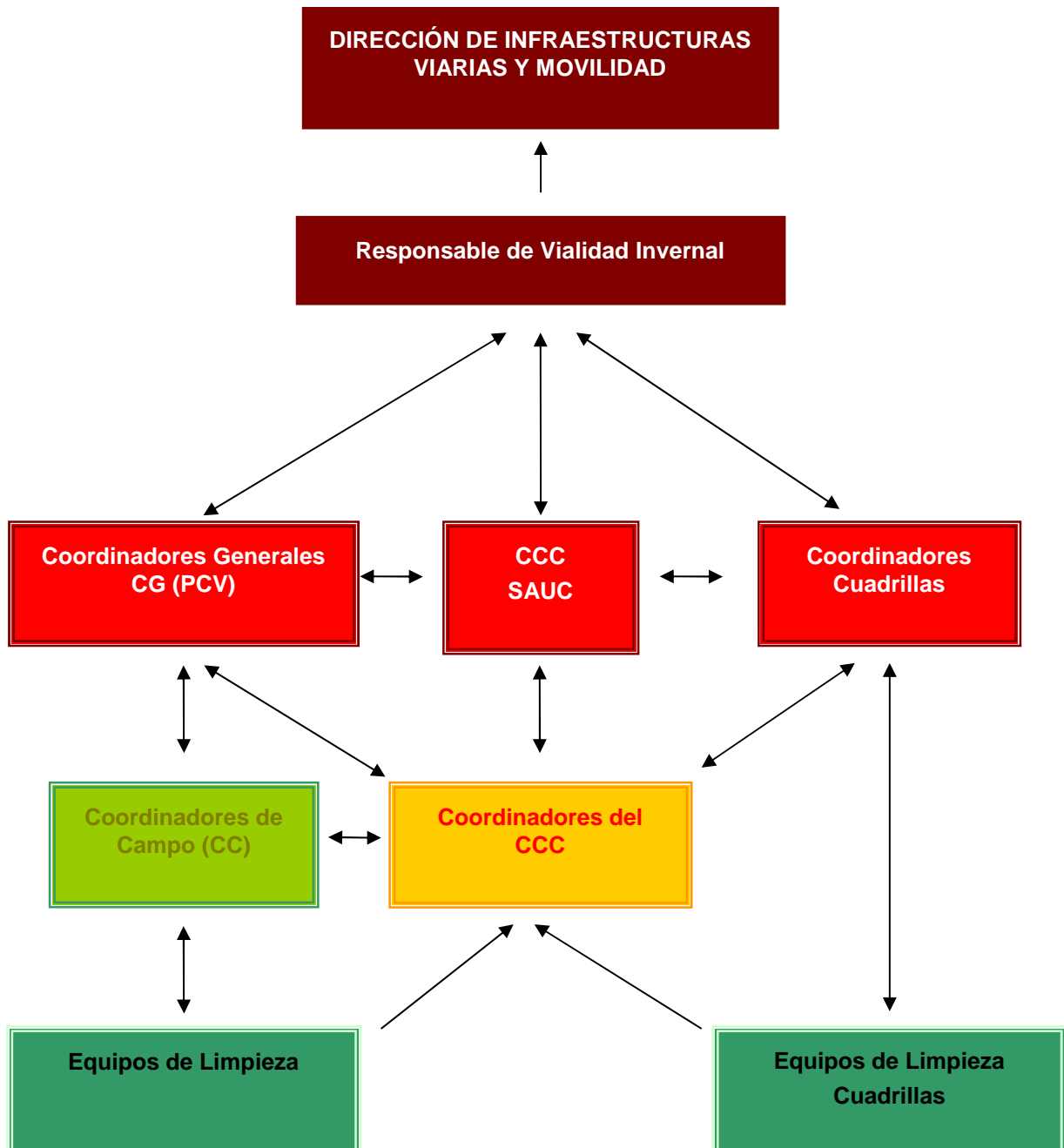
Red básica	34,20 Km
Red comarcal	154,02 Km
Red Local	534,23 Km
Red Vecinal	376,33 Km

KILÓMETROS TOTALES DE LA PRIORIDAD III 1.098,78 Km

En ningún momento se excluyen de las actuaciones de limpieza de nieve, las carreteras que se limpiarán por parte de las Entidades Locales y que quedan reflejadas en los correspondientes Convenios, abarcando así la totalidad de las carreteras de la Red Foral de Álava.

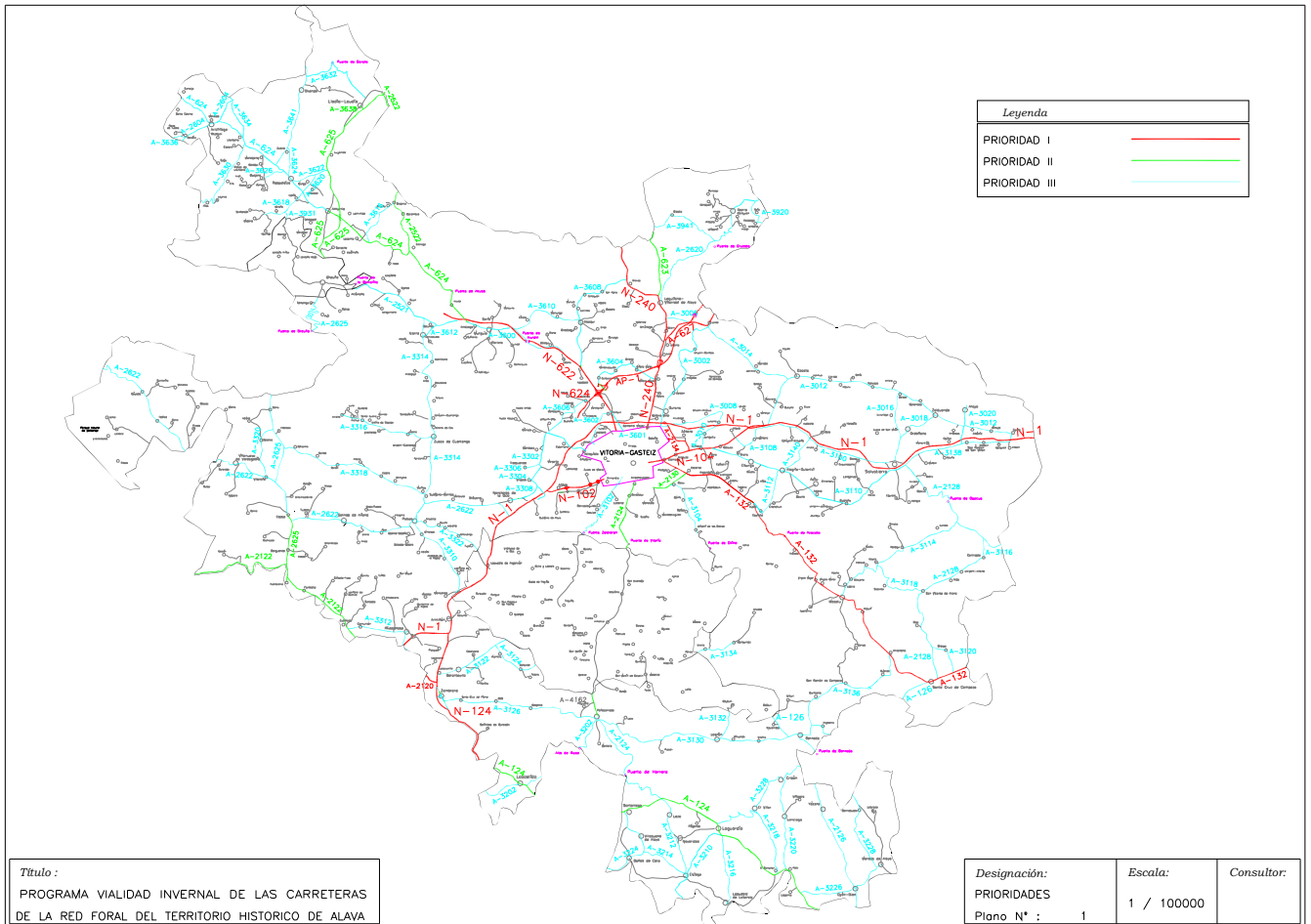


ANEXO I: ESQUEMA DE ORGANIGRAMA FUNCIONAL





ANEXO II: MAPA DE PRIORIDADES





ANEXO III: PANELES LUMINOSOS DE PUERTOS

PUERTO	CTRA	PK	SENTIDO	LOCALIZACIÓN
OPAKUA	A-2128		>> STA. CRUZ	AGURAIN
	A-2128		>> A-1	STA. CRUZ
	A-2128		>> A-1	CRUCE LARRAONA
AZAZETA	A-132		>> NA	ANDOLLU
	A-132		>> VG	VIRGALA
ALTUBE	A-624		>> AMURRIO	ALTO SANTO
	A-624		>> VG	URKILLO
KRUZETA	A-2620		>> LEGUTIO	ARAMAIO
	A-2620		>> ARAMAIO	LEGUTIO
	A-3941		>> A-2620	OLAETA
ORDUÑA	A-2625		>> BU	ORDUÑA
	BU-556		>> AMURRIO	BERBERANA
VITORIA	A-2124		>> TREVIÑO	GARDELEGI
	BU-750		>> VG	VENTAS DE ARMENTIA
HERRERA	A-2124		>> VG	LEZA
	A-2124		>> LOG	PEÑACERRADA

MODELO	MENSAJE	SMS
NORTRAFIC	APAGADO	APAGAR
	HIELO	HIELO
	CADENAS	CADENAS
	CERRADO	CERRADO



ESTADO DE LOS PANELES DE PUERTO DE MONTAÑA EN VIALIDAD INVERNAL

PPM-ANDOLLU PTO. AZAZETA A-132 >> ESTELLA		PPM-VIRGALA PTO. AZAZETA A-132 >> VITORIA
PPM ALTO SANTO ALTUBE A-624 >> AMURRIO	PPM URKILLO ALTUBE A-624 >> VITORIA GASTEIZ	PPM LEGUTIO KRUZETA A-2620 >> ARAMAIO
		PPM ARAMAIO KRUZETA A-2620 >> VITORIA GASTEIZ
		PPM GLAETA KRUZETA A-2620 >> ARAMAIO
PPM GARDELEGI VITORIA A-2124 >> TREVIÑO	PPM VENTAS DE ARMENTIA VITORIA A-2124 >> VITORIA GASTEIZ	PPM PENACERRADA HERRERA A-2124 >> LOGROÑO
		PPM LEZA HERRERA A-2124 >> VITORIA GASTEIZ
		PPM ORDUNA ORDUÑA A-2625 >> BURGOS
		PPM BERBERANA ORDUÑA A-2625 >> ALAVA
PPM-AGURAIN PTO. OPAKUA A-2128 >> SANTA CRUZ	PPM CRUCE DE LABRADINA OPAKUA A-2128 >> AGURAIN CERRADO	PPM-STA. CRUZ PTO. OPAKUA A-2128 >> AGURAIN



ANEXO IV: ESTACIONES METEOROLÓGICAS EN CARRETERA

LOCALIZACIÓN	CTRA	PK	LATITUD	LONGITUD	COTA
SUBILLABIDE	A-1	336,98	42,79	-2,82	507
ARAIA	A-1	385,42	42,87	-2,32	635
N-240 enlace con AP-1	N-240	10,54	42,93	-2,64	525
AIURDIN	N-622	16,10	42,95	-2,79	645
ALTUBE	N-622	22,10	42,96	-2,85	595
Pto AZAZETA	A-132	17,44	42,79	-2,51	887
LLODIO	A-625	368,85	43,13	-2,96	161
Pto HERRERA	A-2124	32,37	42,60	-2,68	1.100
Pto OPAKUA	A-2128	34,28	42,81	-2,33	1.020
Pto KRUZETA	A-2620	22,45	43,03	-2,58	700



ANEXO V: PUNTOS DE ALMACENAJE DE FUNDENTES

FUNDENTE	LOCALIZACIÓN	CTRA	SALIDA	ZONA DE ACTUACIÓN	
Sal	C/ Urartea 6 (V-G)	A-1	347,0	Álava	Almacén
Sal	C/ Urartea 15 (V-G)	A-1	347,0	Álava	Almacén
Sal	P. Litutxipi. (Salvatierra)	A-1	379,0	A-1 Egino	Almacén
Sal	Enlace de Dallo	A-3100	14,9	A-1 Egino	Silo (100 t)
Sal	Pol. Industrial de Aspárrena	A-1	389,0	A-1 Egino	Silo (60 t)
Sal	Pol. Industrial de Aspárrena	A-1	389,0	A-1 Egino	Silo (100 t)
Sal	Pol. Industrial de Isarra	A-2521	23,7	N-622	Silo (60 t)
Sal	Pol. Industrial de Murga	A-3620	45,4	Ayala	Silo (60 t)
Sal	Leza	A-124	58,2	Rioja Alavesa	Silo (100 t)
Sal	Egileta	A-132	12,8	Campezo	Silo (100 t)
Sal	UCEI de Espejo	A-2625	324,2	Añana	Silo (60 t)
Salmuera	C/ Urartea 6 (V-G)	A-1	347,0	Álava	Depósitos (90 m ³)
Salmuera	C/ Urartea 9 (V-G)	A-1	347,0	Álava	Depósito (160 m ³)
Salmuera	C/ Vitorialanda, 10 (V-G)	A-1	347,0	Álava	Depósito (160 m ³)



ANEXO VI: GLOSARIO DE SIGLAS

AEMET:	Agencia Estatal de Meteorología
CC:	Coordinador de campo.
CCC:	Centro de control de carreteras
CG:	Coordinador general
CGTE:	Centro de gestión de tráfico de Euskadi
DFA:	Diputación Foral de Álava
DIVyM:	Departamento de Infraestructuras Viarias y Movilidad
EUSKALMET:	Agencia Vasca de Meteorología
FECTyAF	Fomento del Empleo, Comercio y Turismo y Administración Local
IVyM:	Infraestructuras Viarias y Movilidad
MAYU	Medio Ambiente y Urbanismo
PCV:	Puesto de coordinación vial
PO:	Programa operativo
POC:	Procedimiento operativo de comunicación
POVI:	Programa Operativo de Vialidad Invernal
RVI:	Responsable de la vialidad invernal
SAUC:	Servicio de atención al usuario de la carretera
SOS-Deiak:	Centro de coordinación de emergencias del País Vasco